

KENT AKADEMİSİ

Kent Kültürü ve Yönetimi Dergisi | Journal of Urban Culture and Management

ISSN: 2146-9229

Volume: 14 Issue: 1, Spring 2021 | Cilt: 14 Sayı: 1 Bahar 2021 | bilgi@kentakademisi.com



conscious
consumption
to avoid
global
warming

küresel ısınmaya karşı
bilinçli tüketim





Chief Editor
On behalf of editorial board
Dr. Ahmet FİDAN

Conscious Consumption to Avoid Global Warming

Invoice: Global Warming

We exploited nature unquestioningly and like vandals. Yes, again in this issue, we are talking about nature and the environment. **Because when we look forward to the future, we have no doubt that our most important common problem will be the environment.**

Our earth started to get warmer when humankind started using petrol. At first, the petrol was used in industry after the invention of steam engine, with a great sense of revolution. Then came the petrochemical industry, and everything we touched got mixed up with plastic.

As the world got plastic, the human behavior became artificial too. Emotionless, helpless, in droves and for the day... **We started to use plastic and this trend started to take the breath of our sphere away. Just like someone going through respiratory problem because of "corona"...**

Nature takes back what it gives definitely. If we are kind to him, he will take it back politely. The more we are cruel to him, the harder he gets back, perhaps ten times as much as what he gave. Although the supreme creator said, in many heavenly religions, "we raised the sky and



Küresel Isınmaya Karşı Bilinçli Tüketim

Fatura: Küresel Isınma

Sorgusuzca ve vandallar gibi sömürdük doğayı. Evet yine bu sayımızda da doğa ve çevreden bahsediyoruz. **Çünkü geleceğe baktığımızda, en önemli ortak sorunumuzun çevre olacağından hiç kuşkuymuz yok.**

İnsanoğlu, petrolü kullanmaya başlamasıyla yer küremiz de ısınmaya başladı. Önceleri müthiş bir devrim algısıyla, buhar makinesinin ardından petrol, endüstride kullanıldı. Ardından bir de petrokimya sanayisi çıktı ki, elimizi sürdürdüğümüz her şeye plastik karıştı.

Naylonlaştıkça dünya, insan davranışları da naylonlaştı. Duygusuz, umarsız, sürü halinde ve günübürlük. **Akın akın plastik kullanmaya yöneldik ve bu yönelişimiz de küremizin nefesini kesmeye başladı. Tıpkı solunum sorunu yaşayan bir 'koronalı' gibi.**

Doğa verdiği mutlaka geri alır. Biz ona karşı nazik olursak eğer nazikçe geri alır. Biz ona karşı acımasız yaklaştıkça, o da verdiği belki on misliyle ve şiddetle geri alır. Yüce yaratıcı bir çok semavi dinde, göğü kaldırıp yere de düzen kurduk" dese de, biz bu doğal düzeni bozarak Tanrının TILSIMLI DOĞA düzenine karşı çıktık. **Evet, işte bu günlerde bu düzenin bozulmasının faturalarını ödemeye yeni yeni başladık.**

established order on the ground", we disrupted this natural order and opposed the CHARMED NATURE order of God. **Yes, we have just started to pay the bills for the breakdown of this order these days.**

The ONLY SOLUTION for today against the marvelous blessings offered by nature is: Conscious consumption. Assuming that not consuming too much but contenting with less is a "virtue" should be a public service announcement and subconscious message that the world states should put into practice as soon as possible. But, unfortunately, the "throw away" culture has become the value judgment of ruthless capitalism. Whereas, very soon, nature will throw away the capitalist spirit. Unwary humanity should be aware of this as soon as possible...

Dear Readers and Authors;

We are together again with our 44th issue. With each passing year, we are happy to become more institutive and more sophisticated with each new issue...

There has been some delays in our publication period due to the workload caused by the renewal of informatics infrastructure of our ICAM NETWORK and adaptation to pandemic process. This issue had to be released a month late too. Likewise, we haven't had the opportunity to write an editorial article for the past year. Now, our journal has taken its place more strongly in the ICAM Network Broadcasting group, which is the upper publishing company, our broadcast flow has returned to its normal process. Under the umbrella of ICAM Network, as ICAM PUBLISHING, we have also started international digital book publishing since 2020. We expect our authors to enlarge some of the articles that have matured and published in our journal and transform them into books under the brand of ICAM Publishing.

Dear Authors;

As you are aware, the DERGİPARK system changed the process infrastructure after the second half of 2020, which managed to create a user-friendly article publishing process with its gradually improving structure.

Hence, our journal has decided to make some changes and innovations as of 2021. We can list them as follows.

- As of the second issue of 2020, **our journal has switched to a double-blind referee system with three referees.** In this system, we assign one of the referees from the suggestions of the authors (if any), and the other two from the referee pool of our journal and the Dergipark system. We try to adhere to the principle that referees are **not appointed from the same educational institution.**
- As of 2021, our journal will only publish Research and Review articles. We will publish case reports and book reviews on our portal www.kentakademisi.com with two peer-review.
- In addition, we have implemented some changes in the publishing process. Hereunder, our field editors will send the relevant article to the author to format it according to the publication design template, with a

Doğanın bize sunduğu harikulade nimetlere karşı bu gün için TEK ÇÖZÜM: Bilinçli tüketim. Çok tüketmenin değil azla yetinmenin bir "erdem" addedilmesi dünya devletlerinin bir an önce uygulamaya koyması gereken kamu spotu ve bilinçaltı mesajı olmalı. Ama, ne yazık ki, "kullan at" kültürü, acımasız kapitalizmin değer yargısı haline gelmiştir. Oysa ki çok yakında, kullan at diyen kapitalist ruhu, DOĞA kullanır atacaktır. Gafil insanlığın bunun bir an önce farkında olması gerek.

Değerli Okurlarımız ve Yazarlarımız;

44. sayımızda yine birlikteyiz. Her geçen yıl, her yeni sayıda çok daha kurumsal ve çok daha düzeyli hale gelmenin mutluluğunu yaşıyoruz.

ICAM NETWORK bilişim altyapısı yenilemelerimiz ve salgın süreci adaptasyonu nedeniyle iş yoğunluğundan yayın periyodumuzda gecikmeler olmuştur. Bu sayımız da bir ay geç çıkmak zorunda kalmıştır. Aynı şekilde son bir yıldır editor yazısı yazma fırsatımız olamamıştı. Artık dergimiz üst yayın kuruluşu olan ICAM Network Yayın grubunun içinde çok daha güçlü olarak yerini almıştır, yayın akışımız olağan sürecine dönmüştür. ICAM Network çatısı altında, ICAM PUBLISHING olarak 2020 yılından itibaren uluslararası dijital kitap yayıncılığını da başlattık. Yazarlarımızdan dergimizde olgunlaşmış ve yayına girmiş kimi makalelerin daha da büyütülerek İcam Publishing (ICAM YAYINCILIK) markası ile kitap haline getirmelerini bekliyoruz.

Değerli Yazarlarımız;

Bildiğiniz gibi, 2020 yılının ikinci yarısından sonra DERGİPARK sistemi süreç altyapısını değiştirdi, gittikçe düzelen yapısıyla kullanıcı dostu makale yayın süreci oluşturmayı başardı.

Dergimiz 2021 yılı itibarıyla bazı değişiklik yeniliklere gitme kararı almıştır. Bunları maddeler halinde şöyle sıralayabiliriz.

- 1 2020 yılının ikinci sayısından itibaren **dergimiz üç karşılıklı kör akran hakemlik sistemine geçmiştir.** Bu sistemde, hakemlerden birini (varsa yazar hakem önerileri arasından, diğer ikisini de dergimizin ve Dergipark sisteminin hakem havuzundan görevlendiriyoruz. Hakemlerin aynı eğitim kurumundan atanmalarını ilkesine bağlı kalmaya çalışıyoruz.
- 2021 yılından itibaren dergimiz sadece Araştırma ve Derleme makale yayınlacaktır. Olgu sunumu, kitap incelemesi türünde eserleri, www.kentakademisi.com Portal Sitemizde iki hakemli olarak yayınlacağız.
- Yine 2021 yılı itibarıyla yayın sürecinde de bazı değişiklikleri uygulamaya koymuş durumdayız. Buna göre, alan editörlerimiz makalenin tüm hakemlik süreçlerinin tamamlanmasının ardından, ilgili makaleyi minör revizyon talebiyle yayın tasarım şablonuna göre formatlaması için yazara gönderecek, son sürüm tasarım

request for minor revision, after all the refereeing processes of the article are completed. After the article adapted to the latest version design template is uploaded to the system by the author, the article will be forwarded to the final reader. After the article comes from the last reader, it will be scanned by the field editor with ithenticate or plagiarism net program over the latest version. After the article comes from the last reader, it will be scanned by the field editor with ithenticate or INTIHALNET (plagiarism-net) program over the latest version. Relevant articles that successfully complete these stages will be accepted.

• After this issue (Volume 14, Issue 2), we started making the articles which are accepted for the new issue visible in the DERGİPARK system before the publication date arrives. In this regard, we aimed our authors to use their articles as soon as possible in their appointments or master-doctorate graduation processes.

• By the year of 2021, it requires to be Associate Professor or Professor of field editors who will join our journal.

We request our authors to upload the documents (Copyright Transfer Form, Ethical Consent Form, Author Contribution and Conflict of Interest Statement Form) in full that need to be uploaded in the attachment of the article by signing with a wet signature while uploading their article.

Likewise, **we would like to HIGHLY accentuate that our authors should upload their articles ANONYMOUS** according to the initial upload template. During the first upload process, it is sufficient to scan your articles with Turnitin, ithenticate or any of the plagiarism scanning reports.

We would like to thank our audience and authors for their interest and orientation in our journal.

Stay in peace with the wish of a bright future.

şablonuna uyarlanmış makale sisteme yüklendikten sonra makale son okuyucuya gönderilecek, son okuyucudan geldikten sonra, alan editörü tarafından son sürüm üzerinden ithenticate veya intihal net programıyla taranmasının ardından, ilgili makaleye kabul verilecektir.

- Bu sayımızdan sonra, yeni sayı için (Volume 14, Issue 2) kabul alan makalelerin yayın tarihi gelmeden dergipark sisteminde görünür hale getirme uygulamasını başlattık. Bu konuda yazarlarımızın atama veya y. Lisans veya doktora bitirme süreçlerinde makalelerini bir an önce kullanmalarını amaçladık.
- 2021 yılından itibaren, dergimize yeni katılacak alan editörlerinde Doçentlik ve Profesörlük şartı aramaktayız.

Yazarlarımızın makale yüklerken, makale ekinde yüklenecek evrakları (Te'lif Devir Formu, Etik Onam Formu, Yazar Katkısı ve Çıkar Çatışması Beyanı Formu) ıslak imza ile imzalayarak eksiksiz olarak yüklemelerini istirham ediyoruz.

Aynı şekilde **yazarlarımızın ilk yükleme şablonuna göre, makalelerini İSİMSİZ olarak yüklemeleri hususunu ÖNEMLE belirtmek isteriz.** İlk yükleme sürecinde makalelerinizin Turnitin, ithenticate veya intihalnet tarama raporlarından her hangi biri ile taranmış olması yeterlidir.

En başta okurlarımızın, yazarlarımızın dergimize olan ilgi ve yönelimleri için çok çok teşekkür ederiz.

Aydınlık yarınlar dileği ile esen kalınız.

Kent Akademisi



INDEX | İÇİNDEKİLER

INDEX | İÇİNDEKİLER	Pages
* Editorial Letter: Conscious Consumption to Avoid Global Warming / Küresel Isınmaya Karşı Bilinçli Tüketim | Editör	I- III
** Index / İçindekiler	IV-V
*** Volume 14, Issue 1, Editorial Board | Cilt 14 Sayı 1 Editör Kurulu	VI- XI
* RESEARCH ARTICLE | ARAŞTIRMA MAKALELERİ	*
1 Mekansal Planlamada Yenilenebilir Enerji Tesisi Yer Seçimi: TR83 Bölgesi Örneği / Renewable Energy Facility Location Selection in Spatial Planning: TR83 Region Example | Ahmet ŞEKEROĞLU, Merve ÖZKAYNAK, Ayşe YEŞİLYURT ALKAN, Ahmet BAŞKAN	001-019
2 The Post Occupancy Evaluation, Filyos Coast Park Example / Kullanım Sonrası Değerlendirme Metodu, Filyos Sahil Parkı Örneği | Sima POUYA, Buğrahan TOPALOĞLU	020-028
3 Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: Karaköy Örneği | Shaylan OUDEH, Handan TURKOGLU	029-045
4 Retail Change in Historic City Centres / Tarihi kent Merkezlerinde Ticaretin Değişimi | Dilek ÖZDEMİR-DARBY, Irem SELCUK	046-058
5 Destinasyon Pazarlaması Perspektifinde Kültürel Miras. Divriği Çiğdemli Köyünün Keşfi / Cultural Heritage In The Perspective Of Destination Marketing. Discovery Of Divriği Çiğdemli Village | Derya KUTLU	059-072
6 Yerel Kalkınmanın Aracı Olarak Sürdürülebilir Turizm için Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi: Sakinşehir Uzundere Örneğinde Bir Araştırma / Evaluation of Planning Studies for Sustainable Tourism as a tool of Local Development: A Study on the Case of Cittaslow Uzundere | Mustafa ÖZGERİŞ, Faris KARAHAN	073-089
7 Kentçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı ve Bisiklet Yolları Konusunda Kullanıcı Yaklaşımları: Antalya Örneği / Kentçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı ve Bisiklet Yolları Konusunda Kullanıcı Yaklaşımları: Antalya Örneği | Sibel MANSUROĞLU, Veysel DAĞ	090-101
8 Ulaşım Modlarının Çeşitliliği Bağlamında Erişebilirlik Analizi: Ankara Metropolü İçin Yeni Bir Yaklaşım / Accessibility Analysis In The Context of Variety of Transport Modes: A New Approach for Metropol Ankara | Hatice ÖNDER, Furkan AKDEMİR	102-121
9 Kongre Turizminde Konaklamanın Önemi: Kongre Otelleri Tasarım Kriterleri ve Mekânsal Standartları / The Importance of Accommodation in Convention Tourism: The Design Criteria and Spatial Standards of Convention Hotels | Büşra ÖZTAŞ, Sibel POLAT	122-140
10 Kentsel Aydınlatma Elemanlarının İnsan Odaklı Tasarım Kavramı Çerçevesinde Ankara Beypazarı Örneği Üzerinden İncelenmesi / Examining of Urban Lighting Elements Through Ankara Beypazarı Example Within The Framework of Human-Oriented Design Concept | Cem DOĞAN, Bade KANATLI	141-155

11	Kentsel Mekânlarda Kalite Arayışı Çerçevesinde İnsan Odaklı Tasarım Yaklaşımı: Edirne Selimiye Camii ve Çevresi Örneği / Developing Desing Decision within the Framework of the Quest for Quality in Urban Spaces: The Case of Edirne Selimiye Mosque and Its Vicinity | Ayça NEĞİŞ, Tuğba KİPER, Murat ÖZYAVUZ	156-173
12	Assessment of the State and Impact of Tourism Activities in Kenya Kenya'da Turizmi Faaliyetlerinin Durumu ve Etkilerinin Değerlendirilmesi | Elif GUNDUZ, Collins AGAYİ	174-185
13	Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter Platformunun Belediyenin Kurumsal İmajına Katkısı / Contribution of Ordu Metropolitan Municipality Twitter Platform to the Corporate Image of the Municipality | Cavit YAVUZ, Hasan Basri ZAVALSIZ	189-198
14	Yere Bağlılığın Turizm Stratejileri Üzerindeki Etkisi: Amasya Örneği / The Effect of Place Attachment on Tourism Strategies: Amasya Example | Aslı ALTANLAR	199-213
15	Taşra Kentlerinin Markalaşarak Kalkınma Umudu Sivas Örneği Üzerinden Bir İnceleme / Developmental Prospects of the Provincial Cities by Branding an Investigation over Sivas as a Sample | Feride Fatma BİLGİLİ	214-229
16	Arazi Kullanımının Zamansal Ve Mekânsal Değişimi: Nazilli İlçesi Örneği / Temporal and Spatial Change of Land Use: The Case of Nazilli District | Ozgur TİMUR, İbrahim AYTAŞ, Burhan ACET	230-240
17	Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi Araştırması: Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi Örneği / Spatial Quality Research in Public Open Spaces: The Case of Beşiktaş Pier Square and Surrounding | Seda ZAFER, Ebru ERDÖNMEZ	241-259
	REVIEW ARTICLE	PAGES
18	Kentsel Yenileme Sürecinde Endüstri Alanlarının Ekolojik Yaklaşım ile Değerlendirilmesi: Emscher Park Örneği / Evaluation of Industrial Areas with Ecological Approach in the Urban Renewal Process: The Case of Emscher Park | Başak YURTSEVEN	260-277
***	Volume: 14, Issue: 1, Spring 2021 Full Page	1-277

ICAM NETWORK | ONLINE INFORMATION-COMMUNICATION ART and MEDIA SERVICES

Executive Office

Karadeniz Şairler ve Yazarlar Derneği Yayınları (KAŞYAD) | Black Sea Poets and Author Association Publishing

Adress: Ahmet Emin Fidan Cultural and Research Center, Evkaf Mah. Evkaf Sok. No: 34 Fatsa ORDU

Publication Technical E Mail: online@kentakademisi.com

For article submit: bilgi@kentakademisi.com , editor@kentakademisi.com

Phone / Fax: +90 425 310 20 30 – **WhatsApp Teknik Destek:** +356 7706 6507

* * *

Our journal undertakes to comply with the professional principles of the press. All legal rights of the articles belong to our journal. It cannot be quoted partly or completely without the permission of our writers and without giving reference in anywhere. Publication Language: Turkish and English

Creative Commons Publication Licence:



Publication Type:

Scientific, International 3 Double Blind Peer Reviewed Indexed Journal

* * *

Publication Period:

Urban Academy is Published Quarterly (15 March, 15 June, 15 September and 15 December)

PUBLICATION MANAGEMENT

YAYIN YÖNETİMİ

Owner in the Name of Information, ICAM | Communication,
Art and Media Publication Groups

Blacksea Poet and Author Association

Managing Director

Dr. Halit SUIÇMEZ

Legal Advisers

Lawyer Nuri POYRAZ

Lawyer Gamze AKDERİN

Informatics Technical Adviser

Halil LAÇIN

Hilal LAÇIN

REPRESENTATIVE AGENCIES

Ankara Regional Representative

Assoc.Prof.Dr. Armağan ÖZTÜRK

İstanbul Regional Representative

Assoc.Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ

Aegean Regional Representative

Dr. Osman SİRKECİ

Akdeniz Regional Representative

Prof.Dr. Yakup BULUT

Azerbaijan Representative

Assoc.Prof.Dr. Simon GRİMA / Malta Representative

Assoc.Prof.Dr. Pervana MAMEDLI,

Kirgizistan Representative

Assoc.Prof.Dr. Prachand Man PRADHAN

Nepal Representative

Assist.Prof.Dr. Baktybek ISAKOV

Iranian Representative

Assist.Prof.Dr. Masoumeh DAEI

ICAM | Bilgi, Kültür, Sanat, İletişim ve Medya Hizmetleri
Adına Sahibi

Karadeniz Şairler ve Yazarlar Derneği

Yazı İşleri Müdürü

Dr. Halit SUIÇMEZ

Hukuk Danışmanları

Av. Nuri POYRAZ

Av. Gamze AKDERİN

Bilişim Teknik Danışmanı

Halil LAÇIN

Hilal LAÇIN

TEMSİLCİLİKLER

Ankara Bölge Temsilcisi

Doç.Dr. Armağan ÖZTÜRK

İstanbul Bölge Temsilciliği

Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ

Ege Bölge Temsilcisi

Dr. Üyesi Osman SİRKECİ

Akdeniz Bölge Temsilcisi

Prof.Dr. Yakup BULUT

Azerbaycan Temsilcisi

Doç.Dr. Simon GRİMA / Malta Temsilcisi

Doç.Dr. Pervana MAMEDLI

Kirgizistan Temsilcisi

Doç.Dr. Prachand Man PRADHAN

Nepal Temsilcisi

Dr. Baktybek ISAKOV

İran Temsilcisi

Dr. Masoumeh DAEI

EDITORIAL BOARD

CHIEF EDITOR

Assist.Prof.Dr. Ahmet FİDAN
ahmet@ahmetfidan.com

GENEL YAYIN EDITÖRÜ

Dr.Öğr.Üyesi Ahmet FİDAN
ahmet@ahmetfidan.com

EDITORS

Responsible for Accreditation and Indexes
Prof.Dr. Nilgün GÖRERTAMER / nilgungorertamer@gmail.com

Responsible for Publication Proses

Prof.Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ / cigdemcif@gmail.com

Responsible for Technical Matters

Assoc.Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ / ebruerdonmez@yahoo.com

Responsible for Publication Proses

Assist.Prof.Dr. Gökçen BAYRAK / bayrakgokcen@gmail.com

EDİTÖRLER

Akreditasyon ve Dizin-İndeks Süreçlerinden Sorumlu

Prof.Dr. Nilgün GÖRERTAMER / nilgungorertamer@gmail.com

Yayın Politikalarından Sorumlu

Prof.Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ / cigdemcif@gmail.com

Teknik İşlerden Sorumlu

Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ / ebruerdonmez@yahoo.com

Yayın Akışından Sorumlu

Dr.Öğr.Üyesi Gökçen BAYRAK / bayrakgokcen@gmail.com

YARDIMCI EDİTÖRLER

Assit.Prof.Dr. Ayşe KALAYCI ÖNAÇ / ayse.kalayci.onac@ikc.edu.tr

Assoc.Prof.Dr. Elif AKPINAR KÜLEKÇİ / ekpinar@atauni.edu.tr

Assist.Prof.Dr. Pelin KARAÇAR / peliner@gmail.com

ReS. Asst. Buse AÇIK ETİKE / buseacik@atu.edu.tr

Assoc.Prof.Dr. Gizem ERDOĞAN AYDIN / gizemerdoğan@gmail.com

YARDIMCI EDİTÖRLER

Assit.Prof.Dr. Ayşe KALAYCI ÖNAÇ / ayse.kalayci.onac@ikc.edu.tr

Doç.Dr. Elif AKPINAR KÜLEKÇİ / ekpinar@atauni.edu.tr

Dr.Öğr.Üyesi Pelin KARAÇAR / peliner@gmail.com

Arş.Gör. Buse AÇIK ETİKE / buseacik@atu.edu.tr

Doç.Dr. Gizem ERDOĞAN AYDIN / gizemerdoğan@gmail.com

BRANCH EDITORS

(Spring Issue - Volume, 14, Issue, 1 / Section Editors)

According to Article Publication List

Ph.D. Burçin Burcu DOĞMUŞÖZ / Landscape Architecture

burcinburcu.dogmusoz@ikc.edu.tr

Assist.Prof.Dr. Gökçen BAYRAK / Environment Engineering

bayrakgokcen@gmail.com

Assoc.Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ / Urban Design

ebruerdonmez@yahoo.com

Assoc.Prof.Dr. Sevim BUDAK / Public Administration

sebudak@istanbul.edu.tr

Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ / Urban and Regional Planning

cigdemciftci@erbakan.edu.tr

Assoc.Prof.Dr. Kübra YAZICI / Plant Design

k-yazici-karaman@hotmail.com

Prof.Dr. Serap İNCAZ / International Trade and Logistics

serapincaz@gmail.com

Assoc.Prof.Dr. Şen YÜKSEL / Interior Architecture

senyuksel@beykent.edu.tr

Assist. Prof. Dr. Ayşe KALAYCI ÖNAÇ / Landscape Architecture

ayse.kalayci.onac@ikc.edu.tr

Prof.Dr. Cavit YAVUZ / Tourism Management

cyavuz@odu.edu.tr

Assist.Prof.Dr. Ahmet FİDAN / Urbanization and Local Management

ahmet@ahmetfidan.com

Assoc.Prof.Dr. Zührem YAMAN / Tourism Management

zyaman@selcuk.edu.tr

Assoc.Prof.Dr. Umut PEKİN TİMUR / Landscape Architecture

BRANŞ EDİTÖRLERİ

(Cilt 14, Sayı 1 Spring Sayısı Alan Editörleri)

According to Article Publication List

Dr.Burçin Burcu DOĞMUŞÖZ / Peyzaj Mimarı

burcinburcu.dogmusoz@ikc.edu.tr

Dr.Öğr.Üyesi Gökçen BAYRAK / Çevre Bilimleri ve Mühendisliği

bayrakgokcen@gmail.com

Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ / Kentsel Tasarım

ebruerdonmez@yahoo.com

Doç.Dr. Sevim BUDAK / Kamu Yönetimi

sebudak@istanbul.edu.tr

Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ / Şehir ve Bölge Planlama

cigdemciftci@erbakan.edu.tr

Doç.Dr. Kübra YAZICI / Bitkisel Tasarım

k-yazici-karaman@hotmail.com

Prof.Dr. Serap İNCAZ / Uluslararası Ticaret ve Lojistik

serapincaz@gmail.com

Doç.Dr. Şen YÜKSEL / İç Mimarlık

senyuksel@beykent.edu.tr

Dr.Öğr.Üyesi Ayşe KALAYCI ÖNAÇ / Peyzaj Mimarlığı

ayse.kalayci.onac@ikc.edu.tr

Prof.Dr. Cavit YAVUZ / Turizm İşletmeciliği

cyavuz@odu.edu.tr

Dr.Öğr.Üyesi Ahmet FİDAN / Kentleşme ve Yerel Yönetimler

ahmet@ahmetfidan.com

Doç.Dr. Zührem YAMAN / Turizm İşletmeciliği

zyaman@selcuk.edu.tr

Doç.Dr. Umut PEKİN TİMUR / Peyzaj Mimarlığı

umutpt@karatekin.edu.tr

Assist.Prof.Dr. Pelin KARAÇAR / Architecture

pkaracar@medipol.edu.tr

LANGUAGE EDITORS

R.A. Buse Açık ETİKE / buse@kentakademisi.com

Sema CAVA ÇAMCI / java@yazarportal.com

R.A. Barış Anıl ÇETİN / barisanilcetin@protonmail.com

TECHNICAL EDITORS

R.A. Buse Açık ETİKE / buse@kentakademisi.com

Ayşe YILMAZ / bilgi@bilgiagi.net

Filiz KURTULMUŞ / Proof Reading Editor

umutpt@karatekin.edu.tr

Dr. Öğr. Üyesi Pelin KARAÇAR / Mimarlık

pkaracar@medipol.edu.tr

YABANCI DİL EDITÖRLERİ

Arş.Gör. Buse AÇIK ETİKE / buse@kentakademisi.com

Sema CAVA ÇAMCI / java@yazarportal.com

Arş.Gör. Barış Anıl ÇETİN / barisanilcetin@protonmail.com

TEKNİK EDITÖR

Arş.Gör. Buse AÇIK ETİKE buse@kentakademisi.com

Ayşe YILMAZ / bilgi@bilgiagi.net

Filiz KURTULMUŞ / Redaksiyon Editörü

INTERNATIONAL SCIENTIFIC ADVISORY BOARD

ULUSLARARASI BİLİMSEL DANIŞMA KURULU

(Rankings Alphabet Order by Academic Title)

(Hierarchic Criteria: Academic Title and Alphabetical)

Prof.Dr. Abdildacan AKMATALİEV / Kyrgyz National Academy

Prof.Dr. Adem ESEN / İstanbul University

Prof.Dr. Ahmet Guner SAYAR / Beykent University

Prof.Dr. Ahmet Vefik ALP / Alp Architects YKB

Prof.Dr. Ahmet YÖRÜK / Kadir Has University

Prof.Dr. Akmaral İBRAYEVA

Northern Kazakhstan Manas Rozybayev State University

Prof.Dr. Ali İhsan KOLCU / Giresun University

Prof.Dr. Bahriye GÜLGÜN / Ege University

Prof.Dr. Bedriye TUNÇSİPER / İzmir Demokrasi University

Prof.Dr. Betül KARAGÖZ YERDELEN / Giresun University

Prof.Dr. Cavide Bedia UYARGİL / İstanbul University

Prof.Dr. Cavit YAVUZ / Ordu University

Prof.Dr. Cenk DEMİRKIRAN / İzmir Katipçelesi University

Prof.Dr. Claus OTTE / Bonner Institut Für Migrationsforschung Und

Interkulturelles Lernen

Prof.Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ / Necmettin Erbakan University

Prof.Dr. Fatih SAVAŞAN / Sakarya University

Prof.Dr. Gurol ÖZCURE / Ordu University

Prof.Dr. Gönül UZELLİ / İstanbul University

Prof.Dr. Harun DEMİRKAYA / Kocaeli University

Prof.Dr. H. İnci ARTAN / İstanbul University

Prof.Dr. Huriye TOKER / Yaşar University

Prof.Dr. Hülya BAYKAL / Marmara University

Prof.Dr. Ing. Iuliu (Gyula) SZÉKELY / Transylvania University

Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU / Toros University

Prof. Dr. Mesut DOĞAN / İstanbul University

Prof. Dr. Mehmet TEKTAŞ / Bandırma Onyedli Eylül University

Prof. Dr. Mehmet YILMAZ / Ordu University

Prof.Dr. Mustafa İLICALI / İstanbul Commerce University

Prof.Dr. Nergis BİRAY / Pamukkale University

Prof.Dr. Nilgün GÖRERTAMER / Gazi University

Prof.Dr. Nilgün SAZAK / Sakarya University

Prof.Dr. Nurseren TOR / Mersin University

Prof.Dr. Özgür EMİNAĞAOĞLU / Artvin Çoruh University

Prof.Dr. Ruhet GENÇ / Türkisch-Deutsche Universität

Prof.Dr. Sayfuline FLERA / Tataristan Kazan Federal University

Prof.Dr. Ruşen KELEŞ / Ankara University

(Sıralama Ölçütü: Unvana göre, alfabe sırası)

Prof.Dr. Abdildacan AKMATALİEV / Kırgız Milli Devlet Akademisi

Prof.Dr. Adem ESEN / İstanbul Üniversitesi

Prof.Dr. Ahmet Güner SAYAR / Beykent Üniversitesi

Prof.Dr. Ahmet Vefik ALP / Alp Architects YKB

Prof.Dr. Ahmet YÖRÜK / Kadir Has Üniversitesi

Prof.Dr. Akmaral İBRAYEVA

Kuzey Kazakistan Manas Rozybayev Devlet Üniversitesi

Prof.Dr. Ali İhsan KOLCU / Giresun Üniversitesi

Prof.Dr. Bahriye GÜLGÜN / Ege Üniversitesi

Prof.Dr. Bedriye TUNÇSİPER / İzmir Demokrasi Üniv.

Prof.Dr. Betül KARAGÖZ YERDELEN / Giresun Üniversitesi

Prof.Dr. Cavide Bedia UYARGİL / İstanbul Üniversitesi

Prof.Dr. Cavit YAVUZ / Ordu Üniversitesi

Prof.Dr. Cenk DEMİRKIRAN / İzmir Katipçelesi Üniversitesi

Prof.Dr. Claus OTTE Bonner Institut Für Migrationsforschung Und

Interkulturelles Lernen

Prof.Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ / Necmettin Erbakan Üniversitesi

Prof.Dr. Fatih SAVAŞAN / Sakarya Üniversitesi

Prof.Dr. Gürol ÖZCÜRE / Ordu Üniversitesi

Prof.Dr. Gönül UZELLİ / İstanbul Üniversitesi

Prof.Dr. Harun DEMİRKAYA / Kocaeli Üniversitesi

Prof.Dr. H. İnci ARTAN / İstanbul Üniversitesi

Prof.Dr. Huriye TOKER / Yaşar Üniversitesi

Prof.Dr. Hülya BAYKAL / Marmara Üniversitesi

Prof.Dr. Ing. Iuliu (Gyula) SZÉKELY / Transylvania Üniversitesi

Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU / Toros Üniversitesi

Prof.Dr. Mesut DOĞAN / İstanbul Üniversitesi

Prof.Dr. Mehmet TEKTAŞ / Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi

Prof.Dr. Mehmet YILMAZ / Ordu Üniversitesi

Prof.Dr. Mustafa İLICALI / İstanbul Ticaret Üniversitesi

Prof.Dr. Nergis BİRAY / Pamukkale Üniversitesi

Prof.Dr. Nilgün GÖRERTAMER / Gazi Üniversitesi

Prof.Dr. Nilgün SAZAK / Sakarya Üniversitesi

Prof.Dr. Nurseren TOR / Mersin Üniversitesi

Prof.Dr. Özgür EMİNAĞAOĞLU / Artvin Çoruh Üniversitesi

Prof.Dr. Ruhet GENÇ / Türkisch-Deutsche Universität

Prof.Dr. Sayfuline FLERA / Tataristan Kazan Federal Üniversitesi

<p>Prof.Dr. Thomas A. BRYER / University of Central Florida Prof.Dr. Tuğba KİPER / Namık Kemal University Prof.Dipl.Ing. Ulrich EXNER / Siegen University Germany Prof.Dr. Yakup BULUT /Gaziantep University Prof.Dr. Yüksel DEMİRKAYA / Marmara University Assoc.Prof.Dr. Aynur CAN ATMACA/Marmara University Assoc.Prof.Dr. Armağan ÖZTÜRK / Artvin Çoruh University Assoc.Prof.Dr. Cengiz Mesut TOSUN / Mersin University Assoc.Dr. Doğançan ÖZSEL / Munzur University Assoc.Prof.Dr. Emel BAYLAN / Yüzüncü Yıl University Assoc.Prof.Dr. Gizem ERDOĞAN / İzmir Demokrasi University Assoc.Prof.Dr. Hilal TURGUT / Artvin Coruh University Assoc.Prof.Dr. İbrahim SERBESTOĞLU/OndokuzMayıs University Assoc.Prof.Dr. İpek ALTUĞ TURAN / Ege University Assoc.Prof.Dr. Mahabat BAIMYRZAEVA Middlebury Inst. of International Studies at Monterey Assoc.Prof. Dr. Masoumeh DAEİ, İran, Tebriz Payem University Assoc.Prof.Dr. Merziyye NECEFOVA/Azerbaijan National Academy Assoc.Prof.Dr. Mesut TEKŞAN / Ordu University Assoc.Prof.Dr. Murat TOKSARI / Sivas Cumhuriyet University Assoc.Prof.Dr. P. Pınar GİRİTLİOĞLU / İstanbul University Assoc.Prof.Dr. Pervana MAMEDLI Azerbaijan National Sciences Academy Assoc.Prof.Dr. Prachand Man PRADHAN / Kathmandu University Assoc.Prof.Dr. Sedat BOSTAN / Ordu University Assoc.Prof.Dr. Selim ÖKEM / Yıldız Teknik University Assoc.Prof.Dr. Sen YUKSEL / Beykent University Assoc.Prof.Dr. Sevim BUDAK / İstanbul University Assoc. Prof. Dr. Sima POUYA / İnönü University Assoc.Prof.Dr. Simon GRİMA / Malta University Assoc.Prof.Dr. Tuna BASKOY / Ryerson University Assoc.Prof.Dr. Umur PEKİN TİMUR / Çankırı Karatekin University Assoc.Prof.Dr. Yasemin MAMUR İŞİKÇİ / Giresun University Assoc.Prof.Dr. Zhanna YUSHA / Rusya Scientific Academy Assist. Prof. Dr. Abbas KARAAĞAÇLI / Giresun University Assist. Prof. Dr. Ayşe KALAYCI ÖNAÇ İzmir Katip Çelebi University Assist.Prof.Dr. Baktybek ISAKOV / Kırgız Türk Manas University Assist.Prof.Dr. Betsy S. HALFON / İstanbul Aydın University Assist.Prof.Dr. Burcu Burçin DOGMUSOZ / İzmir Katipçelebi University Assist.Prof.Dr. Emel KARAKAYA AYALP/İzmir Demokrasi University Assist.Prof.Dr. Ercan YÜKSEKYILDIZ / Samsun University Assist.Prof.Dr. Feran AŞUR / Yuzuncu Yil University Assist.Prof.Dr. Hasan YILDIZ / Ordu University Assist.Prof.Dr. Nedim DİKMEN /Ordu University Assist.Prof.Dr. Orhan İYİBİLGİN /Ordu University Assist.Prof.Dr. Oylum GÖKKURT BAKI /Sinop University (Hierarchic Criteria: Academic Title and Alphabetical) Assist.Prof.Dr. Taylan ENGİN / Bandırma 17 Eylül University</p>	<p>Prof.Dr. Ruşen KELEŞ / Ankara Üniversitesi Prof.Dr. Thomas A. BRYER / University of Central Florida Prof.Dr. Tuğba KİPER / Namık Kemal Üniversitesi Prof.Dipl. Ing. Ulrich EXNER / Siegen University Almanya Prof.Dr. Yakup BULUT /Gaziantep Üniversitesi Prof.Dr. Yüksel DEMİRKAYA / Marmara Üniversitesi Doç.Dr. Aynur ATMACA CAN /Marmara Üniversitesi Doç.Dr. Armağan ÖZTÜRK / Artvin Çoruh Üniversitesi Doç.Dr. Cengiz Mesut TOSUN / Mersin Üniversitesi Doç.Dr. Doğançan ÖZSEL /Munzur Üniversitesi Doç.Dr. Emel BAYLAN / Yüzüncü Yıl Üniversitesi Doç.Dr. Gizem ERDOĞAN / İzmir Demokrasi Üniversitesi Doç.Dr. Hilal TURGUT / Artvin Çoruh Üniversitesi Doç.Dr. İbrahim SERBESTOĞLU / Ondokuz Mayıs Üniversitesi Doç.Dr. İpek ALTUĞ TURAN / Ege Üniversitesi Doç.Dr. Mahabat BAIMYRZAEVA Middlebury Inst. of International Studies at Monterey Doç.Dr. Masoumeh DAEİ, İran, Tebriz Payem University Doç.Dr. Merziyye NECEFOVA / Azerbaycan Milli İlimler Akademisi Doç.Dr. Mesut TEKŞAN / Ordu Üniversitesi Doç.Dr. Murat TOKSARI / Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Doç.Dr. Pelin Pınar GİRİTLİOĞLU / İstanbul Üniversitesi Doç.Dr. Doç.Dr. Pervana MAMEDLI Azerbaycan Milli İlimler Akademisi Doç.Dr. Prachand Man PRADHAN / Kathmandu Üniversitesi Doç.Dr. Sedat BOSTAN / Ordu Üniversitesi Doç.Dr. Selim ÖKEM /Yıldız Teknik Üniversitesi Doç.Dr. Sen YUKSEL / Beykent Üniversitesi Doç.Dr. Sevim BUDAK / İstanbul Üniversitesi Doç.Dr. Sima POUYA / İnönü Üniversitesi Doç.Dr. Simon GRİMA / Malta Üniversitesi Doç.Dr. Tuna BASKOY / Ryerson Üniversitesi Doç.Dr. Umur PEKİN TİMUR / Çankırı Karatekin University Doç.Dr. Yasemin MAMUR İŞİKÇİ / Giresun Üniversitesi Doç.Dr. Zhanna YUSHA / Rusya Bilim Akademisi Dr.Öğr.Üyesi Abbas KARAAĞAÇLI / Giresun Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Ayşe KALAYCI ÖNAÇ/İzmir Katip Çelebi Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Baktybek ISAKOV / Kırgız Türk Manas Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Betsy S. HALFON / İstanbul Aydın Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Burcu Burçin DOGMUSOZ / İzmir Katipçelebi University Dr.Öğr.Üyesi Emel KARAKAYA AYALP / İzmir Demokarasi Üniv. Dr.Öğr.Üyesi Ercan YÜKSEKYILDIZ / Samsun Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Feran AŞUR / Yüzüncü Yıl Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Hasan YILDIZ / Ordu Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Nedim DİKMEN / Ordu Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Orhan İYİBİLGİN /Ordu Üniversitesi Dr.Öğr.Üyesi Oylum GÖKKURT BAKI /Sinop Üniversitesi (Sıralama Ölçütü: Unvana göre, alfabe sırası) Dr.Öğr.Üyesi Taylan ENGİN / Bandırma 17 Eylül Üniversitesi</p>
FOR SPRING ISSUE REVIEWER BOARD Rankings Alphabet Order	BAHAR SAYISININ HAKEM KURULU Sıralama, bu sayıdaki hakemlerin alfabe Sıralamasıdır.
Selçuk University Nevşehir Hacı Bektaş University	Alper ATEŞ (Doç. Dr.) Aslıhan TIRNAKÇI (Dr. Öğr. Üyesi)

Ordu University Artvin Çoruh University Beykent University Burdur Mehmet Akif Ersoy University Zonguldak Bülent Ecevit University Süleyman Demirel University Ordu University Gazi University Sivas Cumhuriyet University Arel University Kocaeli University Çankırı Karatekin University Kırgızistan Turkish Manas University Atatürk University Konya Technical University Trakya University Beykent University Ordu University Yıldız Technical University Istanbul Technical University Yıldız Technical University Mimar Sinan Fine Arts University Mimar Sinan Fine Arts University Yıldız Technical University Kastamonu University Ordu University Pamukkale University Niğde Ömer Halisdemir University İzmir Katip Çelebi University Düzce University Mersin University İstanbul University Beykent University Yozgat Bozok University Yıldız Technical University Yıldız Technical University Antalya Science University Nisantasi University Tekirdağ Namık Kemal University Beykent University Ordu University İstanbul Aydın University Kırgızistan Turkish Manas University Bingöl University İstanbul Medeniyet University Yeditepe University Selçuk University	Aziz MUSLU (Doç.Dr.) Banu Karaşah (Doç. Dr.) Begüm Bayraktaroğlu (Dr. Öğr. Üyesi) Bora Bingöl (Dr. Öğr. Üyesi) Burçin Henden ŞOLT (Doç. Dr.) Candan KUŞ ŞAHİN (Doç.Dr.) Cemile KARADENİZ (Doç.Dr.) Demet EROL (Dr. Öğr. Üyesi) Derya KUTLU (Dr. Öğr. Üyesi) Didem BAŞ YANARATEŞ (Prof. Dr.) Didem ERTEN BİLGİÇ (Doç. Dr.) Elif Karaca (Dr. Öğr. Üyesi) Erdoğan AKMAN (Dr. Öğr. Üyesi) Faris KARAHAN (Doç Dr.) Fatih EREN (Doç. Dr.) Gökhan Balık (Arş. Gör. Dr.) Gözde Gali Taşçı (Dr. Öğr. Üyesi) Gürol ÖZCÜRE (Prof. Dr.) Halit ÖZEN (Doç. Dr.) Hatice AYATAÇ (Doç. Dr.) Hülya BERKMEN (Doç Dr.) İkbal Ece POSTALCI (Dr. Öğr. Üyesi) İpek FITÖZ (Prof. Dr.) Kunter Manisa (Doç Dr.) Mehmet ÇETİN (Doç.Dr.) Mehmet KABACIK (Dr. Öğr. Üyesi) Mevhibe TÜRKMEN (Doç. Dr.) Orhun SOYDAN (Dr. Öğr. Üyesi) Özge ERBAŞ (Dr. Öğr. Üyesi) Özgür YERLİ (Doç. Dr.) Özlem TÜZ EBESK (Dr. Öğr. Üyesi) Pelin Pınar GİRİTLİOĞLU (Doç. Dr.) Pınar Öktem Erkartal (Dr. Öğr. Üyesi) Seçil Gül Meydan YILDIZ (Doç. Dr.) Selim ÖKEM (Doç.Dr.) Senem Kaymaz Koca (Doç. Dr.) Serkan TAPKIN (Prof. Dr.) Soner ŞAHİN (Doç Dr.) Suat ÇABUK (Prof. Dr.) Şen Yüksel (Doç Dr.) Şermin TAĞ KALAFATOĞLU (Doç.Dr.) Ufuk Fatih KÜÇÜKALİ (Doç. Dr.) Uğur ÜNAL (Doç.Dr.) Üzeyir KEMENT (Doç. Dr.) Yıldız AKSOY (Doç. Dr.) Zerrin İNAN (Dr. Öğr. Üyesi) Zührem YAMAN (Doç. Dr.)
JOURNAL TAG	DERGİ KÜNYESİ
KENT AKADEMİSİ | Urban Culture and Management Year of Foundation: 15.01.2008 ISSN: 2146-9229 Publication Language: Turkish and English Publication Period of Journal: 15 March, 15, June ve 15	Kent Akademisi | Kent Kültürü ve Yönetimi Dergisi Kuruluş Tarihi: 15.01.2008 ISSN: 2146-9229 Derginin Yayın Dili: Türkçe ve İngilizcedir. Derginin Yayın Aralığı: 15 Mart, 15, Haziran ve 15 Eylül, 15 Aralık

<p>September, 15 December (4 Times a Year) Publication Licence of Journal: CC.BY.NC Fee policies of Journal: The journal does not charge any fee for the process of application and publication of articles. Type and Publication Technique of Journal and Method:</p> <p>Tripple Publishing / Open Access, / International, / 3 Double Blind Peer Reviewing (3 Reviewing Per Article) Electronic Journal.</p> <p>URBAN ACADEMY, PROFESSIONAL AND DOUBLE-BLIND PEER-REVIEWED INTERNATIONAL JOURNAL UNDER THE CRITERIA FOR THE APPOINTMENT AND PROMOTION OF THE ASSOCIATE PROFESSORSHIP REQUIRED BY INTER-UNIVERSITY COUNCIL. OUR JOURNAL IS INDEXED/LISTED BY ULAKBIM TR INDEX SINCE 2018.</p> <p>Publication History: Our journal began to be published monthly in January 2008 and continued monthly from 2008 to 2010. From March 2010 to December 2011, the article was published in scientific format four times a year, without review of referee. Since March 2012, it has started to publish nationally refereed articles four times a year, as of 2017 it has been included in the Dergi Park System as an International, Double Blind Peer Reviewing Journal.</p>	<p>(Yılda Dört) Derginin Lisans Politikası: CC.BY.NC Derginin Ücretlendirme Politikası: Dergi makalelerin başvuru ve yayınlanma sürecinde ücret talep etmemektedir. Derginin Yayın Tekniği, Türü ve Aracı:</p> <p>Üç Ayda Bir Yayınlanan, Açık Erişimli, Uluslararası, Üç, Karşılıklı Kör Akran Hakemli, (Makale başına üç kör akran hakemli) Elektronik Dergi.</p> <p>DERGİMİZ ÜAK DOÇENTLİK ve YENİDEN ATAMA İLKELERİ KAPSAMINDA, DİĞER İNDEKSLERE SAHİP ULUSLARARIS DERGI STATÜSÜNDEDİR. Dergimiz 2018 Yılından bu yana, TR DİZİN gözetimi altındadır.</p> <p>Yayın Tarihiçesi: Dergimiz, 2008 Ocak ta aylık olarak yayına başlamış olup 2008 den 2010'a kadar aylık olarak devam etmiştir. Mart 2010 dan, Aralık 2011'e kadar yılda dört kez olmak üzere, hakemsiz olarak bilimsel formatta makale yayınlamıştır. Mart 2012 tarihinden bu yana yılda dört kez olmak üzere ulusal hakemli makaleler yayınlamaya başlamıştır, 2017 yılı itibarıyla uluslararası çift kör akran hakemli dergi olarak Dergi Park Sistemine dahil olmuştur.</p>
INDEXES	DİZİNLER

SOBIAD Index
Ideal Online
Türk Eğitim İndeksi
Scientific World Index
Directory of Research Journals Indexing
Journal Factor
Scientific Indexing Services
Cosmos Impact Factor
Cite Factor
Kaynakca.info

ICAM | ONLINE INFORMATION-COMMUNICATION AND MEDIA PUBLISHING GROUP

Kent Akademisi

Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Renewable Energy Facility Location Selection in Spatial Planning: TR83 Region Example	
Corresponding Author	Ahmet ŞEKEROĞLU Amasya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ahmet.sekeroglu@amasya.edu.tr	
Received Date	14.08.2020	
Accepted Date	08.03.2021	
Author / Authors	Ahmet ŞEKEROĞLU Merve ÖZKAYNAK Ayşe YEŞİLYURT ALKAN Ahmet BAŞKAN	ORCID: 0000-0003-0764-4944 ORCID: 0000-0002-1423-6749 ORCID: 0000-0002-1992-7274 ORCID: 0000-0001-7541-8979
How to Cite	Şekeroğlu, A., Özkaynak, M., Alkan, A.Y., ve Başkan, A. (2021). <i>Mekânsal Planlamada Yenilenebilir Enerji Tesisi Yer Seçimi</i> : TR83 Bölgesi Örneği, Kent Akademisi, 14 (1), Pages, 1-19	



Mekânsal Planlamada Yenilenebilir Enerji Tesisi Yer Seçimi: TR83 Bölgesi Örneği

Ahmet ŞEKEROĞLU¹
Merve ÖZKAYNAK²
Ayşe YEŞİLYURT ALKAN³
Ahmet BAŞKAN⁴

ABSTRACT:

Increasing energy need as a result of population growth is the major reason why countries are seeking new resources globally. Environmental pollution caused by fossil-fueled energy consumption and the decreases in fossil-based energy production have accelerated the orientation to renewable energy. Therefore, there is an emerging trend to produce energy by using natural resources including wind and solar as clean energy sources. With opportunities because of its geographical location, Turkey is one of the leading countries among top list in terms of wind and solar energy source for renewable energy production. Turkey has come progress in the use of this potential. However, despite this progress, it cannot be said that its current potential is fully utilized. This study conducts a research for the TR83 region, which includes Samsun, Çorum, Tokat and Amasya provinces within the Level 2 region in the context of Statistical Regional Units Classification (NUTS). The aim of the study is to determine the spatial location selection indicators in order to provide a sustainable environment for the installation of Wind Power Plants as being one of the renewable energy sources. In this context, by examining the site-oriented studies in the literature, the areas where a Wind Power Plant can be installed in the TR83 region were determined with some criteria including wind speed, distance from residential areas, land use, slope, bird migration routes, distance to lakes and water bodies, distance to the coastal edge line, obstacle

¹ Amasya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ahmet.sekeroglu@amasya.edu.tr

² Amasya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, merve.ozkaynak@hotmail.com

³ Amasya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ayseyesilyurt1989@gmail.com

⁴ Amasya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü, ahmetbaskan13@gmail.com

areas, distance to transformer centers in the light of these criteria the mapping is prepared by using Geographical Information Systems. As a result of the study, it was determined that the existing WPPs were generally selected in accordance with the criteria. In the landscaping plans, the subject of energy was mentioned superficially, and statistical indicators and projection calculations for energy were not made. Besides, it has been concluded that the criteria, which are important in the selection of the location of the Wind Power Plants to be built, is required to comply with the zoning law numbered 3194 in terms of analysis, display technique and legal-administrative framework in the planning process.

KEYWORDS: Renewable Energy, Wind Energy, Wind Power Plant, Location Selection Criteria, TR83 Region

ÖZ:

Nüfus artışına bağlı olarak artan enerji gereksinimi küresel olarak ülkelerin yeni kaynak aramalarına neden olmuştur. Fosil yakıtlı enerji tüketimiyle ortaya çıkan çevre kirliliği ve fosil kaynaklı enerji üretim arzının her geçen yıl azalması yenilenebilir enerjiye yönelimi hızlandırmıştır. Bu bağlamda rüzgar ve güneş gibi temiz enerji kaynakları enerjinin sağlanmasında doğal kaynaklar olarak tercih edilmektedir. Bulunduğu coğrafi konumu ile Türkiye rüzgar ve güneş kaynaklı enerji bakımından dünyada önde gelen ülkelerden birisidir. Ancak bu potansiyelin kullanımı konusunda adımlar atılmasına rağmen mevcut potansiyelin tam kapasite ile değerlendirildiği söylenememektedir. Bu çalışma İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) kapsamında Düzey 2 bölgesinde yer alan Samsun, Çorum, Tokat ve Amasya illerini içeren TR83 bölgesini kapsamaktadır. Çalışmanın amacı yenilenebilir enerji kaynaklarından olan Rüzgar Enerji Santrallerine (RES) yönelik sürdürülebilir bir çevrenin sağlanmasında mekânsal yer seçim göstergelerinin belirlenmesidir. Bu kapsamda literatürde yer alan mekâna yönelik çalışmalar incelenerek rüzgar hızı, yerleşim alanlarından uzaklık, arazi kullanımı, eğim, kuş göç yolları, göl ve su kütlelerine uzaklık, kıyı kenar çizgisine uzaklık, mania alanları, trafo merkezlerine uzaklık kriterleri doğrultusunda TR83 bölgesinde RES kurulabilir alanlar Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanılarak kriterlere uygun sayısal veriler ışığında haritalandırılmıştır. Çalışma sonucunda mevcutta yer alan RES'lerin genel olarak kriterlere uygun bir şekilde yer seçimi yapıldığı tespit edilmiştir. Çevre düzeni planlarında ise enerji konusuna yüzeysel değinilmiş olup istatistik göstergeler ve enerjiye yönelik projeksiyon hesapları yapılmamıştır. Yapılacak olan çalışmalarda yer seçiminde önemli olan kriterlerin; planlama sürecinde analiz edilmesi, planlarda gösterim tekniği ve yasal-yönetimsel çerçeve açısından 3194 sayılı imar kanunu ile uyumun sağlanması gerekliliği sonuçlarına ulaşılmıştır.

ANAHTAR KELİMELEER: Yenilenebilir Enerji, Rüzgar Enerjisi, Rüzgar Enerji Santrali, Yer Seçim Kriteri, TR83 Bölgesi

“Mekânsal Planlamada Yenilenebilir Enerji Tesisi Yer Seçimi: TR83 Bölgesi Örneği”

GİRİŞ:

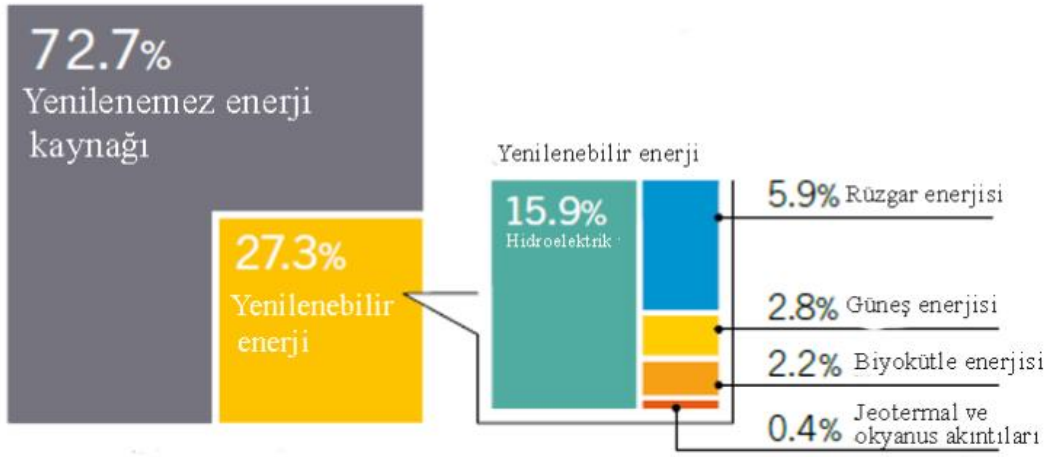
Nüfus artışı ile birlikte artan enerji ihtiyacının karşılanmasında başlangıçta üretim-tüketim odaklı bir anlayışına sahip olan ülkeler, kaynakların tükenmesi ve çevresel etkilerinden dolayı alternatif kaynak arayışlarına başlamışlardır. 1987 yılında Brutland Raporu ile gündeme gelen sürdürülebilirlik kavramı kapsamında enerjinin sadece üretim-tüketim boyutunda değil; ekonomik, sosyal ve çevresel unsurlarının bir bütün olarak dikkate alınması ortaya çıkmıştır. Son zamanlarda ülkelerin politikalarında enerji önemli yer edinmiş ve enerji arz güvenliği kavramı daha çok vurgulanmıştır. Enerji arz güvenliği kapsamında çevresel etkileri minimize etme çalışmaları yürüterek, politika ve planlarda önemli bir enerji kaynağı olan yenilenebilir enerji kaynaklarına yer verilmeye başlanmıştır.

Yenilenebilir enerji kaynaklarının tükenmeye başladığından hareketle, yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelim ulusların en önemli politikalarından biri olması kaçınılmazdır. Avrupa'da birçok ülke yenilenebilir enerji üretimi ile ilgili başarılı çalışmalara öncülük yapmaktadır. İngiltere, Fransa, Hollanda ve Danimarka'nın ulusal yenilenebilir enerji belge politikası ve strateji belgesi bulunmaktadır (Ercoşkun ve Akunal, 2017). Son yıllarda fosil yakıtların kullanımının fazla olması hava kirliliği ve küresel ısınma gibi çevresel etkiler artmaya başlamıştır. Artan çevresel etkilerin yanı sıra fosil yakıtların tükenmeye başlaması yenilikçi yaklaşımları zorunlu kılarak yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımına yönelimi artırmıştır (Lee vd., 2012).

Tarihsel süreç içerisinde yenilenebilir enerji kaynaklarının tükenmesi ve çevresel etkilerinden dolayı üretim olarak değişimler yaşanmıştır. 1970'lerde yaşanan petrol krizi ülkeleri alternatif enerji kaynaklarına yönlendirmiştir. 1980'li yılların ortasından itibaren petrol fiyatlarının düşmesine rağmen, yenilenebilir enerji kaynaklarının birer alternatif olarak görülmüştür (Korukçu, 2017). 90'lı yıllarda artan çevre bilinci yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımını

hızlandırmıştır. Bu bilinç yenilenebilir enerji kaynaklarının çevresel açıdan yerel, bölgesel ve küresel olumsuz etkilere yol açması, yenilenebilir enerji kaynaklarının desteklenmesini artırmıştır (Seydioğulları, 2013). Günümüzde ise petrol ve doğalgaz fiyatlarının yükselmesi ile çevresel kirliliklerin etkisinin giderek artması, yenilenebilir enerji kaynaklarının alternatif bir enerji kaynağı olmaktan çıkararak gereklilik olmasını sağlamıştır.

Birçok ülkenin temel politikası haline gelen yenilenebilir enerji kaynakları güneş enerjisi, rüzgar enerjisi, jeotermal, hidroelektrik enerji ve biokütle enerjisi şeklinde sınıflandırılabilir. Bu kaynaklardan hidroelektrik, güneş, rüzgar ve biokütle enerji kullanımları günümüzde hızla gelişmektedir (Chen vd., 2015).



Şekil 1. 2019 yılı küresel elektrik üretiminde kullanılan kaynakların oranı (REN 21)

Yer seçim kuramlarında ana tema, faaliyetlerin mekânsal olarak en uygun yerin seçilmesi ile ilgilidir. 19. yüzyılda Von Thünen'in tarım ekonomisi için geliştirdiği modelle başlayan yer seçim kuramları, günümüzde farklı faaliyet alanlarını kapsayan modellere doğru gelişmiştir (Dökmeci, 2017). Özellikle mekânsal yer seçimlerinde aynı faaliyet alanı üzerinde farklı modeller geliştirilebilmektedir.

Sürdürülebilir enerji gelişiminde mekânsal yer seçimlerinde birçok faktör etkili olmaktadır. Yapılan çalışmalarda enerji kaynağının türüne göre yer seçim göstergeleri de farklılaşmaktadır (Uyan, 2017; Shorabeh, Firozjaei, Nematollahi, Firozjaei, Jelokhani-Niaraki, 2019; Uzar ve Koca, 2019; Geçen, 2019; Baban ve Parry, 2001; Regamel ve Hayek, 2013; Aydın, Kentel ve Düzgün, 2010; Urfalı ve Eymen, 2021; Jeong ve Ramirez-Gomez, 2017; Davtalab ve Alesheikh, 2017; Perpina, Matnez-Llario ve Perez-Navarro, 2013; Sultana ve Kumar, 2012; Delivand, Cammerino, Garofalo ve Monteleone, 2015; Perpina, Alfonso, Navarro, Penalvo, Vargas, Cardenas, 2009; Yue ve Wang, 2004; Cuevaz, Bravo ve Campos, 2019). Literatür araştırmalarından elde edilen bilgilere göre; yerleşim alanlarından uzaklık, arazi kullanımı, eğim, göl ve su kütlelerine uzaklık ile litolojik özellikler en çok vurgulanan parametrelerdir. Karar verme sürecinde teknik faktörlerden önce yerleşim durumu, topografik durum, eğim, bakı, litolojik ve sismik veriler ile kuş göç yolları (Malkoç, 2010) gibi birçok boyuttan analiz çalışmalarının yapılması gereklidir. Yer seçimine uygun alanlarının haritalandırılması ve bilgi sistemlerinin oluşturulmasını öneren metodolojiyle, doğal çevreye zararlı etkilerini minimuma indirerek sürdürülebilirliğin sağlanması açısından önem taşımaktadır.

Tablo 1. Yenilenebilir enerji tesislerine yönelik (rüzgar, güneş ve biokütle) araştırmalarda ele alınan yer seçim göstergeleri

Yazar	Yer Seçim Kriterleri
Uyan (2017)	Konut alanlarına uzaklık, yollar ile arasındaki tampon bölge, koruma altındaki alanlar (arkeolojik, askeri alanlar, ormanlar, yaban yaşamı koruma alanları, biyolojik önemli alanlar, çevre koruma alanları)
Shorabeh, Firozjaei, Nematollahi, Firozjaei, Jelokhani-Niaraki (2019)	Eğim, yola olan uzaklık, güneş radyasyon miktarı, yağış miktarı, faya olan uzaklık, yerleşim alanlarından uzaklık, günışığı miktarı, arazi kullanımı
Uzar ve Koca (2019)	Eğim, arazi kullanımı, akarsulara uzaklık, göllere uzaklık, yollara uzaklık, enerji nakil hattına uzaklık
Geçen (2019)	Bakı, eğim, yollara uzaklık, enerji nakil hatlarına uzaklık, trafo merkezlerine uzaklık, yerleşim yerlerine uzaklık, nehirlere uzaklık, göllere uzaklık, fay hatlarına uzaklık, taş ocaklarına uzaklık, kuş göç yollarına uzaklık, arazinin toprak yapısı, bitki örtüsü durumu
Baban ve Parry (2001)	Konut alanlarına uzaklık, ses/gürültü, yeşil kuşak, topografya, tarımsal alan sınıflandırması, elektrik şebekelerine uzaklık, koruma alanları
Regamel ve Hayek (2013)	Doğal korunan alanlar, orman alanları, yerleşim alanlarından uzaklık, su kütlelerine olan uzaklık, eğim, rüzgar hızı
Aydın, Kentel ve Düzgün (2010)	Yaban hayatı koruma alanlarına uzaklık, kuş habitatlarına uzaklık, hayvan ve bitkinin yetiştiği doğal ortama uzaklık, büyük kent merkezlerinden uzaklık, kent merkezlerinden uzaklık, havaalanına uzaklık, ekolojik ve topolojik açıdan korunan alanlara uzaklık
Urfalı ve Eymen (2021)	Rüzgâr hızı, rüzgâr kapasitesi, yükseklik, eğim, ana yola uzaklık, arazi kullanımı, trafo merkezlerine uzaklık, yerleşim merkezine uzaklık, enerji nakil hatlarına uzaklık, havaalanına uzaklık, yüzey sularına uzaklık, korunan alanlara uzaklık
Jeong ve Ramirez-Gomez (2017)	Tarımsal alan, ekolojik durum, hidroloji, jeomorfoloji, jeoloji ve toprak, estetik, ulaşım maliyeti, potansiyel talep, ekonomik alan, alana erişim
Davtalab ve Alesheikh (2017)	Eğim, nehir/göl gibi alanlara uzaklık, yerleşim alanlarından uzaklık, yola olan uzaklık, arazi kullanımı, toprak yapısı, jeoloji
Perpina, Matnez-Llario ve Perez-Navarro (2013)	Biokütle kaynakları, litoloji, ekin türü, doğal bitki örtüsü, yola erişim, fiziki coğrafya, ekonomik gelişim, potansiyel talep, etkilediği nüfus, ulaşım maliyeti, jeomorfoloji, görsel etki, eğim, yapılı çevreye uzaklık, endüstri alanlarına uzaklık, doğal alanlar, flora ve fauna, havaalanları
Sultana ve Kumar (2012)	Yerleşim alanlarından uzaklık, endüstriyel alanlardan uzaklık, hava alanlarına uzaklık, park ve rekreasyon alanlarına uzaklık, göl ve su kütlelerine uzaklık, hassas alanlara uzaklık
Delivand, Cammerino, Garofalo ve Monteleone (2015)	Doğal korunan alanlar, özel koruma alanları, göl ve su kütlelerine uzaklık, orman alanlarına uzaklık, ekolojik ağlar, kültürel miras alanları, kıyı alanları, arkeolojik sit alanları
Perpina, Alfonso, Navarro, Penalvo, Vargas, Cardenas (2009)	Göl ve su kütlelerine uzaklık, korunan alanlara uzaklık, hidroloji, havaalanlarına uzaklık, eğim, yollara uzaklık, elektrik şebekelerine uzaklık, yerleşim alanlarına uzaklık
Yue ve Wang (2004)	Rüzgar hızı, planlı kentsel alanlara uzaklık, kırsal alanlara uzaklık, yaban hayatı koruma alanlarına uzaklık, orman alanlarına uzaklık, ekolojik hassas alanlara uzaklık, kıyı kenar çizgisine uzaklık
	Yerleşim alanlarından uzaklık, turizm tesislerinden uzaklık, yola olan uzaklık, askeri alanlara uzaklık, doğal ve korunan alanlara uzaklık, göl ve

Cuevaz, Bravo ve Campos
(2019)

nehirlere uzaklık, kültürel miras, orman alanları, elektrik şebekelerine
uzaklık, eğitim, tarımsal alan

Yenilenebilir enerji kaynakları arasında yaygın ve teknolojisi gelişen kaynaklardan birisi rüzgar enerjisidir. Bu kaynaklar enerji ihtiyacını çeşitlendirmek ve kaynak temini konusunda mümkün olduğunca dışa bağımlılığı minimize etmek bakımından önem kazanmaktadır. Sürdürülebilirliğin sağlanmasında esas amaç yerli kaynakların tamamının kullanılması ve yenilenebilir enerji teknolojilerinin ülke ekonomisine kazandırılmasıdır. Bu doğrultuda öncelikli olarak rüzgar enerjisi kaynaklarına ait potansiyel ve yatırım yapılabilecek kaynak alanların tespit edilmesi gereklidir.

Türkiye yenilenebilir enerji kaynakları bakımından önemli potansiyele sahiptir. Bu tür potansiyeller değerlendirilirken ekonomik kazanç odaklı yaklaşımların yerine, çevresel yaklaşımların ön planda tutulması gerekmektedir. Yerli kaynakların kullanılması ve özellikle yenilenebilir enerji teknolojilerinin kazandırılması doğrultusunda potansiyeli fazla olan rüzgar enerjisi kaynaklarına ait yatırım yapılabilecek kaynak alanların fizibilite çalışmalarının yapılması önem arz etmektedir.

Rüzgar enerjisi bakımından Avrupa’da yüksek potansiyele sahip ülkelerin başında gelen Türkiye’de son zamanlarda rüzgar enerji santrallerine önemli yatırımlar olduğu görülmektedir. Birçok ilde Rüzgar Enerji Santrali (RES) yapılmış ve yapılmaya da devam edilmektedir. Ancak bazı RES’ler için seçilen alanların girişimcilerin maddi çıkarına hizmet ettiği ve yer seçim faktörlerinin dikkate alınmadığı görülmektedir. Bunun aksine bu kriterleri dikkate alarak hem yer seçimi hem de üretim bakımından başarılı RES projeleri de bulunmaktadır. Bu kapsamda kent planlamada Düzey II sınıflandırmasına göre TR83 bölgesinde yer alan Samsun, Çorum, Tokat ve Amasya illerinin yer seçim parametrelerine uygun Rüzgar Enerji Santrali (RES) kurulabilecek alanlarının belirlenmesi hedeflenmiştir. Rüzgar enerji santrali yer seçiminde etkili olan; rüzgar hızı, yerleşim alanlarından uzaklık, arazi kullanımı, eğim, kuş göç yollarına uzaklık, göl ve su kütlelerine uzaklık, kıyı kenar çizgisine uzaklık, mania alanları ve trafo merkezlerine uzaklık kriterleri bağlamında; NETCAD 7 GIS programı aracılığıyla halihazır haritaların sayısallaştırılarak analiz ve değerlendirme çalışmaları yapılmıştır. Bu yöntem ile rüzgar enerji santrali kurulabilecek alanlar kolaylıkla belirlenmekte, ön fizibilite çalışmaları yapılabilmekte ve rüzgar kaynağı arama amacıyla yapılan çalışmalar ortadan kaldırılarak tasarruf sağlanmaktadır.

Bu çalışmada RES yer seçiminde “Sürdürülebilir enerji bağlamında hangi faktörler göz önüne alınmalıdır?” ve “TR83 bölgesinde RES kurulabilecek alanlar nerelerdir?” sorularına yanıtlar aranmıştır. Çalışmada sonuç olarak RES yapımında gerekli özelliklerin neler olması gerektiği, mevcut alanların yer seçimi kriterlerine uygunluğu ve alan seçiminde hangi kriterlerin ölçüt alınması gerektiği sorularına yanıt verilerek, TR83 bölgesi için yer seçim kriterleri bağlamında RES kurulabilecek alanlar belirlenmiştir.

1. Türkiye’de Rüzgar Enerjisi

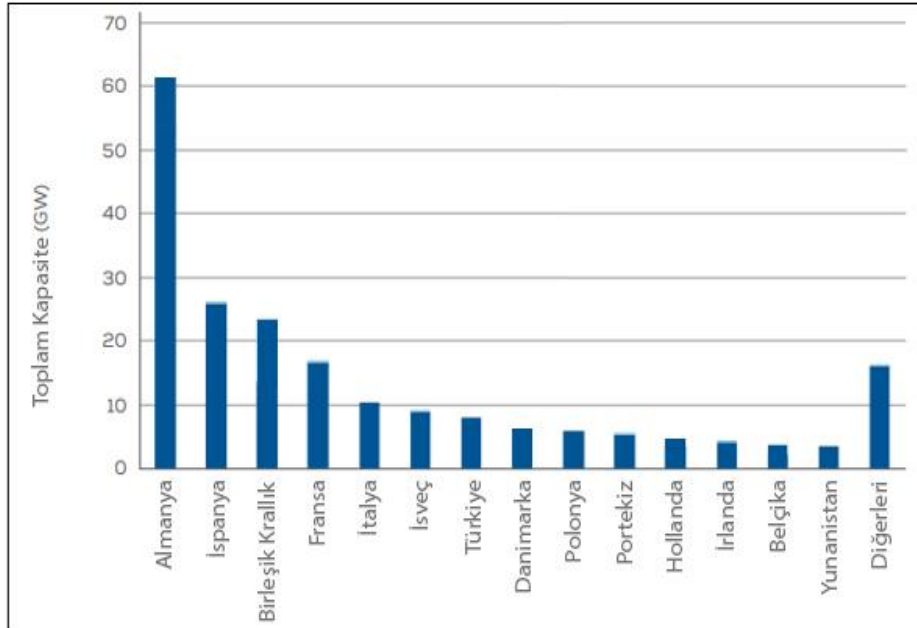
Coğrafi konumu ve jeolojik yapısı nedeniyle Türkiye, yenilenebilir enerji kaynağı bakımından önde gelen ülkelerden biri konumundadır. Türkiye’nin var olan potansiyel kaynaklarından en yüksek düzeyde yararlanması enerji arz güvenliğinin sağlanmasında önemli bir faktördür. Fosil yakıtlar bakımından dışa bağımlılığın devam etmesi ülkenin cari açığına yansımaktadır. Ülkenin ekonomik düzeyinin artırılması ve cari açığının minimum seviyeye düşürülmesi amacıyla yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelimle sağlanabilir. Çevreye yönelik koruma anlayışının vurgulandığı 1997 yılında düzenlenen Kyoto Protokolü’ne imza atan ülkelerden biri olan Türkiye, fosil yakıt kullanımlı çevresel kirliliğin azalması ve enerjide ithal bağımlılığını azaltmak amacıyla yerel yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımını artırmalıdır (Gültekin, 2019). Küreselleşen dünyada nüfus artışı, kentleşme ve çevresel sorunların giderek artması doğal kaynakların sürdürülebilir bir anlayışla yönetimini zorunlu hale getirmiştir. Türkiye’de elektrik tüketimi 2018 yılında bir önceki yıla göre %2.2 artarken, elektrik üretimi ise %2.2 oranında artmıştır. Yapılan tahminler neticesinde Türkiye’de elektrik tüketiminin 2023 yılında 450 milyar KWh olacağı öngörülmektedir (ETKB, 2019).

Dünya genelinde olduğu gibi enerji tüketimi Türkiye’de de her geçen gün artmaktadır. Bu artışı üretimle dengelemek açısından rüzgar enerjisine yönelik projeler uygulanabilir yollardan birisidir (Can ve Yücel, 2019). Küresel Rüzgar Enerjisi Konseyi’nin (GWEC) Şubat 2020 raporuna göre; ülkelere ait rüzgar santrali kurulu gücü bakımından Çin 229.654 MW ve ABD 105436 MW kurulu güç ile ilk sırada yer alırken, Avrupa kıtasında Almanya 53913 MW, İspanya 25808 MW, Birleşik Krallık 23515 MW şeklinde sıralanmakta ve Türkiye ise 8056 MW kurulu güce sahiptir.

Avrupa kıtasında rüzgar enerji santrali kurulu güç bakımından Almanya, İspanya, Birleşik Krallık şeklinde sıralanırken, Türkiye ise 7. Sırada yer almaktadır.

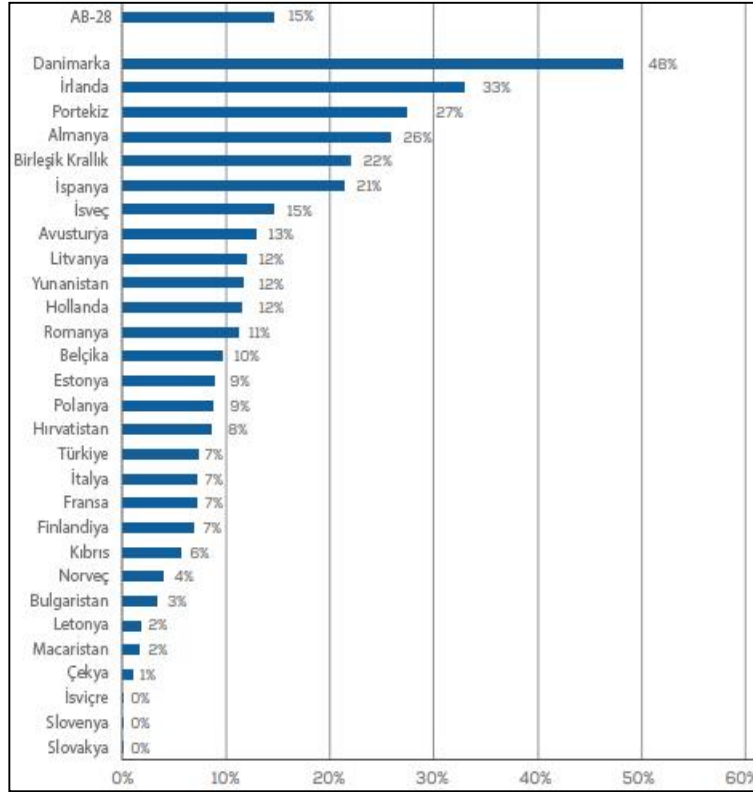
Tablo 2. Avrupa’da rüzgar enerji santrali kurulu gücü sıralaması (GWEC, 2020)

Sıra	Ülke	Kurulu Güç (MW)
1	Almanya	53913
2	İspanya	25808
3	Birleşik Krallık	23515
4	Fransa	16643
5	İtalya	10512
6	İsveç	8985
7	Türkiye	8056
8	Danimarka	6128
9	Polonya	5917
10	Portekiz	5437



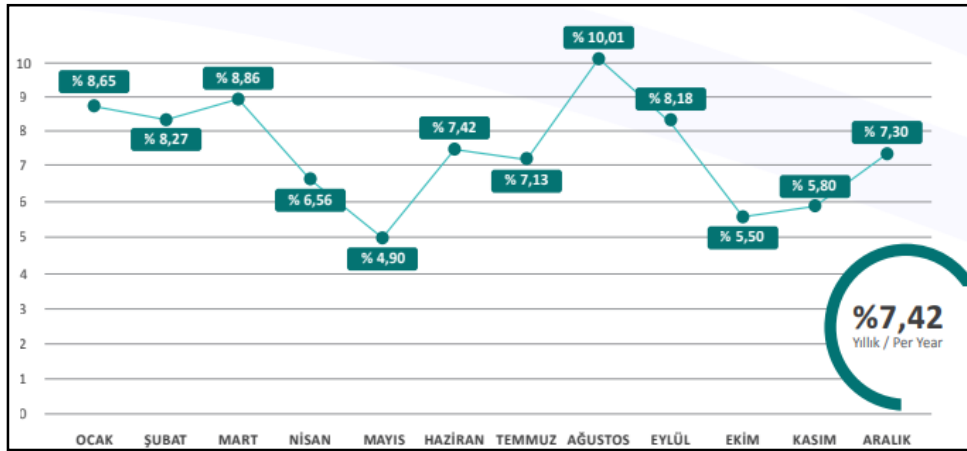
Şekil 2. Avrupa kıtasında yer alan ülkelerin toplam rüzgar santrali kapasiteleri (GWEC, 2020).

Son zamanlarda artan rüzgar enerjisi kullanımı, ülkelerin toplam elektrik ihtiyacının karşılanmasında artan bir paya sahip olmaya başlamıştır. Toplam elektrik ihtiyacının Danimarka %48, İrlanda %33, Portekiz %27, Almanya %26’sını rüzgar enerjisinden karşılarken, Türkiye %7’sini rüzgar enerjisinden elde etmektedir (GWEC, 2020).



Şekil 3. Avrupa kıtasında enerji ihtiyacının rüzgar enerjisinden elde edilme oranları (GWEC, 2020)

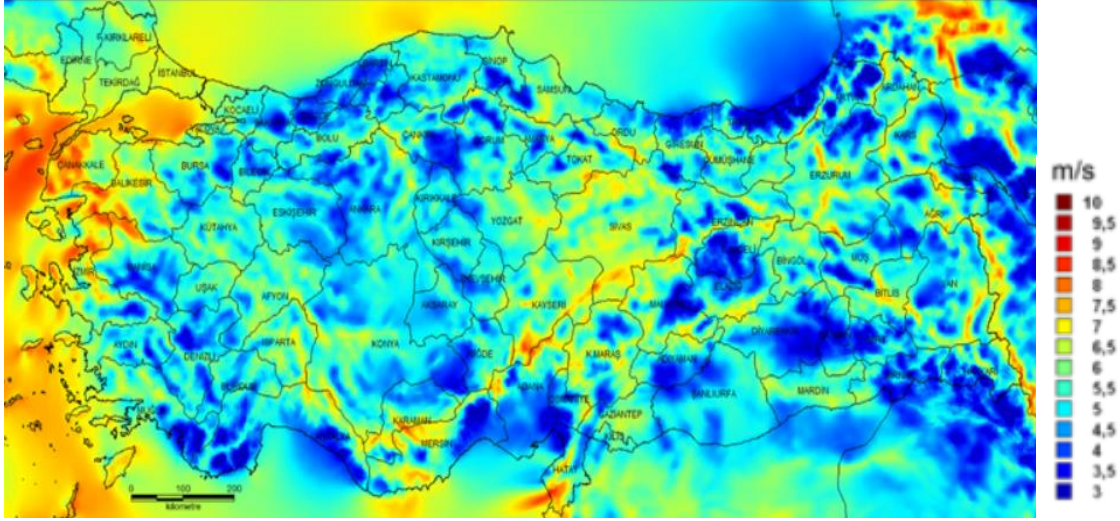
Rüzgar durumunun aylara göre değişkenlik göstermesi ihtiyacın karşılanma oranlarını etkilemektedir. 2019 yılında Ağustos ayında %10'ları aşan rüzgar enerjisi kullanımı, Mayıs ayında %4.90'lara kadar düşmüştür. Türkiye'de rüzgar enerjisinin tüketime katkısı ise %7.42 olarak gerçekleşmiştir (TÜREB, 2020).



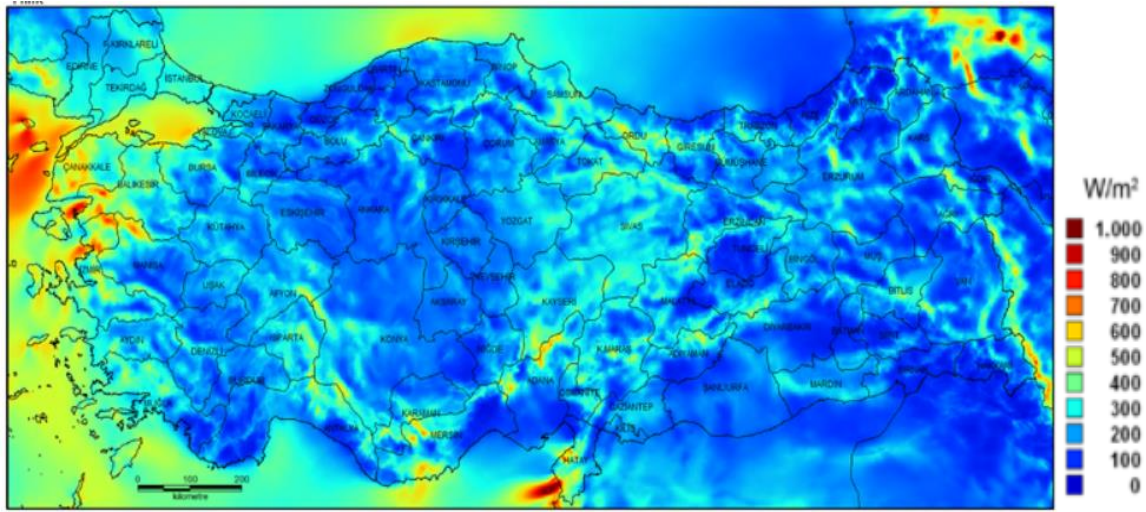
Şekil 4. Türkiye'de elektrik tüketiminde rüzgar enerjisinden yararlanma oranı (TÜREB, 2020).

Enerji İşleri Genel Müdürlüğü (EİGM) tarafından hazırlanan rüzgar enerjisi potansiyel atlasında 50 metre yükseklikte ve 7.5 m/s üzeri rüzgar hızı verilerinde 5MW gücünde rüzgar santrali kurulabileceği kabul edilmektedir. Rüzgar enerji potansiyeli 48000 MW olan Türkiye'nin günümüzde yer alan santrallerinde toplam üretilen güç yalnızca %16.6'sını

(8056 MW) karşılamaktadır. Rüzgar hızı bakımından hızın 6.5 m/s ve üzeri olduğu yerlerde potansiyel daha fazla olduğundan; Ege, Marmara ve Akdeniz kıyılarında rüzgar enerjisi potansiyelinin yüksek olduğu görülmektedir. Rüzgar hız dağılımının etkilediği güç yoğunluğu rüzgar enerji santrallerinin yapım alanlarının belirlenmesinde önemli bir etken olmaktadır. Rüzgar hızına paralel dağılım gösteren güç yoğunluğu haritası incelendiğinde Ege kıyılarında yoğunluğun fazla olduğu görülmektedir (EİGM, 2020; Bkz. Şekil 5 ve 6).



Şekil 5. 50 metre yükseklikten Türkiye rüzgar hızı dağılımı (EİGM, 2020).



Şekil 6. 50 metre yükseklikten Türkiye rüzgar güç yoğunluğu dağılımı (EİGM, 2020)

Türkiye’de ilk rüzgar santrali 1998 yılında İzmir’de kurulmuş ve ilk yılında 6 milyon Kwh üretim gerçekleştirmiştir. Rüzgar santralleri yoğun olarak Balıkesir, Manisa, İzmir, Hatay, Osmaniye, Çanakkale ve İstanbul illerinde yer almaktadır. 2016 yılında TÜBİTAK öncülüğünde, 41 milyon lira bütçeli Milli Rüzgar Enerji Sistemleri Geliştirilmesi ve Prototip Türbin Üretimi (MİLRES) Projesi kapsamında üretilen ve testleri tamamlanan ilk yerli rüzgar türbini elektrik üretimine hazır hale getirilmiştir. Proje kapsamında geliştirilen ve MİLRES adı verilmiş olan 500 kW gücündeki prototip türbin İstanbul’da Terkos Barajı kıyısında kurulmuş ve İSKİ tarafından işletilmektedir (Malkoç, 2010).

1.1. Yenilenebilir Enerji Tesislerine Yönelik Yasal Çerçeve

Türkiye’de yenilenebilir enerji tesislerinin arazi ihtiyacına yönelik doğrudan etkileyen kanun 5346 Sayılı Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Elektrik Enerjisi Üretimi Amaçlı Kullanımına İlişkin Kanun olmakla birlikte, 6831 Sayılı Orman Yasasında yer alan çeşitli hükümlerde tesislere yönelik maddeler yer almaktadır. 5346 Sayılı kanunun 8. Maddesinde; “Orman vasıflı olan veya Hazinesinin özel mülkiyetinde ya da devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazlardan bu Kanun kapsamındaki yenilenebilir enerji kaynaklarından elektrik enerjisi üretimi yapılmak amacıyla tesis, ulaşım yolları ve şebekeye bağlantı noktasına kadarki enerji nakil hattı için kullanılacak olanlar hakkında Çevre ve Orman Bakanlığı veya Maliye Bakanlığı tarafından bedeli karşılığında izin verilir, kiralama yapılır, irtifak hakkı tesis edilir veya kullanma izni verilir” şeklindedir.

Aynı kanunun ilgili maddesinin bir diğer fıkrasında; “Bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen amaçlarda kullanılacak olan taşınmazların 25/2/1998 tarihli ve 4342 sayılı Mera Kanunu kapsamında bulunan mera, yaylak, kışlak ile kamuya ait otlak ve çayır olması halinde, 4342 sayılı Mera Kanunu hükümleri uyarınca bu taşınmazlar, tahsis amacı değiştirilerek Hazine adına tescil edilir. Bu taşınmazlara ilişkin olarak, Maliye Bakanlığı tarafından bedeli karşılığında kiralama yapılır veya irtifak hakkı tesis edilir.” yer almaktadır. İlgili maddenin çeşitli fıkralarında da anlaşılacağı üzere yenilenebilir enerji tesislerinin yapılması durumunda ilgili komisyon görüşleri neticesinde arazi kullanımının işlevine bakılmaksızın enerji amaçlı kullanıma açılacağına işaret etmektedir. Aynı kanunun 4. maddesinde kaynak alanlarının belirlenmesi, korunması ve kullanılması ile ilgili olarak “...Yenilenebilir enerji kaynak alanlarının kullanımını ve verimliliğini etkileyici imar planları düzenlenemez. Belirlenen yenilenebilir enerji kaynak alanları imar planlarına resen işlenmek üzere Bakanlık tarafından ilgili mercilere bildirilir.” hükmü yer almaktadır. Yenilenebilir enerji kaynakları yer seçimi ve imar planı uyumu açısından önemli olan bu maddede kurumlar arasındaki yetki çatışmasının yanı sıra mevcutta alınan plan kararının merkezi hükümet kararı ile değişiklik yapma durumunu ortaya çıkarmıştır.

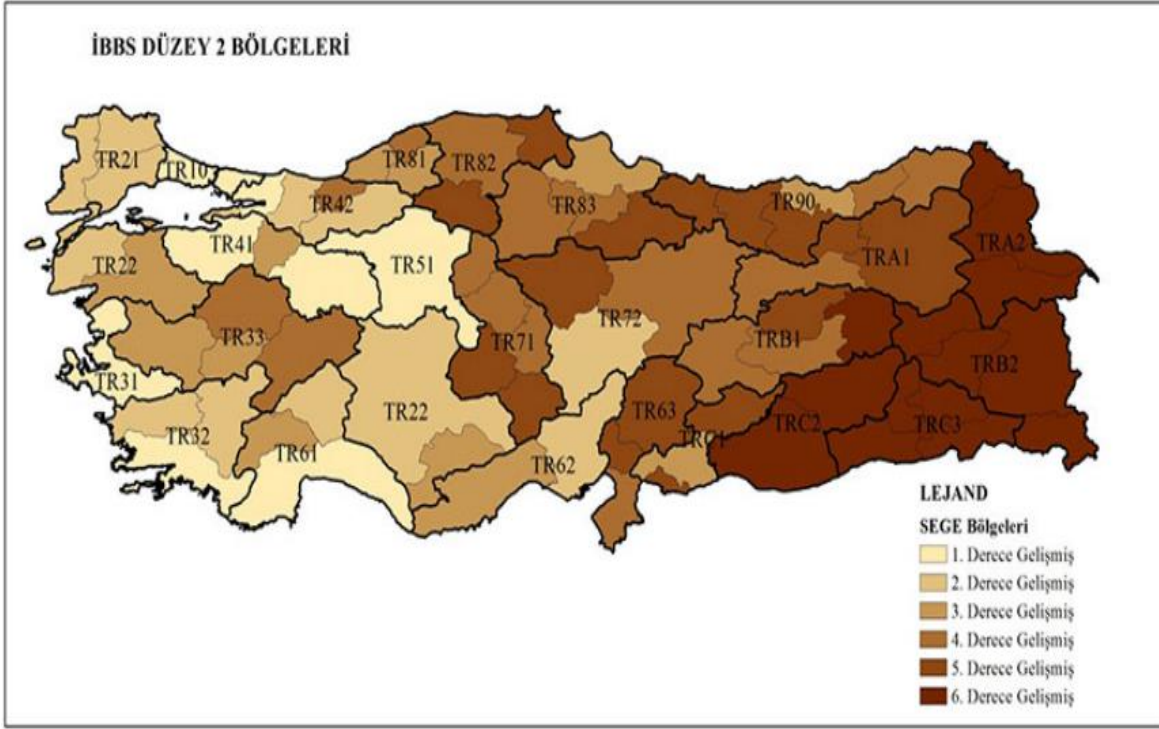
6831 Sayılı Orman Yasası’nın 17. maddesinde ise; “Savunma, ulaşım, enerji, haberleşme, su, atık su, petrol, doğalgaz, altyapı, katı atık bertaraf ve düzenli depolama tesislerinin; baraj, gölet, sokak hayvanları bakımevi ve mezarlıkların; Devlete ait sağlık, eğitim ve spor tesislerinin ve bunlarla ilgili her türlü yer ve binanın Devlet ormanları üzerinde bulunması veya yapılmasında kamu yararı ve zaruret olması halinde, gerçek ve tüzel kişilere bedeli mukabilinde Çevre ve Orman Bakanlığınca izin verilebilir” hükmü yer almaktadır. 5346 sayılı kanunu destekleyen bir biçimde orman alanlarının enerji tesisleri için kullanıma açılacağına işaret etmektedir.

2. Materyal ve Metot

2.1. Çalışma Alanı

Bölge kavramı birçok disiplin tarafından kullanılmakta ve planlama kavramı ile bir bütün olarak ele alınmaktadır. Avrupa Birliği İstatistik Bürosu tarafından istatistiksel değerleri bölgesel açıdan değerlendirmek üzere İstatistik Bölge Birimleri Sınıflandırması (İBBS) geliştirilmiştir. Türkiye’de ise 2002 yılından itibaren istatistik bölgelerin belirlenmesi çalışmalarına başlanmış olup sınıflandırma Düzey 1, Düzey 2 ve Düzey 3 şeklinde ayrılarak çeşitli göstergeler üzerinden tanımlanmıştır (Şengül, Eslemian ve Eren, 2013).

Çalışmanın örneklem alanı Düzey 2 sınıflandırmasında Samsun, Çorum, Tokat ve Amasya illerini kapsayan TR83 bölgesi olarak belirlenmiştir. Düzey 2 bölgesi sınıflandırması ortak sorunlara sahip, sosyoekonomik ve kültürel açıdan birbirine yakın, coğrafi olarak benzer özellikleri içeren illeri kapsamaktadır.



Şekil 7. Türkiye İBBS ve TR83 bölgesinin konumu (URL-1)



Şekil 8. TR83 bölgesinde yer alan illerin konumu

TR83 Bölgesi RES sayısı ve güç bakımından (kurulma aşaması ve inşaat aşaması dahil) Amasya ve Tokat'ta 4 RES, Samsun 2 ve Çorum'da 1 adet RES bulunmaktadır. Mevcut durumdaki RES'ler bakımından Amasya'da toplam kurulu güç 150.00 MWm, Tokat'ta 180.7 MWm, Samsun'da 66.50 MWm ve Çorum'da 65.00 MWm şeklindedir. İllere göre toplam tüketim değerlerine aydınlatma, mesken, sanayi, ticarethane değişkenleri incelendiğinde; Samsun 2463.653,72 MWh, Amasya 538.493,98 MWh, Tokat 800.128,61 MWh ve Çorum 764.566,48 MWh şeklinde olduğu görülmektedir (EPDK, 2016).

Tablo 3. TR83 bölgesinin RES sayısı ve kurulu gücü (TÜREB, 2020)

Şehir	Sayı	RES Adı	Güç (MWm)	Toplam Güç (MWm)
Samsun	2	Doğa RES	49.00	66.50
		Havza RES	17.50	
Tokat	4	Grgn RES	40.00	180.70
		Akyurt RES	14.70	
		Bereketli RES	32.00	
		Tokat RES	94.00	
Amasya	4	Taşova RES	11.00	150.00
		Merzifon RES (Baktepe)	82.00	
		Şehzade RES	46.20	
		Arzu RES	10.80	
Çorum	1	Topaz RES	65.00	65.00

2.2. Kriterlerin Tanımlanması

Rüzgar Enerji Santrali (RES) yer seçiminde birçok faktör etkili olmaktadır. Enerji İşleri Genel Müdürlüğü (EİGM) tarafından hazırlanan atlasta (REPA) rüzgar hız dağılımı, kapasite faktörü, trafo merkezi ve enerji nakil hatlarına yönelik haritalar yer almaktadır. Bu haritalar doğrultusunda rüzgar enerji santrali kurulamaz alanlar yer almıştır.

Çalışmada bu faktörlerin yanı sıra RES kurulabilir alanların tespitinde literatürde yer alan (Clarke ,1991; Yue vd.,2006; Nguyen, 2007; Aydın vd., 2010; Voivontas vd., 1998; Çetin, 2009; Tağıl, 2000; Berken, 2009; Nişancı vd., 2010; Özşahin ve Kaymaz, 2013; Çerçi, 2017) çalışmalarındaki kriterlerden hareketle metodolojik bir yaklaşım oluşturulmuştur. Çalışmanın örneklem alanı olarak seçilen TR83 bölgesinde belirlenen metod uygulanarak, elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir. Çalışma için yararlanılan veri setleri 1/25000 ölçekli haritanın sayısallaştırılmasıyla elde edilmiştir. Elde edilen bu haritalar yer seçimindeki esaslara göre analiz edilmiş ve bölgeye ilişkin RES kurulabilir alanlar belirlenmiştir.

2.2.1. Yerleşim Alanlarından Uzaklık

Rüzgar Enerji Santrallerinin (RES) yer seçiminde yerleşim alanlarına uzaklığı ekonomi ve gürültü açısından önemli olmaktadır. Rüzgar türbinlerinin oluşturmuş olduğu mekanik gürültü ve rüzgarın pervaneye çarpması sonucu oluşan gürültünün şiddeti yerleşim alanlarına yakınlığının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Ayrıca yerleşim alanlarına uzaklık arttıkça ekonomik olma özelliği azalmaktadır. Görsel etkinin azaltılması ve güvenlik nedeniyle kırsal ve kentsel yerleşim alanlarından minimum 1000 metre uzaklıkta olması gerekmektedir (Voivontas vd., 1998; Aydın, vd.,2010). Bu çalışmada etki yarıçapı 1000 metrenin altında olan alanlar bu kriter bakımından RES kurulamaz olarak belirlenmiştir.

2.2.2. Arazi Kullanımı

Yer seçiminde önemli bir diğer kriterde tarım alanı, orman alanı, mera alanı ve koruma statüsündeki alanlar bakımından arazi kullanım özelliğidir. Korunması gereken bu alanlar sürdürülebilirlik açısından önemli alanlardır. Bu alanlarda RES yapımına 5403 Sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu ile 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun tarafından izin verilmemektedir. Orman alanları ve tarım alanları başta olmak üzere meralar ve sit alanları gibi yerlerde yenilenebilir enerji yatırımlarının doğal alanlara ve kaynaklara negatif yansımaları olmaktadır (Ergin, 2019). 2012 yılında çıkarılan Korunan Alanların Tespit, Tescil ve Onayına İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmelikte doğal sit alanlarının kategorileri; kesin korunacak hassas alanlar, nitelikli doğal koruma alanları, sürdürülebilir ve kontrollü koruma alanları olarak yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler belirli ölçülerde yapılaşmayı önlese de bu alanlarda istisnai veya yatırım amaçlı yenilenebilir enerji projelerine izin verilmemelidir. Çalışmada tarım alanları, orman alanları, mera alanları ve koruma statüsünde bulunan yerler RES yapımına uygun olmayan alanlar (Yue vd.,2006; Nguyen , 2007; Aydın vd., 2010) olarak değerlendirilmiştir.

2.2.3. Kuş Göç Yolları

Yer seçim kararlarında ihmal edilen önemli kriterlerden bir diğeri ise kuş göç yollarıdır. Önemli kuş göç yolları üzerine rüzgar santrallerinin kurulması rüzgar türbinlerinden kaynaklı kuş ölümlerine sebep olarak doğal dengenin bozulmasına yol açmaktadır. Yapılan çalışmalarda California'da 4000 rüzgar türbininin 1127 yırtıcı kuşun ölümüne neden olduğunu ve İspanya'da 252 rüzgar türbininin 124 yırtıcı kuşu öldürdüğü saptanmıştır. Bu veriler ışığında RES yer seçiminde kuş göç yolları belirlenmeli ve bu güzergahlar üzerinde RES yapımına izin verilmemelidir (Özkazanç ve Özay, 2019). Kuş ölümlerini önlemek için rüzgar türbinleri kuş göç yollarından belirli mesafede konumlandırılmalıdır. Rüzgar türbinlerinin kuş göç yollarından en az 300 metre uzağa yerleştirilmesi kuş popülasyonunun korunması sağlayabilir (Clarke ,1991) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 25.01.2017 tarihli ve 29959 sayılı resmi gazetede yayımlanan (URL-2) doğal sit alanlarında rüzgar enerji santrali (RES) alanlarının kuş göç yollarına en az 300 metre uzaklıkta olması gerektiği belirtilmiştir. Ancak yeni türbinlerin eklenmesi durumunda bu mesafenin azalması riskine karşılık mesafenin kesin sınırının başlangıçta belirtildiği gibi en az 300 metre olacak şekilde planlanması esas olmalıdır.

2.2.4. Göl ve Su Kütlelerine Uzaklık

Tasarım ve planlama açısından göl ve su kütlelerinin bulunduğu alanların çevreleri yürüyüş, bisiklet yolu ve dinlenme alanları gibi rekreasyon ve turizm amaçlı olarak düzenlenmektedir. Bu tür alanlarla, yerleşim veya farklı bir arazi kullanımı için tampon bölge veya yeşil bant önerilerek plan kararları alınmaktadır. Planlama disiplindeki bu anlayışın yanı sıra görsel etki ve ses gibi negatif etkileri azaltmak amacıyla RES alanlarının göl ve su kütlelerine en az 400 metre uzakta yer alması gerektiği kriteri çalışmada değerlendirilmiştir (Baban, 2001).

2.2.5. Kıyı Kenar Çizgisine Uzaklık

Yapılacak olan yer seçimlerinde kıyı kenar çizgisinin özelliğinin belirlendiği 3621 sayılı Kıyı Kanunu planlama çalışmalarında göz önüne alınmaktadır. Bu kanunda kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisinin mesafeleri belirtilmiş olup, ilk 100 metre içerisinde yapıları unsurlara yer verilmemesi gerektiği yer almaktadır. RES etkisi düşünüldüğünde Çerçi (2017) tarafından belirtilen en az 2000 metre mesafe olması gerektiği çalışmanın diğer bir kriteri olarak kabul edilmiştir.

2.2.6. Mania Alanları

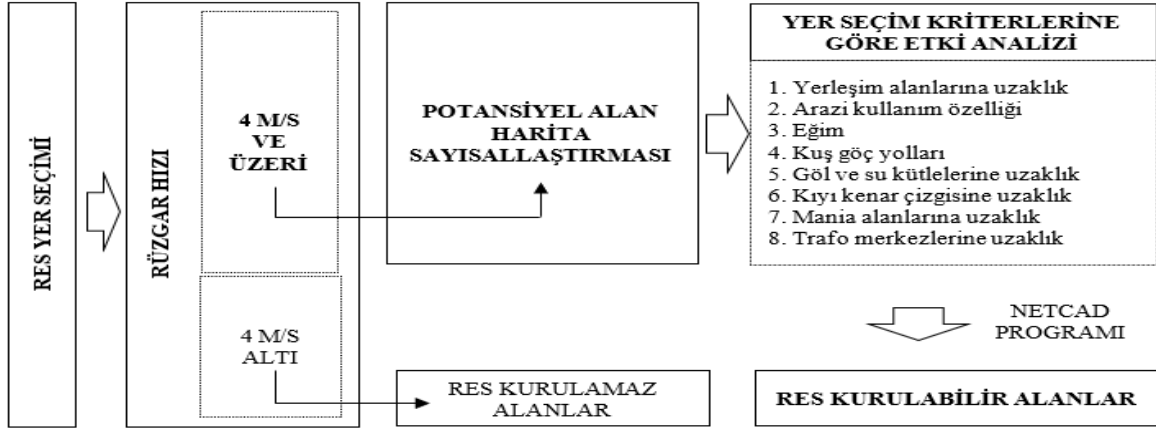
Hava araçlarının geçişleri sırasında sorunların oluşmaması için mania alanları belirlenerek imar planlarında gösterim tekniği ile belirtilmektedir. RES yer alan rüzgar türbinlerinin yükseklik ve kapladıkları alanların fazla olmasından dolayı, mania alanı içinde olmaması gerekmektedir. Bu çalışmada RES yer seçimi belirlenirken mania alanından en az 2500 metre uzakta planlanması gerektiği (Nguyen, 2007; Çerçi, 2017) kriter olarak alınmıştır.

2.2.7. Trafo Merkezlerine Uzaklık

Trafo merkezlerinin uzaklığı RES için ekonomik bir faktördür. Trafo konumlarının merkezden uzaklaşması maliyeti artırmaktadır. Bu bağlamda RES kurulacak alanların trafo merkezlerine uzaklığı 10 km'yi geçmeyecek şekilde planlanması gereklidir (Uyan, 2017).

2.2.8. Eğim

Topografyanın eğim özellikleri RES kurulumu için önemli bir faktördür. RES uygun yer seçiminde ulaşım ve türbinlerin kurulumu açısından eğimin %20'yi geçmemesi gereklidir. Arazinin eğimi %20'nin üzerine çıktığında kurulum ve performans açısından sorunlara neden olmaktadır. Çalışma kapsamında %20 altındaki eğime sahip alanlar bu kriter açısından RES yer seçimi için uygun olarak belirlenmiştir (Aydın, vd.,2010; Uyan, 2017).



Şekil 8. Çalışmanın yöntem akış diyagramı

3. Bulgular ve Değerlendirme

Çalışma kapsamında Rüzgar Enerji Santrali (RES) kurulumu için yer seçim sürecine etki eden kriterler NETCAD 7 GIS programı aracılığıyla analiz edilerek değerlendirmeler yapılmıştır. RES ile ilgili yer seçim kriterleri bakımından bir yasal çerçevenin olmamasından dolayı, ulusal ve uluslararası literatürde yer alan ilgili çalışmalardan hareketle kriterler ve değerlendirme ölçütleri doğrultusunda bir yöntem geliştirilerek RES kurulabilir alanlar belirlenmiştir.

Çalışma alanı olarak seçilen TR83 bölgesinde yer alan 11 adet RES'lerin yer seçimi kriterleri bağlamında incelendiğinde ekonomik özelliklerin ön plana alınmasına rağmen, kuş göç yollarının güzergahına yakın bir konumda yer seçildiği görülmektedir. Özellikle Samsun ilinin Kızılırmak ve Yeşilirmak Deltası'nda yer alan sulak alanlar, kuzeyden güneye ve güneyden kuzeye birçok kuş türünün önemli güzergahlarından birisidir. Bu açıdan Samsun ilinin güneybatısında ve Amasya ilinin kuzeybatısındaki RES alanlarının kuş göç yollarını etkileme ihtimali bulunduğu gözlenmektedir. Yeni oluşturulacak olan yer seçimlerinde bu hususların göz önüne alınması gereklidir.

RES yer seçiminde ekonomik açıdan öncelikli olarak incelenmesi gereken kriterlerden birisi rüzgar hızıdır. Enerji İşleri Genel Müdürlüğü (EİGM) tarafından yıllık olarak 50 m ve 100 m yükseklikteki hız durumları için ölçümler gerçekleştirilerek, ele edilen veriler Rüzgar Enerji Potansiyel Atlasında (REPA) yayınlanmaktadır. REPA'dan alınan veriler doğrultusunda rüzgar hızınının 4 m/s ve üzeri olan alanlar santrallerin kurulum alanlarında potansiyel alanlar olarak değerlendirmeye alınmıştır. Son zamanlarda rüzgar türbini teknolojisindeki gelişimler düşük rüzgar hızlarında bile türbinlerin enerji üretebileceğini göstermiştir. TR83 bölgesi ülke potansiyeli bakımından Ege ve Akdeniz kıyısında yer alan illere göre nispeten daha düşük olmasına rağmen, son zamanlarda rüzgar türbinlerindeki kalitenin artışına bağlı olarak enerji üretim değerlerinde, rüzgar hız potansiyelinin düşük olduğu yerlerde bu yatırımın olumlu katkıları olacağı birçok çalışmada ortaya koyulmuştur. Mevcutta yer alan RES alanlarına ek olarak çalışmanın sonunda ortaya koyulan "RES kurulabilir alanlar" değerlendirilerek RES sayısı ve üretim miktarının artırılmasıyla illerin ve bölgenin kalkınmasında önemli katkılar sağlayabileceği düşünülmektedir.

Oluşturulan kavramsal çerçeve ve yöntem doğrultusunda TR83 bölgesinde RES kurulabilecek alanlar Şekil 10'da yer almaktadır. Bu değerlendirmeler oluşturulurken çalışma yer seçim kriterleri doğrultusunda sınırlandırılmıştır. Kriterlerin ağırlıkları eşit kabul edilen bu çalışmada önemli etkenlerden olan ekonomik uygulanabilirliğinin fayda-maliyet analizi göz ardı edilmiştir.

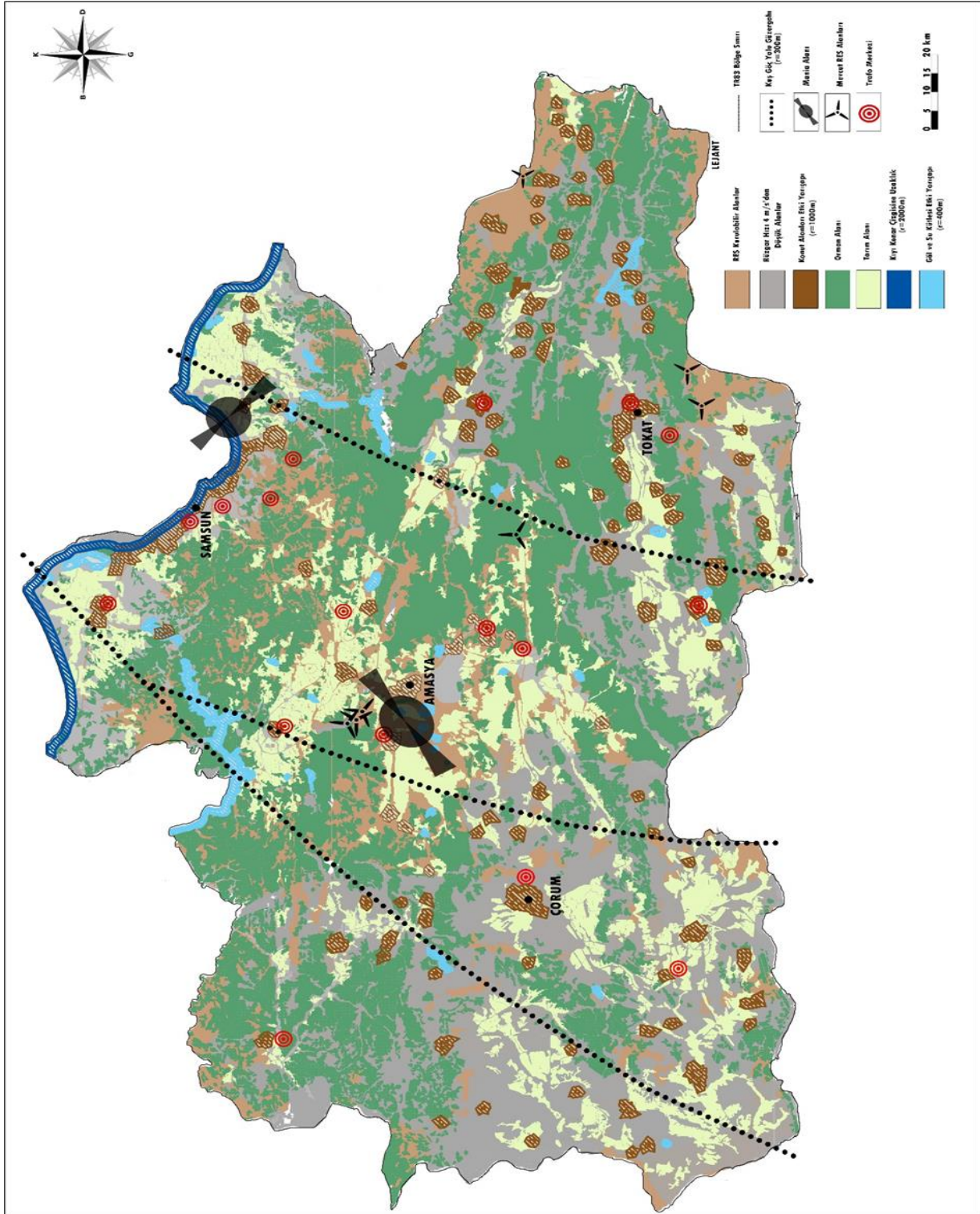
Samsun ili bulunduğu coğrafi konum itibariyle Yeşilirmak ve Kızılırmak varlığından dolayı önemli kuş göç yolları üzerindedir. Mevcutta yenilenebilir enerji kaynaklı üretim, ilin nüfusuna göre Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. Şekil 10'da açık kahverengi ile ifade edilen alanlar yer seçimi kriterleri bakımından RES kurulabilir alanlar olarak belirlenmiştir. Çalışma kapsamında belirlenen RES kurulabilir alanların saptanmasını amaçlayan bu çalışma, yeni kurulacak olan RES alanlarına bir altlık oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda yapılan çalışmaya ek olarak fayda ve maliyet analizleri yapılarak RES kurulum kararları alınabileceği düşünülmektedir.

Amasya ili ise TR83 bölgesinde mevcutta en fazla RES bulunan illerden birisidir. Yenilenebilir enerji kaynaklı üretilen enerjinin tüketime oranı %2-3 arasında olup Türkiye ortalamasının altındadır. Mevcutta yer alan rüzgar enerji santralleri, yer seçim kriterlerine uygun bir şekilde planlansa da kuş göç yolları üzerine etkisi detaylı bir şekilde analiz edilmelidir. Yer seçim kriterleri doğrultusunda; şehrin batı kısmında potansiyel alanların fazla olduğu ve yenilenebilir kaynaklı yönelimlerin artması gerektiğine işaret etmektedir.

Çorum ilinde 1 adet RES (kurulum aşamasında) yer almasına rağmen yer seçim kriterleri doğrultusunda şehrin güneyinde potansiyelli alanların olduğu görülmektedir. Ancak alan içerisinde yer alan sit alanı sayısının fazla olmasından dolayı detaylı bir şekilde halihazır haritalar üzerinde incelemeleri yapılarak koruma statüsündeki alanlar ve etkileşim sınırları içerisinde RES kurulumuna izin verilmemelidir. Özellikle Çorum ilinin topografik açıdan düz bir yapıya sahip olması da kapasite faktörü açısından detaylı bir şekilde araştırılmasını gerektirmektedir. Yer seçimi ve ekonomik açıdan bütüncül değerlendirmeler yapılarak kurulu RES sayıları artırılmalıdır.

RES kurulu gücü bakımından Tokat'ta 4 adet RES (1 tanesi inşa halinde) yer almaktadır. Açık kahverengi ile belirtilen alanlar yer seçimi kriterleri bağlamında RES kurulabilecek alanları göstermektedir. Şekil 10'da görüleceği üzere Tokat ilinin kuzey doğusunda RES kurulabilecek alanların niceliksel açıdan fazla olduğu görülmektedir.

Tüm bu değerlendirmeler yer seçimi kriterleri kapsamında oluşturulmuştur. RES kurulumunda ekonomik faktörlerin önemli olduğu düşünüldüğünde fayda-maliyet analizleri doğrultusunda kurulabilir alanlar azalabilmektedir. Bu tür araştırmalarda göz ardı edilmesine rağmen toplumsal boyutta yansımalarının değerlendirilmesi önemli olmaktadır. Yer seçimine yönelik çalışmaların genellikle ekonomik tabanlı olması sürdürülebilirlik açısından olumsuz sonuçları ortaya çıkarabilmektedir. Bu bölgede doğal çevre unsurların çeşitlilik göstermesi ve yenilenebilir enerjinin kaynağının da doğal çevre özelliklerinden beslendiği düşünüldüğünde bu tür mekânsal kararlarda doğal çevrenin etkilenme durumu, daha fazla analizi gerekli kılmaktadır.



Şekil 10. TR83 bölgesinde RES kurulabilir alanlar

4. Sonuç ve Öneriler

Son zamanlarda sanayileşme ile artan kentleşmenin çevre kirliliği ve küresel iklim değişikliği gibi olayların etkisinin dünya genelinde hissedilmesiyle, alternatif çözüm yolları aranmaya başlanmıştır. Yenilenemez ve çevresel etkilerinin yüksek olduğu fosil yakıtların yerine, enerji üretiminde yenilenebilir kaynakların önemi her geçen gün artmaktadır. Alternatif kaynakların arayışında sürdürülebilir, yerel, tükenmeyen ve çevresel etkisi minimum düzeyde olan rüzgar, güneş, biokütle ve jeotermal gibi yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelim olmuştur. Yeni kaynaklara yönelik enerji yatırımları önemli bir yer edinirken, mekânsal yer seçimlerinde sadece ekonomik odaklı olan girişimlerin sürdürülebilirlikten uzak bir tutum sergilediği görülmektedir. Doğal yapının göz ardı edilerek ekonomik tutumla yapılan projelerin, çevre üzerinde olumsuz etkilerinin geri dönüşünün olmayacağı ortaya konulmaktadır. Yer seçim göstergelerinin çevresel boyutunun ele alındığı çalışma kapsamında, toplumsal boyutlarının kapsamlı olarak değerlendirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Kaynakların temelinde ekonomik özellikler ön plana çıksa da sürdürülebilirlik açısından doğal ve yapılı çevrenin göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Mekânın özelliklerinden beslenen yenilenebilir enerji kaynaklarının bölgeye katkısı, çevresel-mekânsal etkisi, canlı yaşamına etkisi, toplumsal yaşama etkisi önemli olup tüm bu hususlar göz önünde bulundurulmalıdır (Liebe ve diğ., 2017; Sütterlin ve Siegrist, 2017). Bu çalışma doğal ve yapılı çevrenin sürdürülebilirliğini sağlamada mekânsal özelliklerin önemli olduğunu ortaya koyarak, mekâna yönelik özellikler belirlenirken yer seçim kriterleri önemli bir gösterge setini ifade etmektedir. Yenilenebilir enerji kaynaklarının sürdürülebilirliğinin sağlanmasında doğal çevre unsurlarının korunarak bütüncül yaklaşımlar çerçevesinde oluşturulacak olan mekânsal yer seçiminde kriterlerin belirlenmesini amaçlayan çalışma kapsamında, rüzgar enerji santrallerinin (RES) hangi mekânsal kriterlerle analiz edilip değerlendirilmesi gerektiğine göstergelerle cevap aranmaya çalışılmıştır. Rüzgar enerji santrallerinin yer seçimlerinde ulusal ve uluslararası bilimsel literatürün yanı sıra, yönetmelik, mevzuatlar ve kanunlar taranmıştır. Yapılan literatür araştırmasında yer seçim kriterlerine yönelik göstergeler ve etki mesafeleri arasındaki ilişkilerin değişiklik gösterdiği tespit edilmiştir. Sürdürülebilir, yerel ve yenilenebilir bir enerji kaynağı olan rüzgar enerjisinin kurulan santrallerde çevresel etkisinin minimize edilmesi ve maksimum düzeyde fayda sağlanması amacıyla, belirlenen parametrelerin optimum düzeyde etki yarıçaplarını içeren bir metodolojik yaklaşım belirlenmiştir. Çalışma kapsamında belirlenen yöntemde rüzgar hızı, yerleşim alanlarından uzaklık, arazi kullanımı, eğim, kuş göç yollarına uzaklık, göl ve su kütlelerine uzaklık, kıyı kenar çizgisine uzaklık, mania alanları ve trafo merkezlerine uzaklık kriterleri etki analiziyle RES için uygun alanların tespit edilmesinde birer parametre olarak kullanılmıştır.

Bu çalışma ile birlikte birçok gösterge çalışmalarda yer almış olmasına karşılık kuş göç yolları ve kıyı kenar çizgisi gibi göstergelerin ihmal edildiği belirlenmiştir. Özellikle yaşanan ortamların sadece insan yaşamı odaklı olmadığı gerçeğinden hareketle diğer canlı yaşam alanlarının da bu tür değerlendirmelerde esas alınması önemli olmaktadır (Aydan vd., 2010; Çerçi, 2017). Özellikle Samsun ve Amasya illerindeki RES alanlarının bu güzergahlara yakın konumda olması mekânsal yer seçimi açısından yeniden değerlendirilmesini ve yeni kurulacak santraller için göz ardı edilmemesi gerektiğini göstermektedir.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda TR83 bölgesinde RES için uygun alanların yer seçiminde başta Samsun olmak üzere diğer illerde de potansiyel alanların fazlalığı dikkat çekmektedir. İllerin enerji tüketiminin yenilenebilir enerjiye yönelmesi ve üretimde yenilenebilir enerjinin payının artması açısından RES kurulabilir alanlar potansiyel oluşturmaktadır. Potansiyel alanların kullanılması bölgesel gelişim açısından önemli olmaktadır.

Çalışmaya konu edilen TR83 bölgesinin Çevre Düzeni Planı (ÇDP) plan raporları incelendiğinde ise yenilenebilir enerjiye yönelimin vurgulandığı görülmektedir. Ancak yenilenebilir enerjiyle ilgili yer seçimine yönelik analiz-değerlendirme ve arz durumunun nüfus projeksiyonları doğrultusunda hesaplanmadığı açıkça görülmektedir. Yapılacak olan değerlendirmelerde mutlaka nüfus projeksiyonuna göre arz durumu hesaplanıp yer seçim kriterleri doğrultusunda mekânsal kararlar oluşturulmalıdır.

İmar planı sürecinde, süreçlerin karmaşıklığı ve özel planlama bölgelerinin ortaya çıkışı sorunsalları da beraberinde getirmektedir. İmar planları kapsamında yenilenebilir enerjiyle ilgili olarak yasal ve yönetsel çerçeveyi 5346 sayılı Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Elektrik Enerjisi Üretimi Amaçlı Kullanımına İlişkin Kanun ve 6446 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu oluşturmaktadır. Özellikle 5346 sayılı kanunla kamu ve hazine arazilerinin potansiyeli olması

durumunda bu alanları yenilenebilir enerji yönünde değerlendirmesi ve ilgili yerlere bildirmek üzere imar planlarına işlenmesini öngörmektedir. Yenilenebilir enerjiye yönelik kararlar üst ölçekli plan kararlarından itibaren alt ölçekte uygulama imar planına kadar farklı ölçeklerde düzenlenen planlarda göz önünde bulundurulmalıdır. Üst ölçekte alınan kararların yanı sıra alt ölçekte plan raporu ve plan notları bunu destekler nitelikte olmalıdır.

Süreçler içerisinde yenilenebilir enerjiye yönelimin artması imar planlarının da bu doğrultuda şekillenmesini gerektirmektedir. Yasal ve yönetsel çerçevenin net bir şekilde oluşturularak 3194 sayılı imar kanunu ile bir bütün oluşturacak şekilde düzenlenmelidir. Planlarda daha fazla yenilenebilir enerjiye yönelik mekânsal kararlar teşvik edilmelidir. Ancak oluşturulan mekânsal kararlar ekonomik faydanın yanı sıra yer seçim kriterleri bakımından da desteklenmelidir. Sürdürülebilirliğin sağlanmasında bu unsurların bütüncül değerlendirmesi önemli olmaktadır. Ayrıca üst ölçekten alt ölçeğe kadar tüm planlarda detaylı gösterim tekniği ve projeksiyon nüfusuna göre enerji hesaplamaları da plan raporlarında yer almalıdır.

Bu çalışmada belirtilen kriterlerin eşit ağırlıkta olduğu varsayılarak etki mesafesi analizleri yapılmıştır. Sonraki çalışmalarda kriterlerin ağırlıklandırılması ile uygun alanlar içerisinde kademelenme oluşturularak çeşitli değerlendirme yöntemleriyle potansiyeli en yüksek alanlar belirlenebilir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

KAYNAKÇA:

- Aydın, N.Y., Kentel, E., Düzgün, S. (2010). GIS-based environmental assessment of wind energy systems for spatial planning: A case study from Western Turkey, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 14: 364-373
- Baban S.M.J, Parry T. (2001) Developing and applying a GIS-assisted approach to locating wind farms in the UK. *Renewable Energy*, 24:59–71.
- Berken, J. T. (2009). Using GIS to Analyze Wind Turbine Sites within the Shakopee Public Utilities Electric Service Territory Shakopee, *Papers in Resource Analysis*, 11, 1-11.
- Can, G., ve Yücel, M.A., (2019). Coğrafi Bilgi Sistemleri ve Analitik Hiyerarşi Prosesi Kullanarak Rüzgar Enerji Santralleri için Yer Tespiti. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 17. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, 25-27 Nisan 2019, Ankara.
- Chen, C.W., Liao, C.Y., Chen, K.H., Chen, Y.M. (2015). “Modeling and controller design of a semiisolated multiinput converter for a hybrid PV/Wind power charger system”. *IEEE Transactions on Power Electronics*, 30(9), 4843-4853.
- Clarke A. (1991) Wind energy progress and potential. *Energy Policy*, 19:742–55.
- Çerçi, Ö.E., (2017). Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Muğla Ölçeğindeki Yer Seçimi İlke Kararları. TMMOB Şehir Plancıları Odası, Yenilenebilir Enerji Yatırımları, Planlama ve Doğa Paneli Kitabı, 89-93, Ekim 2017, Ankara.
- Çetin, A. C. (2009). “Rüzgâr Enerjisi Yatırımları ve Isparta İlinde Rüzgar Enerji Santrali Kuruluş Yeri Seçimi” Uluslararası Davraz Kongresi, 24-27 Eylül 2009, Isparta, s.: 368-389 .
- Dökmeci, V. (2017). Yer seçimi kuramı üzerine. Ş. Sence Türk, V. Dökmeci (Ed.), *Yer Seçimi Kuramı ve Uygulamaları içinde* (1-7. ss.). İstanbul; Yeni Anadolu Yayıncılık

EİGM (2020). Türkiye Rüzgar Enerjisi Potansiyel Atlası, <https://www.eigm.gov.tr/File/?path=ROOT%2f4%2fDocuments%2frepas%2fAMASYA-REPA.pdf>, (erişim tarihi: 05.08.2020)

EPDK (2016). Elektrik Piyasası Gelişim Raporu, Ankara

Ercoşkun,Ö. ve Akünel,E.(2017).Çeşme-Urla Yarımadasında Sürdürülebilir Bölge Planlaması İçin Rüzgar Enerjisi Yatırımları. Çağdaş Yerel Yönetimler, 26(1), 79-102

Ergin, M. (2019). Mekansal Planlar ve Yenilenebilir Enerji Yatırımları İlişkisi, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü: İstanbul

ETKB. (2019). Enerji İşleri Genel Müdürlüğü Aylık Enerji İstatistikleri Raporu, <https://www.eigm.gov.tr/File/?path=ROOT%2f4%2fDocuments%2fc4%b0statistik%20Raporu%2f2019%20A%2fc4%9fustos%20Ay%2fc4%b1%20Enerji%20Raporu.pdf>, (erişim tarihi: 10.08.2020)

Gültekin, U., (2019). Türkiye’de Rüzgar Enerji Yatırımlarının Gelişimi. Turkish Studies, 14(4), 2333-2348

GWEC(2020). Wind Energy in Europe in 2019, <https://windeurope.org/wp-content/uploads/files/about/wind/statistics/WindEurope-Annual-Statistics-2019.pdf>, (erişim tarihi: 07.08.2020)

Korukçu, M.Ö (2017). Investigation of long term wind characteristics and wind energy potential in Bandırma, Turkey. Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 23(4), 337-342.

Latinopoulos, K. K. (2015). A GIS-based multi-criteria evaluation for wind farm site selection. A regional scale application in Greece. Renewable Energy, 78(550-560).

Lee, A.H.I., Lin C.Y., Kang H.Y., Lee W.H., (2012) “An integrated performance evaluation model for the photovoltaics industry”. Energies, 5, 1271-1291

Lejeune, P., & Feltz, C. (2008). Development of a decision support system for setting up a wind energy policy across the Walloon Region (southern Belgium). Renewable Energy, 33(11), 2416-2422

Liebe, U., Bartczak, A. & Meyerhoff, J. (2017). A turbine is not only a turbine: The role of social context and fairness characteristics for the local acceptance of wind power. Energy Policy, 107(Supplement C), 300–308.

Malkoç, Y., (2010). Türkiye Rüzgar Enerjisi Potansiyeli ve Enerji Profilimizdeki Yeri, EİE İdaresi Genel Müdürlüğü, Türkiye Rüzgar Enerjisi Birliği, Ankara.

Nguyen, K.Q. (2007). Wind energy in Vietnam: Resource assessment, development status and future implications, Energy Policies, 35: 1405-1413

Nişancı, R., Yıldırım, V., Özçelik, A.E.,(2010). “Rüzgar Enerjisi Üretim Alanlarının Coğrafi Bilgi Sistemleri İle Belirlenmesi” III. Uzaktan Algılama ve Coğrafi Bilgi Sistemleri Sempozyumu Bildiriler Kitabı s.: 213-220, Kocaeli, Türkiye

Noorollahi, Y., Yousefi, H., & Mohammadi, M. (2016). Multi-criteria decision support system for wind farm site selection using GIS. Sustainable Energy Technologies and Assessments, 13, 38-50.

Özkazanç, N.K., ve Özay, E., (2019). Göçmen Kuşları Tehdit Eden Faktörler. Bartın University International Journal of Natural and Applied Science, 2(1), 77-89.

Özşahin, E., Kaymaz, Ç.K., (2013). Rüzgar Enerji Santrallerinin Yapım Yeri Seçimi Üzerine Bir CBS Analizi: Hatay Örneği. Türk Bilim Dergisi, 6(2), 1-18.

REN21 (2020). Renewables 2018 Global Status Report, Renewables Energy Policy Network for the 21st Century (REN21), Paris: REN21 Sekretariat, www.ren21.net/wpcontent/uploads/2018/06/178652_GSR2018_FullReport_web_-1.pdf, (erişim tarihi: 29.12.2020)

Seydioğulları, H.S., (2013). Sürdürülebilir Kalkınma için Yenilenebilir Enerji. Planlama, 23(1), 19-25.

Sütterlin, B. & Siegrist, M. (2017). Public acceptance of renewable energy technologies from an abstract versus concrete perspective and the positive imagery of solar power. Energy Policy, 106(Supplement C), 356–366

Şengül, Ü., Eslemian, S., Eren, M. (2013). Türkiye’de İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflamasına Göre Düzey 2 Bölgelerinin Ekonomik Etkinliklerinin VZA Yöntemi İle Belirlenmesi ve Tobit Model Uygulaması. Yönetim Bilimleri Dergisi, 11(21), 75-99

Tağıl, Ş., (2000). “Sinop ve Çevresinde Rüzgâr Enerjisi Potansiyeli” Türkiye 8. Enerji Kongresi, Yeni ve Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Gelişimi, Cilt: 2, 135-149, Ankara

TÜBA (2019), Rüzgâr Enerjisi Teknolojileri Raporu. Ankara

TÜREB (2020). Türkiye Rüzgar Enerjisi İstatistik Raporu Ocak 2020, <https://tureb.com.tr/eng/lib/uploads/7094511740330cd0.pdf>, (erişim tarihi: 10.08.2020)

Uyan. M., (2017). Güneş Enerjisi Kurulabilecek Alanların AHP Yöntemi Kullanılarak CBS Destekli Haritalandırılması. Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 23(4), 343-351.

Voivontas D, Assimacopoulos D, Mourelatos A, Corominas J. (1998) Evaluation of renewable energy potential using a GIS decision support system. Renewable Energy, 13(3):333–344.

Yue C, Wang S. (2006) GIS-based evaluation of multifarious local renewable energy sources: a case study of the Chigu area of southwestern Taiwan. Energy Policy, 34:730–42.

5346 Sayılı Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Elektrik Enerjisi Üretimi Amaçlı Kullanımına İlişkin Kanun. (2005). T.C. Resmî Gazete, 25819, 18 Mayıs, 2005. (erişim tarihi: 06.01.2021)



5403 Sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu. (2005). T.C. Resmî Gazete, 25880, 19 Temmuz, 2005. (erişim tarihi: 06.01.2021)

6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu. (2013). T.C. Resmî Gazete, 28603, 30 Mart, 2013 (erişim tarihi: 06.01.2021)

6831 Sayılı Orman Yasası (1956). T.C. Resmî Gazete, 9402, 31 Ağustos, 1956 (erişim tarihi: 06.01.2021)

URL-1: <https://yereldemokrasi.net/haritalarla-kamu-idaresi/147-istatistiki-bolge-birimleri-siniflandirmasi-ibbs-duzey-1-ve-duzey-2-bolgeleri>, (erişim tarihi: 08.01.2021)

URL-2 https://webdosya.csb.gov.tr/db/tabiat/editordosya/Dogal_sit_RES_ilke_karari_25_1_2017.pdf (erişim tarihi: 08.01.2021)

Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	The Post Occupancy Evaluation, Filyos Coast Park Example		
Corresponding Author	Doç. Dr. Sima POUYA İnönü Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Malatya. sima.pouya@inonu.edu.tr		
Received Date	14.09.2020		
Accepted Date	13.01.2021		
Author / Authors	Sima POUYA Buğrahan TOPALOĞLU	ORCID: 0000-0001-6419-1756 ORCID: 0000-0002-1581-9567	
How to Cite	Pouya, S. and Topaloğlu, B. (2021). The Post Occupancy Evaluation, Filyos Coast Park Example , Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages, 20-28.		

Kullanım Sonrası Değerlendirme Metodu, Filyos Sahil Parkı Örneği

Sima POUYA¹
Buğrahan TOPALOĞLU²

ABSTRACT:

It has been explained by many researchers that today's urban parks contribute to the physical and mental recovery of people. While planning these areas, it passes through the design, application and using stages respectively. However, while the design and implementation stages of these areas are emphasized a lot; usage and post occupancy evaluation stages are ignored. Users play an important role in the usage phase. In fact, there are no users (children, elderly, young people, etc.) as the most time-consuming in the planning stages, creates a major shortcoming. The Post Occupancy Evaluation (POE) is a method created for the design and implementation process of the area with considering the thoughts and requests of its users. This study was carried out in Filyos Beach Park in Zonguldak to evaluate user satisfaction and to find and eliminate the park's deficiencies in terms of usage. In the study area, observation and survey work was carried out using the method of POE. The suggestions brought according to the results of the study; the evaluation of especially public transportation vehicles, reproduction of usage variety and placing information signs where necessary.

KEYWORDS: Urban areas, Open green areas, User, Post-Use Evaluation, Landscape design.

ÖZ:

Günümüzdeki kentsel parkların insanların fiziksel ve ruhsal iyileşmelerine katkı sağladığı birçok araştırmacı tarafından açıklanmıştır. Bu alanlar planlanırken sırasıyla tasarım, uygulama, ve kullanım aşamalarının yapılması gerekmektedir. Ancak bu alanların tasarım ve uygulama aşamaları üzerinde çok durulurken; kullanım ve kullanım sonrası değerlendirme aşamaları genellikle ihmal edilmektedir. Bu da alanda asıl önemli olan kullanıcı ihtiyaçlarının geri planda kalmasına sebep olmaktadır. Aslında mekanda en çok zaman geçiren kullanıcıların (çocuklar, yaşlılar, gençler vb.) planlama aşamalarında olmamaları büyük bir eksiklik yaratmaktadır. Kullanım Sonrası Değerlendirme Yöntemi (KSD), kullanıcılarının düşüncelerini ve isteklerini de göz önüne alınarak alanın tasarım ve uygulama sürecinin yapılması için oluşturulmuş bir yöntemdir. Bu çalışma Zonguldak'ta bulunan Filyos Sahil Parkı'nda kullanıcı memnuniyetinin

¹ Assoc. Prof. Dr. Sima POUYA, İnönü University, School of Fine Arts and Design, Department of Landscape Architecture, Landscape Design Subdivision, 44210-44000 Battalgazi, Malatya, sima.pouya@inonu.edu.tr

² Buğrahan TOPALOĞLU (Master student) . İnönü University, School of Fine Arts and Design, Department of Landscape Architecture, Landscape Design Subdivision, 44210-44000 Battalgazi, Malatya, topaloglubugrahan@gmail.com.

değerlendirilmesi ve kullanım açısından parkın eksiklerinin bulunması ve giderilmesi amacı ile yapılmıştır. Çalışma alanında KSD metodu kullanılarak gözlem tekniği ve anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın sonuçlarına göre getirilen öneriler; alana özellikle toplu ulaşım araçların değerlendirilmesi, kullanım çeşitliğinin çoğaltılması ve gereken yerlerde bilgilendirme tabelaları yerleştirilmesi olmuştur.

ANAHTAR KELİMELER: Kentsel alanlar, Açık yeşil alanlar, Kullanıcı, Kullanım sonrası değerlendirme, Peyzaj tasarımı.

“Kullanım Sonrası Değerlendirme Metodu, Filyos Sahil Parkı Örneği”

1. GİRİŞ:

Kentler geçmişten bu yana sürekli değişip gelişmişlerdir. Günümüzde de bu değişim ve gelişim devam etmektedir. Kentler, içindeki toplumu şekillendirmiş ve aynı şekilde toplumdaki her bireyden etkilenecek şekilde değişmiş ve kent kimliğine geçmiştir (Eriksi Çelik ve Zorer Gedik, 2019).

Ayrıca kentin kimliği kentlerin tanınmasını ve ayırt edilmesini kolaylaştırmaktadır. Kentler, insanların davranışını ve ilişkilerini, bireylerin zihnindeki çağrışımları doğrudan etkiler. İnsanlara farklı olanla karşılaşma, tanıma ve etkileşim içinde olma fırsatını sağlayan kentler, bu fırsatı bireylere sunmaktadır. Kentsel alanlarda ortaya çıkan en güçlü unsur şüphesiz ki ortak kullanılan alanlardır. Özellikle açık alanlar, kentlerde yaşayanların en çok yararlandığı alanlardır (Şimşek vd. 2011). Açık alanlar, bireylerin yaşantısını devam ettirdiği, üzerine inşa yapılmamış, kapalı mekânların dışında, doğal durumda, konut dışı çeşitli etkinlik amaçları için ayrılmış kent parçalarıdır. Kentsel açık alanlar, herkese aittir. Özel olarak kimseye ait olmayan, sosyal amaçlar için pek çok insanın kullanabildiği mekanlar topluma ait olma ve ortak kullanıma açık olma gibi iki özelliği vardır. Bu açık alanların bir kısmı tamamlayıcı alanlar (sokaklar, meydanlar), bir diğer kısmı da işlevsel alanlardır (parklar gibi) (Şimşek vd. 2011).

Kentsel açık alanlar inşa edilip bir süre kullanıldıktan sonra, kullanıcıların alanları nasıl algıladıkları, ne amaçla kullandıkları, ne tür etkileşimlerde buldukları ve alanların söz konusu etkileşimlere ve sosyal eylemlere fiziksel açıdan ne ölçüde imkân verdiği gibi konular düzenli bir şekilde değerlendirilmelidir. Bu değerlendirme sonucu elde edilen bilgiler gelecekteki tasarımların daha başarılı olması için plancılara kaynak oluşturabilir (Uzgören ve Erdönmez 2017; Akad, 2007; Pouya vd, 2017; Pouya ve Demirel, 2018; Pouya, 2019).

Bu çalışma Zonguldak'ta bulunan Filyos Sahil Parkı'nda kullanıcı memnuniyetini değerlendirmek ve kullanım açısından parkın eksiklerinin bulunması ve giderilmesi amacı ile yapılmıştır.

1.1. Kullanım Sonrası Değerlendirme

Kullanım Sonrası Değerlendirme (KSD) yöntemi alanın planlayıcısına, sahibine ve alanı kullananlara önemli veriler sağlar. Alandan istenilen gereksinimler tespit edilerek sonuçlar ortaya konulur. Ortaya çıkan sonuçlara göre de kullanıcılara yönelik öneriler geliştirilebilir (Evrin, 2010).

KSD yöntemi; incelenen mekanın planlamasındaki tasarımın değerlendirilmesi, kullanıcı gereksinimlerinin gözlemlenmesi ve ortaya çıkan sonuç ürünün değerlendirilmesine dayanmaktadır. Bu yöntem uygulandığında, tasarım ve ürün karşılaştırılarak tasarımın güçlü ve zayıf yönleri belirlenir. Bu belirlemenin sonuçları yeni tasarımlara veri olarak aktarılır, mevcut çevrelerdeki sorunların çözümü için de geri dönüş olarak sürece dâhil edilir (Evrin, 2010). KSD, görüşme, gözlem ve başka metotlar kullanarak, tasarlanan çevrelerin iyi anlaşılmasını sağlayan şeyleri doğru olarak keşfedebilme sürecidir. KSD, inşa edilip ve bir süre kullanılmış yapıları sistemli ve bir biçimde değerlendirme olarak tanımlar ve bina kullanıcılarını Kullanım Sürecinde Değerlendirmenin odağında görür (Tablo 1) (Onat ve Dinç, 1998).

Tablo 1. KSD'deki araştırma teknikleri (Onat ve Dinç 1998).

Tekniğin Adı	Tekniğin işleyişi	Tekniğin Ana Amacı
Literatür Araştırması Yapmak	Yazılı ve çizili kaynaklara ulaşma	Önceki araştırma, ve eleştiri çalışmalarından yararlanmak.
Gözlem Yapmak	Saptamalar yapmak	Kendine özgü nitelik, olgu ve olayları fark etmek
Görüşmelerin gerçekleştirilmesi	Katılımcılarla görüşme yapmak	Katılımcıların yapılan uygulamalarla ilgili özel görüşlerini almak
Fotoğraf Çekmek	Problem alanlarının doğru zamanda saptanması	Kanıtları güçlendirme, örnekleme, doğrulama/ yanlış lama, kanıtlama
Grup süreçleri	Katılımcıların bir arada kendilerini ifade etmelerini sağlamak	Katılımcıyı etkin kılmak
Oyun	“şayet...” senaryoları hazırlayarak katılımcılarla çalışmak	Öncelikleri belirlemek ve tasarım sürecini katılımcıya aktarabilmek
Günlükler ve Zaman Ölçümleri	Eylemlerin belli zaman aralıkları ile kaydedilmesi	Eylem dizgelerinin, akışların ve bütünün ele geçirilmesi
Durum Çalışması	Konu ile ilgili örneklerin derinlemesine incelenmesi	Gerçek yaşam ile ilgili detaylı bilgi almak
Benzetmeler Yapmak	Katılımcıların bilgilerine başvurmak	Yönelim ve eğilimlerin belirlenmesi
Soru Formları ve Anketler Düzenlemek	Çok kişinin görüşünü alma	Genel ve özel eğilimlerin saptanması
Deneyler	Farklı koşullarda ve durumlarda kullanıcıların tepkilerini öğrenmek	Öngörülen yararlılığın tahmini
Maketler	Özel mekanların maketlerinin yapılması	Özel mekanlar için isabetli yatırımları gerçekleştirmek
Tasarım Kayıtları Oluşturmak	Tasarım sürecindeki tüm aşamaların kaydının yapılması	Tasarım kontrolü.

KSD yönteminin temel amaçları;

- Mekanda ortaya çıkabilecek acil durum sorunları için veri elde etmek,
- Mekanı kullananların karşılaştıkları fakat yapım sırasında fark edilmeyen problemlerin çözümüne destek vermek,
- Mekanın kullanımı sırasında, kullanıcı ile çevre dengesinin kurulmasını sağlamak,
- Mekan ile ilgili durumları veri olarak kabul edip aynı tip mekânlar için çözümlenmeye örnek teşkil etmek,
- KSD mekânların geliştirilerek var olan tasarım ölçütlerini yenilemek ve ilgili alanda bilimsel yayınlar hazırlamak için kullanılır (Presier ve Vischer, 2005).

KSD Süreç Model’inde tasarımlar, planlama, uygulama ve yönetim olarak üç aşama içerir. Planlama aşaması; çalışmanın kapsamını belirlemek, literatür araştırması yapmak, çalışma için uygun verileri toplamak, analiz yöntemleri ve ekipmanları belirlemek, iş tanımları ve süre planlamasının belirlenmesini içerir (Kuyucu ve Vatan, 2017; Preiser vd, 2015; Zimring ve Reizenstein, 1980).

Yönetim aşaması; sahada veri toplanma ve bu verilerin analiz edilmesinden oluşur. Uygulama aşaması mekana ait olumlu – olumsuz özelliklerin ve problemlerin belirlenmesi ve çözüm önerilerinin geliştirilmesi, yeni yapılacak alanlar için veri sağlama gibi amaçlara yönelik değerlendirme ve belirlemelerin bir yazılı kaynak olarak oluşturulmasıdır. Kullanım sonrası değerlendirme çalışmalarında sıkça rastlanan değerlendirme kavramındaki değer, karşıladığı ihtiyaca göre bir nitelik anlamına gelmektedir. Değerlendirme; bir şeyin değerini saptamak, sınamak, yargılamak olarak da

özetlenebilir. Değer kavramı; estetik bir gereksinim ise estetik değer, ekonomik bir gereksinim ise ekonomik değer, kullanıma yönelik ise işlevsel değer, teknik bir gereksinim ise de teknik değer olarak adlandırılır (Karagenc, 2002).

KSD mekanın önceden belirlenen amaca uygun olarak kullanıp kullanılmadığını, kullanıcıların ne gibi aktiviteler için bu alanları kullandığını, kimlerin, hangi aktiviteleri, hangi sıklıkta, hangi alanlarda, gerçekleştirdiğini, alanların kullanıcı gereksinim ve isteklerine cevap verip vermediğini belirlemede kullanılır. Böylece KSD'den elde edilen bulgular, hem mevcut alanlarda yapılacak olan değişiklikleri, hem de bundan sonra düzenlenecek olan benzer kamusal açık alanlarda kullanıcı istek ve ihtiyaçlarını esas alan tasarımların yapılmasını sağlar.

KSD, tasarımların beklenen etkilerini anlamayı, tamamlanan tasarımları incelemeyi, bina aktivitelerini ve bina yönetimini desteklemeyi amaçlayan uygulamaların bir parçasıdır. Ayrıca KSD, çevresel psikoloji, planlama ve davranış çalışmalarına da hizmet eder (Onat ve Dinç, 1998).

1.2. Davranış Haritalaması

Fiziksel çevrenin özelliklerine göre insanların davranışlarını sistematik bir şekilde gözlemleyip araştıran bilim dalına davranış haritalama denir. Bu yöntem ile araştırmacılar, bir harita üzerinde uygun tablolarla belirli bir çalışma alanı içinde bireylerin pozisyonlarını, fiziki aktiviteleri, kişinin cinsiyeti, yaşı, sosyal iletişim durumları gibi birçok özelliğini kaydetmektedirler. Araştırmacılar binalarda, açık alanlarda, müzelerde, hayvanat bahçelerinde, konutlarda, hastanelerde, alışveriş merkezlerinde insan faaliyetlerini incelemek için davranışsal haritalama yöntemini kullanmışlardır (McKenzie vd.2000).

Davranış haritaları, daha önceden tanımlanan davranış kodlarının harita üzerine işlenmesi ile hazırlanır. Davranış kodları, davranış haritalarında analiz birimleri olarak düşünülebilir. Davranış kodlarına örnek olarak, o mekanda yapılması olası aktiviteler (oturma, yürüme, sohbet, beslenme) gösterilebilir. Haritalama yapan araştırmacılar, önceden tanımlanmış davranış kodları ve belirli zaman süresince bireylerin hareketlerini kaydedip haritalarlar. Yapılan gözlemler bireylerden habersiz gerçekleştirilmelidir. Gözlemciler, bireyin tanımlanan alandaki eylemlerini gözlem yolu ile doğrudan veya gözlem cihazları (kamera, gps vb.) aracılığı ile takip edebilmektedir. Yer merkezli davranış haritaları, bireylerin belirli bir yer ve zaman içindeki davranışlarını gösterir (URL 1).

Bu haritalar, bir yerin kullanıcıları ile bu yerdeki faaliyet türlerinin ilişkilendirilmesi, zamansal ve mekansal olarak analiz edilmesini amaçlamaktadır (URL 1). Davranış haritalarının, mimar, tasarımcı, çevre ve davranış çalışmaları yapan akademisyenler tarafından sıklıkla kullanıldığı görülmüştür. Gözlemlerin gerçekleştiği zamanın seçimi önemlidir. Çünkü bir yer farklı saatlerde farklı kişiler tarafından farklı şekilde kullanılabilir.

2. Materyal ve Metod

2.1. Materyal

Çalışma alanı olarak belirlenen Filyos Sahil Parkı 2011 yılında Filyos Belediyesi tarafından sahil düzenleme çalışmaları kapsamında yapılmıştır. Park toplam 11.900 m² alana sahiptir. Park içerisinde 3 adet kafe, 2 adet çocuk oyun alanı, 18 adet bank, 8 adet çardak ve yürüyüş yolları bulunmaktadır (Şekil 1 ve 2).

Zonguldak'ın Çaycuma ilçesine bağlı Filyos Beldesi M.Ö. 7. yüzyılda kurulmuştur. Tarihi boyunca değişik isimlerle (Tios, Tieion, Tianon, Tium) anılan kent tarihi boyunca siyasi güç oluşturamayan ve Ereğli ile Amasra ilçesinin gölgesinde kalmıştır. Zonguldak ili Çaycuma İlçesi Filyos Beldesi, Billaios (Billaeus-Filyos) nehrinin Karadeniz'e döküldüğü alanda kurulmuştur. İlk Çağlarda nehrin adından dolayı Billaios adıyla biliniyordu. Bu sözcük paila (Su geçidi) sözcüğüne (Tireios) takısının eklenmesi ile Pailaios, Billaios biçimlerinde kullanılmış Filyos adı da muhtemelen bu sözcükleri zamanla ses değişimine uğramasından ortaya çıkmıştır. Kent, Bizans döneminde önemli bir dini merkez olmuştur. Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde ise önemini yitirmiş ve küçük bir balıkçı köyüne dönüştürülmüştür. günümüzde Filyos Beldesinin bulunduğu yerde Roma, Bizans ve orta çağ dönemlerinden kalan Kale, sahil surları, su kemeri, tiyatro, savunma kulesi ve çeşitli mezarlar bulunmaktadır (URL 2).



Şekil 1. Çalışma alanının konumu (Google Earth sitesinden alınan haritalar)



Şekil 2. Çalışma alanından çekilen resimler

2.2. Metot

Çalışma alanı olarak belirlenen Filyos Sahil Parkı alanında olumlu ve olumsuz yönlerinin araştırılması ve bu alanın kullanım açısından değerlendirilmesi için KSD metodu kullanılmıştır. Araştırma alanına gelen ziyaretçilerin hangi saatlerde ve hangi amaçla alanı kullandıklarını açıklamak ve ayrıca bu bireylerin daha çok hangi aktiviteleri yapmak istediklerini tespit etmek için gözlem çalışması yapılmıştır.

Alana gelen ziyaretçilerin eylem ve davranışlarını farklı günlerde ve saatlerde gözlemlenmek amacıyla bu çalışma altı farklı günde, farklı saatlerde ve farklı hava koşullarında yapılmıştır (Tablo 2). Gözlem türü yapılandırılmamış gözlem ve yerinde gözlem olmuştur. Gözlem çalışmasından elde edilen bulguları daha net bir şekilde algılamak amacıyla yapılan gözlemler sonucunda alanın durum haritası ve davranış haritası oluşturulmuştur. Haritaların yapımında ArcGIS. 10.5 programı kullanılmıştır.

Yapılan yerinde gözlemler ile ulaşım durumu, alanın kullanım saatleri ve kullanım süreleri, alanın ne amaçla kullanıldığı gibi kriterler belirlenmiş ve bu kriterler ışığında anket soruları oluşturulmuştur. Alanda anket yapabilecek kişilerin az olması nedeniyle çalışmada ancak 50 kişiye anket çalışması yapılmıştır. Toplam 10 sorudan oluşan anketin amacı ise alanın kullanıcı memnuniyetini incelemek ve işlevsel ve estetik değerlendirilmesi olmuştur. Farklı grup bireylere anket yaptırmak amacıyla anketler haftanın farklı günlerinde farklı saatlerde uygulanmıştır. Üç bölümden oluşan bu ankette kullanıcıların demografik özelliklerine (yaş, cinsiyet vb.), kullanıcıların mekânsal davranışlarına (kullanım süresi, kullanım sıklığı vb.), mekânın kullanım amacı ve mekânın eksikliklerine ilişkin veri toplanmıştır.

3. Bulgular

3.1. Gözlemler Sonucunda Elde Edilen Bulgular

Yapılandırılmamış gözlem çalışmasında alandaki bireylerin davranışlarını ve yaptıkları etkinlikleri ve ilgilendikleri alanları kayda alıp ve gözlem formunda not etmiştir. Daha sonra yazılı notlar incelenmiş ve sözlem sırasında gerçekleşen eylemler çıkarılmıştır. Tablo 2’de gözlem formundan elde edilen veriler açıklanmıştır.

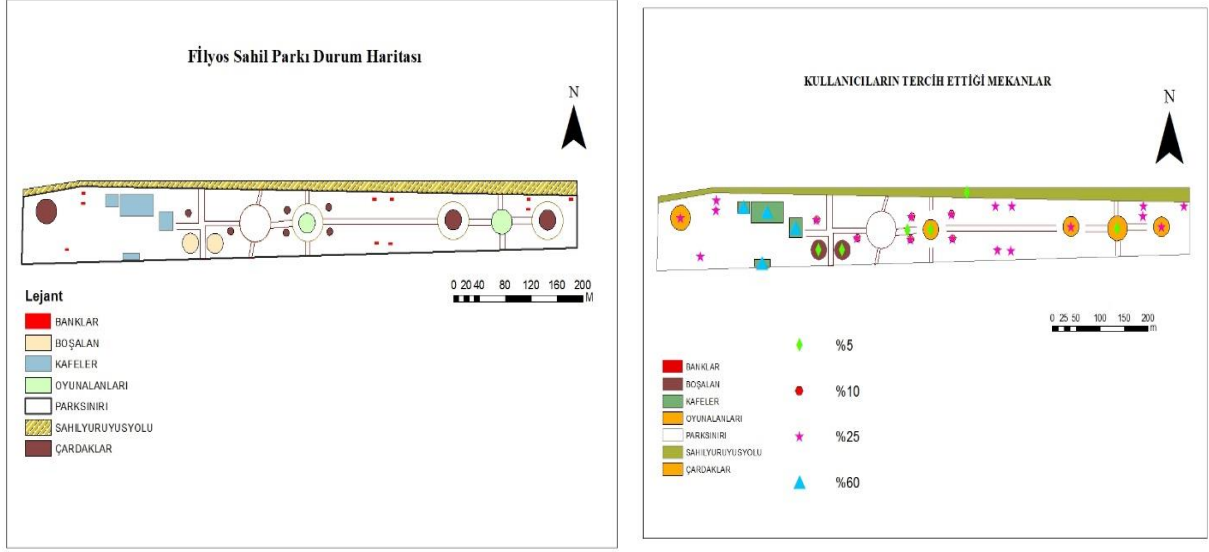
Gözlem sırasında gerçekleşen eylemler sırasıyla; çim alanlarında, tasarlanan oturma banklarında veya çardaklarda, kafelerde ve sahildeki yollarda oturma ve dinlenme, yürüyüş yapma ve çocuk oyun alanını kullanma eylemleri olmuştur. Tablo 2’ye göre hava durumuna bağlı olarak kişilerin katıldığı aktivitelerinin değiştiği, yağmurlu ve bulutlu havalarda kullanıcıların alandaki bulunan kafeleri ve güneşli havalarda ise sahili ve açık alandaki oturma bankları tercih ettikleri tespit edilmiştir. Günün her saatinde çalışma alanındaki kafelerin tercih edildiği, çocuk oyun alanlarının ise öğle saatlerinde daha fazla kullanıldığı açıklanmıştır. Havanın sıcak olduğu günlerde çimlerde oturma ve yollarda yürüyüş yapanların oranının yükseldiği tespit edilmiştir.

Tablo 2. Filyos Sahil Parkı, gözlem sırasında gerçekleşen eylemler

Gözlem saati ve günü	Hava Durumu	Gözlemlenen Eylemler					
		Çimde Oturma	Bankta/ çardakta Oturma	Sahilde Oturma	Kafe	Koşu / Yürüyüş	Çocuk Oyun Alanı
01.11.2019-Cuma 11:00-12:30	Yağmurlu-8 °C	0	1	0	10	2	0
03.11.2019-Pazar 10:30-12:00	Güneşli-18 °C	6	4	10	7	5	10
03.11.2019-Pazar 16:00-18:00	Az Bulutlu-14 °C	3	3	7	5	3	6
06.11.2019-Perşembe 12:00-13:00	Bulutlu-9°C	0	4	3	8	1	2
10.11.2019-Pazar 08:00-10:00	Güneşli-26°C	5	2	5	3	4	5
10.11.2019-Pazar 13:30-14:30	Güneşli-18°C	7	8	12	7	5	9
12.11.2019-Salı 18:00-19:30	Yağmurlu-5 °C	0	0	0	6	1	0
16.11.2019-Cumartesi 14:00-15:00	Az Bulutlu-12 °C	4	2	5	8	3	6
16.11.2019-Cumartesi 17:30-18:00	Az Bulutlu-12 °C	2	2	5	7	1	2

3.2. Filyos Sahil Parkın’a Ait Davranış ve Durum Haritası

Yapılan gözlemler sonucunda parkın durum haritası ve davranış haritası oluşturulmuştur. Parkın genel vaziyeti sayısallaştırılmış, sayısal görüntü üzerine gözlemlerden elde edilen veriler eklenerek haritalar oluşturulmuştur. Gözlem sonuçlarından oluşturulan davranış haritasına göre kullanıcıların çoğunluk sırasıyla kafeleri, çardaklar, bankları ve yürüyüş yolunu tercih etmişlerdir. Oyun alanları ve parktaki kullanılmayan boş alanları ise tercih eden olmamıştır (Şekil 3).



Şekil 3. Çalışma alanında gerçekleştirilen gözlem çalışması sonuçlarına göre iki farklı harita oluşmuştur. Filyos Sahil Parkı'na ait durum haritası (soldaki görünüm) ve Filyos Sahil Parkı'na ait davranış haritası (sağdaki görünüm).

3.3. Anket Çalışmasından Elde Edilen Bulgular

Dört farklı günde park kullanıcıları ile yüz yüze anket çalışması yapılmıştır. Seçilen kişilerde her hangi bir kriter aramadan sadece göllü olarak anket sorularına cevap vermeleri istenmiştir. Alanda anket yapabilecek kişilerin az olması nedeniyle çalışmada ancak 50 kişiye anket çalışması yapılmıştır.

Anket çalışmasına katılanların %60'ı erkek, %40'ı kadındır. Ayrıca ankete katılanların %45'i lise mezunu, %30'u lisans mezunu, %15'i ilköğretim mezunu, %5'i lisansüstü ve %5'i de ortaokul mezunudur. Çalışmaya katılanların %75'i parka yürüyerek ulaşmakta ve geri kalanı ise özel araç veya toplu taşıt araçlarıyla alana ulaşmışlardır. Ankete katılan ziyaretçilerin akıllarında kalan öğe en yüksek oranla (%85) deniz manzarası olmuştur. Çalışan ziyaretçilerin parkta zaman geçirdikleri saat aralıkları 17:00-22:00, çalışmayan veya emeklilerin ise saat 12:00-17:00 olduğu görülmüştür. Sabah saatlerinde ve gece geç saatlerde ise ziyaretçiler parkı tercih etmemektedir. Parkın en fazla kullanılan bölümü kafelerdir. Daha sonra ise çardaklar ve bankalar gelmektedir. Ziyaretçilerin amacı en fazla dinlenme olup haftada birkaç kez gelenlerin oranı daha fazladır. Ankete katılan ziyaretçilerin %50 si etkinlik ve aktivitelerin eksik olduğunu belirtmiş, %40'ı ise temel ihtiyaçların (tuvalet, çeşme vs.) eksik olduğunu söylemiştir. Parkın etrafında fazla yol olmaması ve nüfusun az olması nedeniyle katılımcılar parkta fazla rahatsız edici gürültünün olmadığını belirtmişlerdir. Sadece %25'lik bir kısmı araçların gürültüsünden rahatsız olduğunu söylemiştir.

4. SONUÇ:

Kentlerde açık alanların gerekliliği gün geçtikçe artmaktadır. Açık alanlarda yaşam koşullarını insanların farklı ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde iyileştirmek gerekmektedir. Fakat tasarımcıların birçoğu tasarladıkları mekanlar kullanıma açıldıktan sonra mekanların kullanım sonrası değerlendirilmesi konusuna gerekli önemi vermeyerek KSD yönteminin önemini göz ardı etmektedirler. Bu nedenle tasarımcıların tasarladıkları mekanların eksiklerini görmemesinden kaynaklı olarak kullanıma açılan alanın zayıf yönlerinin iyileştirilmemesi ve tasarımcının gelecek projelerde aynı hataları tekrarlama potansiyeli yüksektir.

Bu çalışmada Filyos Sahil Parkının durumu ve eksikleri KSD metodu kullanılarak alana ait veriler elde edilmiştir. Bu çalışmada gözlem çalışmasından ve anketlerden elde edilen sonuçların paralellik gösterdiği görülmüştür ve elde edilen sonuçlara göre; park, yeşil alan olduğundan doku olarak çevresinden farklılaşmaktadır. Alana ulaşım yaya veya özel araçla mümkündür ancak toplu taşıma ile ulaşım yapılmamaktadır. Park, deniz kenarında bulunduğu için büyük ölçüde alana gelen yayalar tarafından dinlenmek amacıyla kullanılmaktadır. Ancak öğle saatlerinde daha aktif kullanılmakta, akşam saatlerinde park içerisindeki birkaç küçük kafe dışında pek kullanılmamaktadır. Ankete katılan ziyaretçilerin akıllarında kalan öğe en yüksek oranla deniz manzarası olmuştur. Parkın denizin kıyısında olması çekiciliğini arttırmıştır. Sabah saatlerinde ve gece geç saatlerde ziyaretçiler parkı tercih etmemektedir. Bu da parkın güvenlik

açısından sorun oluşturuyor olabileceğini göstermektedir. Parkın etrafında fazla yol olmaması ve nüfusun az olması nedeniyle katılımcılar parkta fazla rahatsız edici gürültünün olmadığını belirtmişlerdir. Park tarihi Filyos Kalesinin eteğinde kuruludur fakat tarihi dokuyla ilişkisi çok zayıftır ayrıca parkta tabelalar ve yönlendirme tabelaları yoktur.

Çalışmanın sonuçlarına göre çalışma alanının yeniden düzeltilmesi için bazı öneriler açıklanmıştır; alana ulaşım konusu ele alınmalı ve gelmek isteyenlere toplu ulaşım araçları gibi bazı ulaşım seçenekleri sağlanmalıdır. Gelen ziyaretçilere alanın yanında bulunan tarihi eserin tanıtımı yapılmalıdır. Bu girişte yapılan bilgilendirme panosu veya alanda konulan bir bilgi merkezi aracılığıyla sağlanabilir. Parkta kullanım çeşitliliği az olması için kullanıcı özellikle sabah ve öğlen saatlerinde az olmuştur. Bu doğrultuda tüm yaş gruplarını göz önüne alınarak yeniden farklı aktivite imkanları planlanmalıdır. Alanda yönlendirme ve bilgilendirme tabelaları yerleştirmelidir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Yoktur.

Teşekkür: Yoktur.

KAYNAKÇA:

Akad, S. (2007), Kentsel Açık Alanlarda Kullanım Sonrası Değerlendirme: İzmir Sahil Bantları Örneği Üzerine Ampirik Bir Çalışma, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Erikci Çelik, S. N., Ve Zorer Gedik, G. (2019). “Yapı Kabuğu Performansının Yenilikçi Bir Tasarım Kapsamında Değerlendirilmesi: Yüzeyden Isıtma Soğutma Sistemli Modüler Hibrid Duvar Örneği-İstanbul”. Megaron, 14(4).

Evrin, T., (2010), Kullanım Sonrası Değerlendirme (KSD) Yönteminin YTÜ Kimya ve Metalurji Fakültesi Binası Örneğinde İncelenmesi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Karagöç, O., (2002). Toplu Konut Alanlarında Simgesel Performansa Yönelik Kullanım Sonrası Değerlendirme Modeli, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kılıç, A. (2001). Kentsel açık alanların kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Kuyucu, F. ve Vatan, M. (2017). “Kullanım sonrası değerlendirme yöntemi: Gaziantep Hasan Kalyoncu Üniversitesi Öğrenci Yurtları Örneği”. İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi, 9 (1), 41-61.

McKenzie, T. L., Cohen, D. A., Sehgal, A., Williamson, S., ve Golinelli, D., (2006). “System For Observing Play And Leisure Activity In Communities (SOPARC): Reliability And Feasibility Measures”, Journal of Physical Activity and Health, 3(1), 208-222.

Onat, E., ve Dinç, P., (1998). “Tasarlanmış Çevrelerin Kullanım Süreçlerinde Değerlendirilmesi”, Yapı Dergisi, İstanbul, 201.

Preiser, W. F., White, E., ve Rabinowitz, H. (2015). Post-Occupancy Evaluation (Routledge Revivals). Routledge.

Preiser, W. and Vischer, C. (2005). Assessing Building Performance, First Edition, Elsevier, Oxford.

Pouya, S, Demirel, Ö. ve Demir, S. (2017). Davranış Haritalama. Peyzaj Mimarlığı 6. Kongresi Bildiri kitabı II. cilt, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, 423-437.

Pouya, S. ve Demirel, Ö. (2018). “Positive health effects of the natural environment on children with disability”. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Tarım ve Doğa Dergisi, 21(5), 786-799.



Pouya, S. ve Demirel, Ö. (2019). “Development planning approach for children with orthopaedic disabilities; example of Eymir Lake (Ankara)”. *FORESTIST*, 69(1), 11-21.

Uzgören G. ve Erdönmez, M. E. (2017). “Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi ve Kentsel Mekan Aktiviteleri İlişkisi Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, *Megaron*, 12 (1), 41-56.

Zimring, C. M. ve Reizenstein, J. E. (1980). “Post-occupancy evaluation: An overview”. *Environment and behavior*, 12(4), 429-450.

URL 1. <https://gecemyanya.com/zonguldak>(Erişim Tarihi: 08.11.2019).

URL 2. <https://www.filyos.bel.tr/> (Erişim Tarihi: 08.11.2019).

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Evaluation Of Urban Open Spaces: The Case of Karaköy		
Corresponding Author	Shaylan OUDEH İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Doktora Programı Öğrencisi, oudeh19@itu.edu.tr		
Received Date	25.01.2021		
Accepted Date	25.03.2021		
Author / Authors	Y. Mim Shaylan OUDEH Prof. Dr. Handan TÜRKOĞLU	ORCID: 0000-0001-9121-9347 ORCID: 0000-0002-1228-1239	
How to Cite	OUDEH, S. and TÜRKOĞLU, H. (2021). Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: Karaköy Örneği , Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages, 29-45.		

Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: Karaköy Örneği

Y. Mim Shaylan OUDEH¹
Prof. Dr. Handan TÜRKOĞLU²

ABSTRACT:

Urban open spaces are spaces where city dwellers have gathered and socialized throughout history. The role of urban open spaces, which are also regarded as public spaces, has changed in the current century according to globalization, privatization, real estate policies and urban transformation projects. Within the framework of this change, open spaces which are independently used by the residents are disappearing. In this study, the square placed at the Karaköy near the Galata Bridge, which has the potential to be used as an urban space but offers a limited spatial infrastructure for user activities, is evaluated within the framework of the public space literature supporting public life. In this context, the potential of the area to participate in the urban system as an urban open space was investigated using methods based on observations and interviews under the titles of attraction, accessibility, activities carried out in the area and place identity.

According to the observation and interview results, the area with a strong identity which is preferred by the users is far from meeting the requirements in terms of physical conditions. In general, the results reveal the use potential of the field as a public space on the one hand, and its limitations on the other.

KEYWORDS: Public Space, Public Life, Place Identity, Karaköy.

¹ Istanbul Technical University, Graduate School of Science Engineering and Technology, Urban and Regional Planning PhD Programme, oudeh19@itu.edu.tr

² Istanbul Technical University, Faculty of Architecture, Department of Urban and Regional Planning, turkoglu@itu.edu.tr

ÖZ:

Kentsel açık alanlar tarih boyunca kentte yaşayanların bir araya geldiği ve sosyalleştiği alanlar olmuştur. Kamusal alanlar olarak da kabul edilen kentsel açık alanların rolü, içinde bulunduğumuz yüzyılda küreselleşme, özelleştirme, gayrimenkul politikaları ve kentsel dönüşüm projeleri ile değişime uğramıştır. Bu çalışmada, kentsel alan olarak kullanma potansiyeli olan ancak kullanıcı aktiviteleri için kısıtlı bir mekansal altyapı sunan Galata Köprüsünün Karaköy ayağındaki meydan, kamusal mekan ve yaşamı konu alan literatür çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu kapsamda söz konusu alanın kamusal açık alan olarak kentsel sisteme katılma potansiyeli, alanın fiziksel özellikler ve çekiciliği, erişilebilirlik, kullanım, aktivite türleri ve yer kimliği başlıklarında gözlem ve görüşme tekniğiyle yapılan analizlere dayalı olarak değerlendirilmiştir. Gözlem ve görüşme sonuçlarına göre kuvvetli kimliği olan ve kullanıcılarca tercih edilen alan fiziksel koşulları açısından gereksinimleri karşılamaktan uzaktır. Genel olarak sonuçlar alanın, bir yandan kamusal alan olarak kullanım potansiyelini diğer yandan kısıtlarını ortaya koymaktadır.

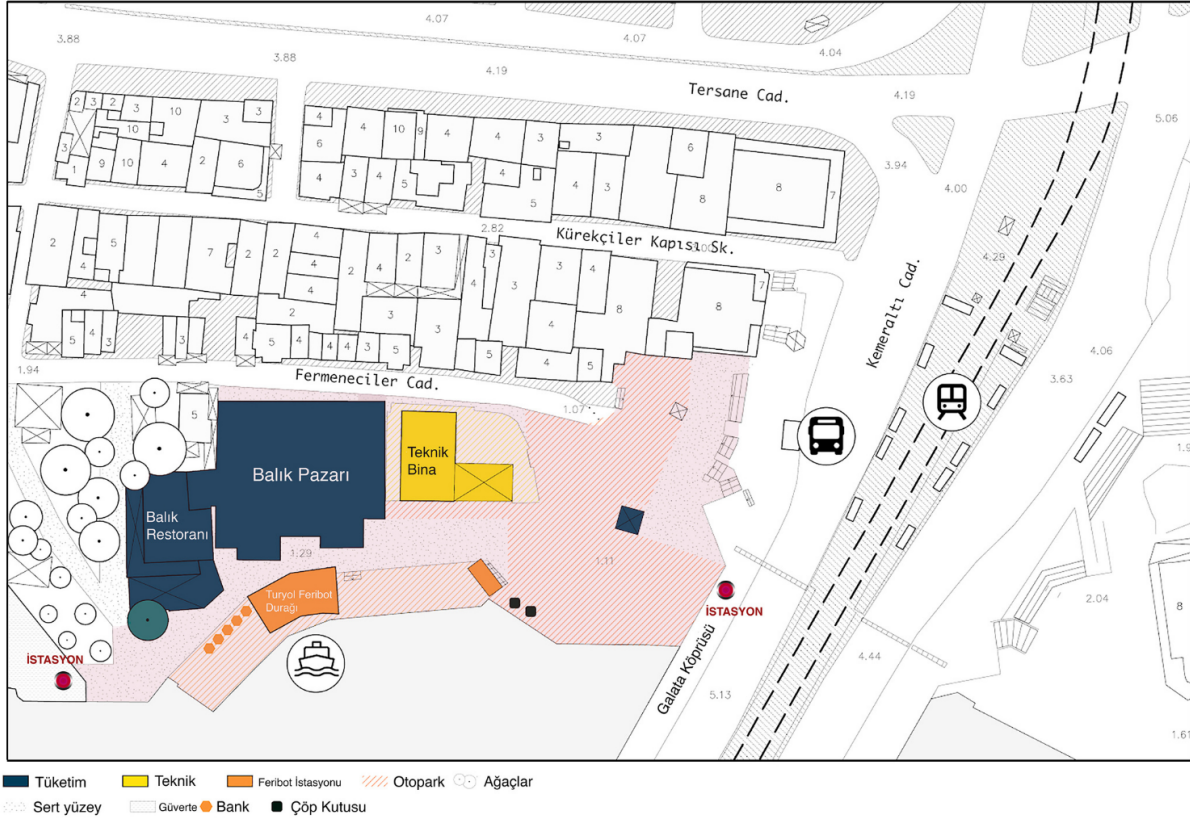
ANAHTAR KELİMELER: Kamusal Alan, Kamusal Yaşam, Yer Kimliği, Karaköy

“Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: Karaköy Örneği”

GİRİŞ:

Bu çalışmanın temel amacı, İstanbul'un Karaköy sahil bölgesinde yer alan ve kamusal mekan olarak ayrılmadığı halde kamusal alan potansiyeli bulunan alanın kamusal alan niteliğini saptamak ve kentsel açık alan sistemine kazandırılmasını sağlamaktır. Çalışmada, alanın kentsel açık alan olarak fiziksel özellikleri ve çekiciliği, erişilebilirliği, alanda gerçekleşen kullanım ve aktiviteler ve yer kimliği parametreleri değerlendirilmektedir.

Haliç'in girişinde yer alan Karaköy Limanı tarihsel gelişimi ve fiziksel yapısı nedeniyle önemli bir dönüşüm alanıdır. Farklı dönemler, mimari tarzlar ve sosyo-demografik yapıya tanık olan Karaköy, aynı zamanda eski ve yeni, Doğu ve Batı, iş ve eğlence, yerli halk ve turistler arasındaki diyalektiği farklılaştırmak ve bu farklılıklar arasındaki ilişkiler, kentsel sosyal üretimler için dinamik bir zemin oluşturmaktadır. Çalışma alanı olarak seçilen alan Karaköy'de, Galata Köprüsü'nün kuzeybatı bölgesinde bulunmakta, kuzeyinde Fermeneciler Caddesi, balık pazarı, balık lokantaları ve Turyol Feribot İstasyonu yer almaktadır (Şekil 1).



Şekil 1. Çalışma Alanı

Alanın kamusal alan olarak değerlendirilmesinde kamusal mekan literatüründen derlenen ve aşağıda belirtilen temel sorular araştırılmıştır.

- Kamusal yaşam, ne tür aktivitelerle tanımlanabilir? Bu aktiviteler zorunlu, isteğe bağlı veya sosyal faaliyetler olarak sınıflandırılabilir mi? Alanda gayri resmi aktiviteler gözlenmekte midir?
- Kullanıcılar alanı çekicilik ve erişilebilirlik açısından nasıl değerlendirmektedir?
- Alanda yer kimliği nasıl tanımlanabilir? Alandaki mevcut faaliyetler yer kimliğini engellemekte veya desteklemekte midir?
- Alanın kamusal alan olarak kentsel açık alan sistemine katılması mümkün müdür?

1. Kamusal Mekan, Kamusal Yaşam ve Yer Kimliği

Shakespeare'e göre “*şehir halktır*”. Kentler bilindiği gibi fiziksel biçimleri ve sosyal ortamları arasındaki ilişki çerçevesinde şekillenir ve içinde yaşayan toplumların kültür ve davranışlarını yansıtır.

Çağlar boyunca buluşma ve deneyim alanı rolünü üstlenen mekanlar olarak tanımlanan kentsel kamusal alanlar, literatürde geniş bir yere sahiptir. 20. yüzyılın teorisyenleri kentsel kamusal alan ve kentsel yaşam kalitesi ilişkisi üzerine çeşitli görüşler ortaya atmışlardır. Lynch (1960) mekanın okunabilirliğini analiz etmiş, kentin kamusal

mekanlarını odak ve referans öğeleri olarak tanımlamıştır. Jacobs (1961) kentsel açık alanlar ile sosyal ilişkilerin etkileşiminden bahsetmiş, otomobilin kentsel kamusal alanları tahrip ettiğini öne sürmüştür. Simmel (1950) toplumsal yapının oluşumuna etki eden mekanlara, Lefebvre (1971) kamusal mekandaki günlük yaşamın önemine dikkat çekmiştir. Sennett (1999) kent kullanıcılarını mekan kimliğinin bir yaratıcısı olarak görmüş, Bourdieu (1984) birey ile sosyal yapı arasındaki ilişkinin ve kültürel normların anlaşılması konusunu ele almıştır.

Bu bağlamda, kentsel kamusal alanlar sadece sosyal bir ürün değil, aynı zamanda iyi işleyen bir toplum için bir ön koşuldur. Lefebvre (1991) bunu şöyle açıklar: “Yaşamı değiştir! Toplumu değiştir! Bu ilkeler, uygun bir alan yaratmadan tamamen anlamlarını yitirir” (Lefebvre, 1991, s. 59).

Jacobs (1961) şehirlerde, görme duyusunun gözlem için anahtar olduğu, ancak bunun diğer duyularımızı kapatmak anlamına gelmediğini vurgulamıştır. Bu yaklaşım dikkatimizi çeken nesnelere odaklanmak ve her gün bilinçsizce geçtiğimiz çevreyi fark etmek anlamına gelmektedir.

Kentsel mekanın biçimlendirilmesiyle ortaya çıkan yapılaşmış çevre, toplumun gündelik yaşam pratikleri ile de ilişkilidir. Lilja (1995) kimliği, etik, mekan ve zaman boyutunda; günlük yaşamda anlam arayışının bir sonucu olarak ortaya çıkan ve geçmiş ile şimdiki zaman ve gelecek arasında bir bağlantının yanı sıra kişi ve fiziksel çevre (yapılaşmış ve doğal) arasındaki bağlantıyı kuran bir unsur olarak tanımlar. Lilja’ya göre kimlik, günlük olaylarla bağlantılı olarak şekillenir ve fiziksel çevrenin kullanıcıları ile kurduğu ilişkilere bir ‘anlam yaratma’ süreciyle sonuçlanır.

Lynch (1960) ise yere bağlı tanınabilir, akılda kalıcı kimliğin gerekliliği ve kentsel mekanın fiziksel organizasyonu ile mekanın okunabilirliği arasında bütünleşme ve biçim, işlev ve sosyal yaşamın uyumlaştırılması (mekanın anlamı) olduğunu vurgular.

“Her şeyden önce, eğer çevre gözle görülür ve net bir biçimde düzenlenir ve tanımlanırsa, o zaman kullanıcı onu kendi anlamları ve bağlantıları ile ilişkilendirebilir. İşte o zaman gerçek bir yerden bahsedebiliriz.” (Lynch, 1960: 92)

Lynch (1981) kentin doğal, sosyal ve yapısal çevre arasındaki ilişkisi onu diğerlerinden farklılaştırdığını ve bu farklılık onun kimliğini oluşturduğunu söyler. Doğal çevreye dayalı kimlik öğeleri, doğal olaylar iken, sosyal çevreye bağlı kimlik, içinde buldukları kültürel yapı ile bütünleşir. Yapılı çevreye dayalı kimlik öğeleri ise, konumları, kullanım türleri ve anlamları üzerinden değerlendirilir (Ocakçı, 1993, 1994, 1995; Suher vd., 2004, s. 27)

Hauge (2004)’a göre yer, anlam ve duygu terimlerinden ilham alınmış alan olarak tanımlanmaktadır. Mekanlar ise temel olarak görsel, ancak işitsel ve dokunsal deneyimler ve bunların yorumlanması olarak bellek ve duysal deneyimlerin karışımını da içerirler. Bu tanım çerçevesinde mekan anlam, duygular ve hikayelerle tanımlanan coğrafi bir alan olarak anlaşılabilir. Anlatılar ve yorumlar, yerin kimliğini ortaya çıkarır. Hauge (2004) hangi bileşenlerin kimliğe şekil verdiğini anlamak için Amundsen’in çalışmasından bahseder. Amundsen, yer kimliğini yakalamak için yaygın olarak kullanılan dört ana bileşenden bahseder (Hauge, 2004, s. 3-17):

- Yeri diğerlerinden ayıran mekansal nitelikler: Konum, altyapı, iletişim ve mimari
- Yeri diğerlerinden ayıran özellikler ve nitelikler: Değerler, gelenekler, fiziksel görünüm
- Sosyal koşullar ve bölge sakinleri arasındaki sosyal ilişkiler
- Birleştirici bir unsur olarak kültür ve/veya tarih: Kültür ve tarih kullanıcıları diğerlerinden ayırır.

Bu çerçevede, yer kimliği, diğer insanlar, diğer yerler ve o yer için diğer kimliklerle ilişkili olarak oluşturulmuş bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bir çok grup kamusal alanlarda mekan kalitesinin ölçülebilmesi için farklı parametreler belirlemişlerdir. Whyte (2000) tarafından oluşturulan parametrelere dayalı olarak geliştirilen ve PPS (Project For Public Spaces) yaklaşımı başarılı bir

kamusal alanın dört nitelik sunması gerekliliği vurgulamaktadır. Bunlar; erişilebilirlik, konfor ve imaj, aktivite ve sosyal yaşamdır.

Öte yandan yer kimliği, konum, tarih, tasarım, mimari veya sanat yoluyla yere anlam yükleyen çok önemli bir faktör olarak ortaya atılmıştır (Gehl ve B. Svarre, 2013). Gehl (1987)'e göre, fiziksel özellikler, cinsiyet, yaş, finansal kaynaklar, kültür ve diğer birçok faktör kamusal alanı nasıl kullandığımızı belirlemektedir. Gehl (1987) ayrıca kamusal alandaki aktiviteleri zorunlu, isteğe bağlı ve sosyal aktiviteler olmak üzere üç kategoriye ayırmaktadır. Zorunlu aktiviteler her türlü hava koşullarında gerçekleşmesi gereken okula veya işe gitmek, alışveriş yapmak, otobüs beklemek gibi kamusal alanın fiziksel kalitesinden bağımsız olarak gerçekleşen günlük aktiviteleri, isteğe bağlı aktiviteler ise güzel bir havada yürüyüşe çıkmak, bankta oturup güneşlenmek, açık havada yemek yemek, kitap okumak gibi rekreasyonel aktiviteleri kapsar. Bu aktiviteler, kentsel açık alanın fiziksel kalitesi ile yakından ilgilidir. Öte yandan isteğe bağlı aktiviteler birden fazla kişiyi kapsadığında örneğin çocukların oyun oynaması, selamlaşmak, sohbet etmek gibi aktiviteler sosyal aktivite grubuna girer. Sosyal aktiviteler veya sosyal etkinlikler ancak mekanın fiziksel ve sosyal kalitesinin olumlu olarak algılandığı durumlarda gerçekleşmektedir (PPS, 2008).

Öte yandan kamusal alanlarda pek çok örnekte ortaya çıkan kullanıcıların planlanmış aktivite dışında geliştirdikleri seyyar satıcılar, dükkan önü oturma grupları gibi gayri resmi aktivitelerle yeni bir yaşam alanı üretildiği de gözlenmektedir (Lefebvre 1991). 'Resmi' faaliyetler standart, norm, kural haline gelen asimile edilmiş, belirli formları, öğeleri veya prosedürleri kapsayan faaliyetleri ifade ederken, 'gayri resmi' faaliyetlerin tanımı, genellikle resmi süreçlerin veya planlanmış durumların dışında gerçekleşmektedir. Bu terimler arasında, karşıtlık olmayan ince bir ilişki vardır. Resmi olan, kesin kurallar ve yönergeler sağlarken, gayri resmi olanlar kendi kendini örgütleyen aktiviteleri kapsamaktadır (Lutzoni, 2016).

1. Çalışma Alanı Olarak Karaköy

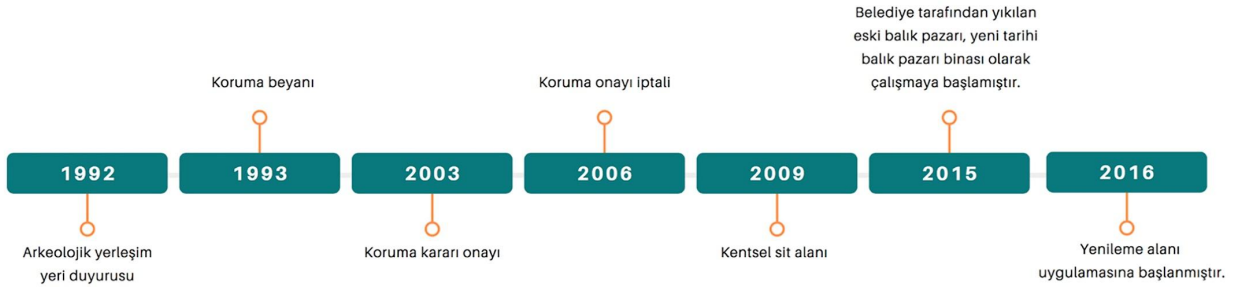
Aslan (2011)'a göre İstanbul, köprülerle daha iyi okunabilen bir şehirdir. Galata köprüsünün ayağında yer alan Karaköy, İstanbul'un en eski ve en tarihi semtlerinden biri ve günümüzde şehirlerarası ve uluslararası yolcu trafiği için önemli bir ulaşım merkezidir. Galata Köprüsü aracılığıyla Eminönü, Galata ve Beyoğlu semtlerini birbirine bağlayan Karaköy, Bizans döneminden beri bir liman alanı olarak görev yapmıştır.

Bölgenin ve çevresinin demografik yapısına bakıldığında, tarihsel süreçteki değişiklikler, bölgede yaşayanların sosyo-demografik yapısında değişime neden olmuş, Yunanlılar, Latinler, Yahudiler, Ermeniler ve Türklerin 11. yüzyıldan beri bölgeye yerleştikleri görülmüştür (Freely, 2005). Çeşitli etnik ve dini grupların yanı sıra, Akdeniz ve Ortadoğu'nun her yerinden gelen denizci ve tüccar nüfusun da bu bölgede yerleştiği görülmektedir.

Modernleşme sürecinde Galata ve çevresinin fiziksel ve sosyal yapısı Karaköy'ün kimliğinde önemli rol oynamıştır (Tekeli, 1996). 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Karaköy, ticari bir alan olarak özellikle Bankalar Caddesinde yer alan ticari binalar, ofisler, depolar, mağazalar, borsa ve bankacılar ile Osmanlı ekonomisinde önemli bir rol oynamıştır (Akın, 2011). Karaköy'ün kozmopolit yapısı, farklı dinlere ait ibadethanelerin, kültür merkezlerinin, ortaya çıkmasına neden olmuştur. Karaköy karakteristik dokusu ile 21. yüzyılda bir turizm çekim merkezi haline gelmiştir.

Galata Köprüsü, Karaköy'ü hızlı tramvay hattı ile (Zeytinburnu- Kabataş) Eski İstanbul'a, Tünel adı verilen yeraltı funiküler ise, 1876'dan beri Karaköy'ü İstiklal Caddesi'ne bağlar. Karaköy iskelesinden de Kadıköy'e yolcu akışı vardır. Böylece Karaköy, yüzyıllardır aktif bir iş ve ulaşım merkezi olarak İstanbul'un önemli bir düğüm noktasıdır. Ayrıca Galata Köprüsünün altında bulunan küçük balık restoranları ve tüm alana yayılan kafeler ile yerli ve yabancı turistler için cazip bir alandır.

Karaköy'ün 'Perşembe Pazarı' bölgesinde yer alan Balık Pazarı, kullanıma açık alanlardan biri olmuştur (Şekil 2). Balıkçı tezgahları, balık satıcıları, çay bahçeleri ve restoranları 2015 yılında Belediye tarafından yetkisiz ve yasadışı işletmeler olarak yıkıldığı görülmektedir (Hürriyet, 2015). Yeni balık pazarı Haziran 2015'te yeni binasında 25 işyeri ile hizmete açılmıştır. Yerli ve yabancı turistleri cezbeden bu alan deniz ürünleri satışı ile tanınmaktadır (Şekil 3).



Şekil 2. Karaköy'ün Zamana Bağlı Değişimi



(Eski)

(Yeni)

Şekil 3. Çalışma Alanının Eski ve Yeni Durumu

(Kaynak: <https://mapio.net/pic/p-14692259/>, 21 Ocak 2020 tarihinde erişildi.)

3. Yöntem

Çalışma alanını değerlendirmek amacıyla sahada gözlem, haritalama tekniği, yüz yüze görüşme, video ve fotoğraf teknikleri kullanılmıştır. Sahada iki 'gözlem istasyonu' seçilerek her istasyonda 15 dakikalık gözlem ve kayıt yapılmıştır.

Çalışma alanında ilk aşamada Gehl (1987)'in literatürde vurguladığı zorunlu, isteğe bağlı ve sosyal aktiviteler saptanmış, aktiviteler gruplandırılmıştır. Alandaki hareketlilik, yürüme, bisiklete binme, bebek arabası veya tekerlekli sandalye kullanma gibi, gözlemsel olarak aktiviteler izlenmiştir. Gözlemler hafta içi sabahları (08.30-10.30), öğlen

(11.30-13.30) ve akşamları (17.00-19.00), hafta sonu ise (14.00-16.00) dört aşamada gerçekleştirilmiştir. Gözlemler daha sonra Lynch (1960) ve Appleyard (1981) tarafından da kullanılan davranış haritaları ile görselleştirilmiştir. Bilindiği gibi Lynch (1960) ve Appleyard araştırmalarında kullanıcıların algılarına, deneyimlerine ve davranışlarına dayanarak şehirlerin fiziksel özelliklerini değerlendirmektedir.

Çalışmada gerçekleştirilen yüz yüze görüşmeler, kullanıcıların araştırılan alan hakkında olumlu veya olumsuz yönleri, alanın kendilerine ne anlam ifade ettiği ve onları farklı saatlerde alana getiren nedenleri anlamak, alanda hangi aktiviteleri yaptıklarını öğrenmek için kullanılmıştır. Yüz yüze görüşmeler civarda yaşayan veya ziyarete gelmiş kullanıcıları, alanda çalışan işçileri, dükkanlarda çalışan kişiler arasından seçilen kişileri kapsamaktadır.

Araştırma kapsamında kişilere aşağıda belirtilen sorular yöneltilmiştir:

Kullanım ve Aktiviteler (Zorunlu, isteğe bağlı ve sosyal aktiviteler)

1. Bu alanı ne sıklıkla ziyaret ediyorsunuz
2. Bugün sizi bu alana getiren nedir? Transit kullanıcı iseniz nereye gidiyorsunuz?
3. Bugün burada ne kadar zaman geçirmeyi planlıyorsunuz?

Alanın Fiziksel Özellikleri ve Çekiciliği

1. Bu alanın sizi cezbeden özellikleri nelerdir?
2. Bu alanda sizi rahatsız eden nelerdir?

Yer Kimliği

1. Ziyaretçi misiniz, yoksa alanda çalışıyor musunuz?
2. Bu alan hakkında ne düşünüyorsunuz? Sizin için bir anlam ifade ediyor mu?
3. Bu alanla ilişkinizi en iyi nasıl tanımlarsınız?
4. Bu alanı tanımlamak için hangi kelimeleri kullanırsınız?

4. Veri Analizi

Gözlem sonuçları erişilebilirlik, kullanım ve aktiviteler, alanın fiziksel özellikleri başlıklarında ele alınmaktadır.

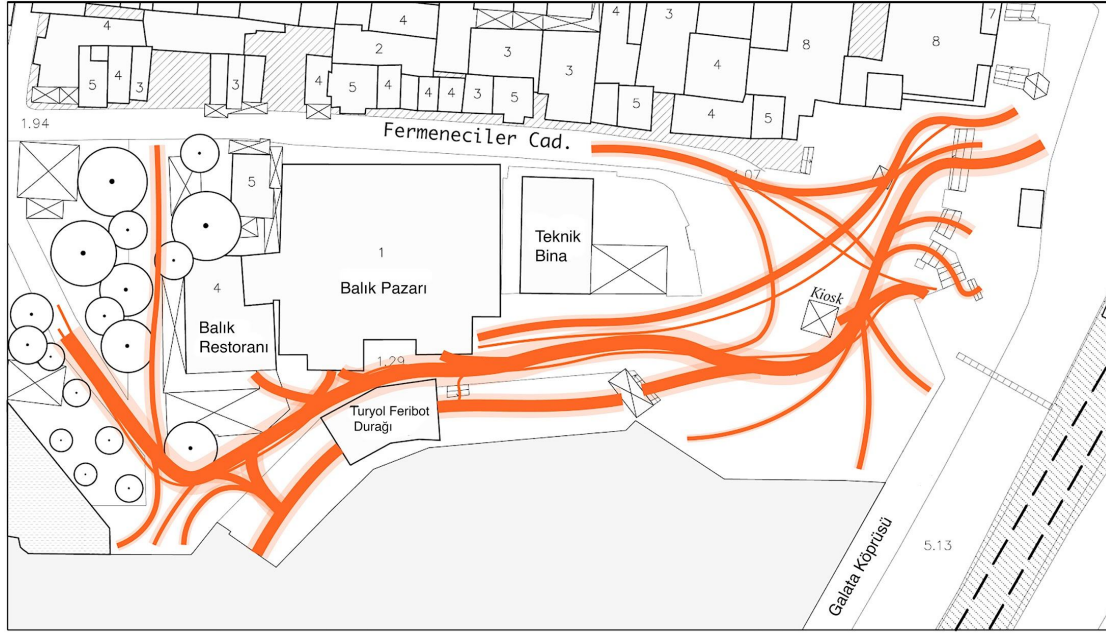
Alanın Fiziksel Özellikleri: Alanda bulunan binalar çoğunlukla boş veya harabe durumunda olup kullanılır durumda olanlar ise balık pazarı, restoran ve dükkan olarak kullanılmaktadır. Kiosk ise insanların atıştırmalık veya içecek satın alabileceği bir buluşma noktası olarak çalışmaktadır. Balık pazarı, restoranlar, sahil şeridi ve deniz manzarası alanı cazip kılan unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Alanın daha çok bir ulaşım noktası olarak kullanılması sonucu kullanım yoğunluğu özellikle sabah ve akşam saatlerinde artmaktadır. Alandaki oturma ve dinlenme alanları yetersiz olup, yaya yolları, alanın otopark olarak da kullanılması ile kesintiye uğramaktadır. Kirliliğinin yüksek olduğu bu alanda ayrıca bitkilendirmenin ve gölge alanların yetersiz oluşu dikkat çekmektedir (Şekil 4).



Şekil 4. Alanın Fiziksel Özellikleri

Erişilebilirlik: Karaköy bölgesi karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım sistemlerinin kesişme noktasında bulunmaktadır. Toplu taşıma imkanları çeşitlidir. Bölgedeki en önemli araç yolu olan Tersane Caddesi, Boğaz'a paralel sahil yolunun devamı olarak Galata ile Atatürk köprüleri arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Haliç metro istasyonu, tünel, iskeleler bölgeyi önemli bir odak noktası haline getirmektedir. Kullanıcıların çoğunun sokak seviyesinde feribot terminaline doğru hareket ettiği görülmektedir. Feribot istasyonuna giden rampalar tekerlekli sandalyeler ve bisikletlerin erişimini sağlamaktadır. Park edilmiş arabalar feribot terminaline ve balık restoranına giden yaya yolunu ve sahile ulaşımı engellemektedir. Öte yandan Kemeraltı Caddesi'nden ve Tünel çıkışından alana ulaşmak ancak çeşitli düzeylerde bulunan merdivenler ile mümkündür (Şekil 5). Erişilebilirlik açısından merkezi bir konuma sahip olan

alanda iç dolaşım rampalar kullanılarak tekerlekli sandalye, bisiklet, bebek arabası içinde erişilebilir kılınmıştır. Bununla birlikte alanda yaya dolaşımı otopark nedeniyle sınırlandırılmıştır.



Şekil 5. Erişilebilirlik Analizi

Kullanım ve Aktiviteler: Alanda haftanın ve günün farklı saatlerinde yapılan gözlemlerin sonuçları manzaraya bakma, fotoğraf çekme, balık tutma, oturma, yemek yeme, ürün satışı ve dağıtım, atık toplama gibi aktivitelere rastlanmıştır. Aktiviteler resmi veya gayri resmi ve zorunlu, isteğe bağlı ve sosyal aktiviteler olarak ele alınmıştır.

Alanda hafta içi sabah saatlerinde gerçekleşen sınırlı aktivitelerin daha çok iskeleye gidenler ve işçilerin atık toplaması, yine hafta içi öğle saatlerinde belirtilen tüm aktivitelerin gerçekleştiği görülmektedir (Şekil 6 ve 7). Deniz ulaşımını kullanan yolcuların bilet aldıktan sonra çitle çevrili alandaki oturma olanağını kullanarak veya ayakta durarak bekledikleri, diğer kullanıcıların ise istasyon binasının doğusundaki bölgede ayakta durarak deniz manzarasını seyrettikleri gözlenmiştir. Hafta içi akşamları en kalabalık saatler olarak gözlenmektedir (Şekil 8). Özellikle iskeleye kullanan yolcuların alanı kullandıkları görülmektedir. Bu yoğun kullanıma park etmiş arabalar ve yoğun trafik sınırlama getirmektedir.



Şekil 6. Sabah Saatlerinde Yapılan Gözlemler



Şekil 7. Öğle Saatlerinde Yapılan Gözlemler



Şekil 8. Akşam Saatlerinde Yapılan Gözlemler

Hafta sonu boyunca alanın oldukça sakin olduğu gözlenmektedir. Atık toplama işçileri hafta sonu boyunca görevlerini yapmışlardır. Kullanıcılar tarafından Kemeraltı Caddesi tarafındaki merdivenler ve feribot iskelesi çevresindeki merdivenlerin oturma alanı olarak kullanıldığı görülmektedir (Şekil 9).



Şekil 9. Hafta Sonu Saatlerinde Yapılan Gözlemler

Aktivitelerin çoğunun işe geliş gidiş için feribot iskelesini ve diğer toplu taşıma araçlarını kullanan kullanıcılar tarafından gerçekleştirildiği ancak iskeleyi kullanmadan önce ve iskeleye varduktan sonra kullanıcıların isteğe bağlı aktiviteler de gerçekleştirdiklerini göstermektedir.

Sınırlı sayıda da olsa isteğe bağlı aktiviteler arasında kiosk dan ve sokak satıcılarından alışveriş yapmak, ayakta veya oturarak beklemek ve fotoğraf çekmek gibi aktiviteler sayılabilir. Alanda saptanan sosyal aktiviteler arasında ise balık tutmak, restoranın açık alanında yemek yemek gibi aktiviteler rastlanmaktadır (Şekil 10).

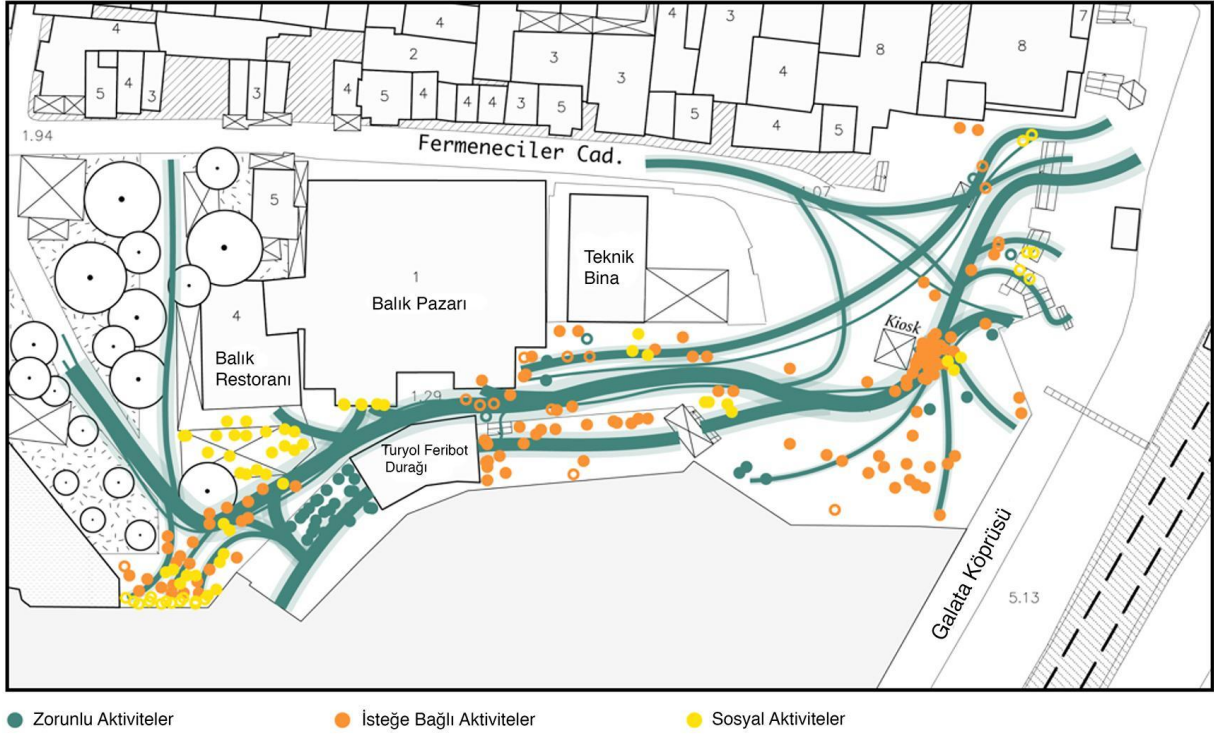
Öte yandan görüşme sonuçları farklı zamanda yapılan 23 görüşmenin sonuçlarına dayanmaktadır. Görüşmelerde alanın kullanımı ve gerçekleştirilen aktiviteler, alanın özellikleri ve çekiciliği ve yer kimliği konuları irdelenmiştir. Görüşmeye katılanlar alanın kullanıcıları arasından rastgele seçilmiş kişilerdir. Görüşülen kişiler Eminönü, Galata köprüsü, deniz manzarası ve feribotları ve sandalları seyredebilme, martıların seslerini dinleme ve bölgenin tarihi anlamını hissedebilme, farklı kültürlerden insanlarla karşılaşma imkanı, alanın olumlu öğeleri olarak ifade ederken simit satan seyyar satıcılarının alana hayat ve anlam kazandırdıklarını belirtmişlerdir.

Kullanıcılar genellikle alanın kalabalık olmasını, eski ve harabe binaların bulunmasını ve alanın park yeri olarak tahsis edilmesini, satıcıların zaman zaman engellenmesini, alanın geceleri güvensiz bir ortam olmasını olumsuz özellikler olarak belirtmişlerdir. Eskiden beri bu bölgede yaşayan bir kullanıcının ise bölgenin sosyo-demografik yapısında büyük bir değişim olduğunu vurgulaması dikkat çekici olmuştur.

Kullanıcıların çoğu deniz ulaşımı için burada olduklarından, alanın bir ulaşım noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Kullanım yoğunluğu özellikle sabah ve akşam saatlerinde artmaktadır. İkinci en yaygın aktivite hafta içi ve hafta sonu gerçekleşen isteğe bağlı ve sosyal aktivitelerdir. Alanda gerçekleşen ekonomik aktiviteler çoğunlukla balık pazarı, balık lokantası, kiosk da gerçekleşen alışveriş ve yeme-içme ile sokak satıcılarından yapılan alışverişlerdir.

İsteğe bağlı yapılan aktiviteler ve sosyal aktiviteler arasında manzara seyretmek, balık tutmak, oturmak ve birlikte vakit geçirmek sayılabilir.

Ancak bu kullanımlar için alanın sınırlı olanaklar sunduğu ve alanın büyük bölümünün otopark tarafından işgal altında bulunduğu söylenebilir.



Şekil 10. Zorunlu, İsteğe Bağlı ve Sosyal Aktivitelerin Dağılımı

Kullanıcılarca olumlu özellikler “güzel”, “sahil”, “manzara”, “deniz”, “feribot” gibi kelimelerle, olumsuz özellikler “kalabalık”, “eski binalar”, “arabalar”, “kirlilik” kelimeleriyle ifade edilmektedir. Alanın oluşturduğu kimliği tanımlayabilmek için görüşmelerin anahtar kelimeleri sentezlenmiş ve üç temel kimlik ögesi tanımlanmıştır (Tablo 1). Çoğunlukla güneşin doğuşunu veya gün batımını seyretmek, Eminönü, Galata köprüsü ve Haliç manzarasının tadını çıkarmak olarak tanımlanan kimlik ilk sırada yer almaktadır. Tanımlanan ikinci kimlik ögesi mekanın sosyal atmosferi ile ilgili olup sosyal etkinlikler için bu alanı ziyaret eden kullanıcılar tarafından vurgulanmıştır. Üçüncü kimlik ögesi ise yerel balıkçılık kültürünün deneyimlenmesidir.

Vurgulanan tüm kimlik öğeleri alanın kamusal mekan olarak kullanılma potansiyelinin yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak gözlem ve görüşmeler alanın deniz ve manzara ile ilişki kurmak, sosyal atmosferi canlandırmak ve balıkçılık kültürünü deneyimlemek için yeterli altyapı sunmadığını ortaya koymaktadır.

Tablo 1. Kamusal Yaşam ve Mekan ilişkisi



MANZARA	SOSYAL ATMOSFER	YEREL BALIKÇILIK KÜLTÜRÜ
• Gün doğumu/Gün batımı	• İnsanlar	• Balık Pazarı
• Deniz	• Buluşma yeri	• Balık tutmak
• Martılar	• Arkadaşlar ve Aile	• Balık restoranı
• Cami	• Miras	• Koku
• Siluet	• 'Ahde Vefa'	• Sokak satıcısı
• Huzurlu	• Zıtlıklar	
• Galata Köprüsü	• Büfe	
• Feribotlar	• Sokak satıcısı	

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME:

Bir kentin merkezinde bulunan kamusal alan, merkezi konumu ve belirli işlevsel ve mekânsal özellikleri nedeniyle, kent sakinlerinin ihtiyaçlarını karşılamak ve sosyal etkileşimleri kolaylaştırmakta büyük rol oynar. Toplumsal yaşamın temelinde etkileşimler bulunur. Kamusal alandaki fiziksel özellikleri ise toplumun yaşam kalitesinde etkili olur. Gehl'in (1987) iyi düzenlenmiş bir kentsel açık alanda isteğe bağlı ve sosyal aktivitelerin arttığını ortaya koymaktadır.

Tarihi miras ve kültürel varlıklar ise kentin kimliğini oluşturur ve kentin canlılığına büyük ölçüde katkıda bulunur. Karaköy, hem Tarihsel geçmişi hem de morfolojik özellikleriyle İstanbul'un en önemli bölgelerinden biridir. Bugün yoğun bir şekilde kullanılan ve kentsel açık alan olarak potansiyel vadeden Galata Köprüsünün Karaköy ayağında yer alan çalışma alanı mekânsal düzeni ile kamusal yaşamı desteklememektedir. Güçlü kimliği, aktif kullanımı ve erişilebilirliği yüksek alanın kentsel açık alan olarak sisteme katılması için tedbirler alınması ve çaba gösterilmesi

gerektiği açıktır. İstanbul'un tarihi ve merkezi konumunda bulunan alanın, kültürel kimliğini koruması İstanbul için büyük öneme sahiptir.

Yapılan değerlendirmelerde bölgenin mekânsal kalitesinin düşük olduğu ortaya çıkmıştır. Ulaşım ve erişim olanakları, sıklık ve çeşitlilik açısından yeterli düzeydedir. Öte yandan alandaki oturma ve dinlenme alanları, yaya yolları, alanın otopark olarak da kullanılması ile kesintiye uğramakta ve konfor düzeyini düşürmektedir. Gölge alanların olmayışı, bitkilendirme, bakım ve temizlikte eksiklikler saptanmıştır. Gündüz yaşayan, gece dükkanların kapanması ile birlikte tenhalaşan bu alan, gece saatlerinde güvensiz olarak algılanmaktadır.

Kamusal alan olarak potansiyeli yüksek olan bu alanın düzenlenmesi ve kamusal yaşama kazandırılması, yerel balık kültürünün korunması, kamusal yaşamın bir parçası olan seyyar satıcıların da bu düzenlemede unutulmaması, alanın çöküntü bölgesi görünümünden kurtarılması ve yapıların onarılması, sahilde yaya kullanımını kesintiye uğratan otoparkın kaldırılması ve sosyal etkileşimi artıran düzenlemelerin yapılması Karaköyde yaşam kalitesinin yükseltecek bu kayıp alanı İstanbul'a kazandırılacaktır.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Yoktur

Teşekkür:

Bu çalışma İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 'Kentsel Açık Alanlarda Çevresel Değerlendirilme' dersi kapsamında gerçekleştirilmiştir. Çalışmaya Erasmus öğrencileri *Hanna Wahlberg* ve *Nicole Svensson* de katkıda bulunmuşlardır.

KAYNAKÇA:

AKIN, N. (2011), Galata ve Pera, Literatür Yayıncılık, İstanbul.

ASLAN, Ş. (2011). Birleştiren ve Ayrıştıran İşlevleriyle İstanbul'da Boğaz Köprüleri'nin Toplumsal Dili. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi , 0 (44), Erişim: <https://dergipark.org.tr/pub/iusiyasal/issue/594/5981>.

APPLEYARD D., GERSON S.M., LINTELL M. (1981). Livable Streets, University of California Press.

BOURDIEU, P. (1984). Distinction: A Social Critique of the Judgment of Taste, Routledge and Kegan Paul, London.



FREELY, J. (2005). John Freely İstanbul'. Watson H. (Der.), Ofset Yapımevi, 178-180.

GEHL, J. (1987). Life Between Buildings: Using Public Space Washington-Covelon-London: Island Press.

GEHL, J. ve SVARRE, B. (2013). How To Study Public Life? Washington, DC: Island Press.

GEHL ARCHITECTS. Urban Quality Consultants. Gl. Kongevej 1, 4.tv . 1610 Copenhagen V. Denmark. Erişim:<https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/03/TWELVE-QUALITY-CRITERIA.pdf> , 18.02.2020.

- HAUGE, C. (2004). Planning and Place Identity. Hague, C. ve Jenkins, P. (Der.), Place Identity, Participation and Planning. London: Routledge, 3-17.
- JACOBS, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.
- HÜRRİYET (2 Aralık 2015). Karaköy Balık Pazarı Yeniden Açıldı. Hürriyet Gazetesi. Erişim: 17 Kasım 2019, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/karakoy-balik-pazari-yeniden-acildi-40009411>.
- LEFEBVRE, H. (1971). Everyday Life in the Modern World, (S. Rabinovitch, Çev.). NY: Harper & Row Publishers.
- LEFEBVRE, H. (1991). The Production of Space. Blackwell, Cambridge.
- LUTZONI, L. (2016). 'In-formalised urban space design. Rethinking the relationship between formal and informal', *City, Territory and Architecture*, volume 3, Article number: 20.
- LILJA, E. (1995). İnsan vizyonu ve toplum planlaması. Nordic Topluluk Planlama Enstitüsü, Rapor 1995: 1, Stockholm.
- LYNCH, K. (1960). The Image of the City. MIT Press, Cambridge.
- Projects for Public Spaces. (PPS) (2008). 'JAN GEHL'. <https://www.pps.org/article/jgehl> [2019-11-27].
- SENNETT, R. (1999). Gözün Vicdanı: Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam. Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- SIMMEL, G. (1950). Metropolis and the Mental Life. Free Press, New York.
- SUHER, H., OCAKÇI, M., KARABAY AYATAÇ, H., ERTEKİN, Ö. (2004) An Indicator of Sustainable Development: Urban Identity, ITÜ AZ Dergisi (2004-2), Vol. 1, No 2, 26-42: s 27.
- TEKELİ, İ. (1996). Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri; Dumont, P. ve Georgeon, F. (Der.). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	Retail Change in Historic City Centres		
Corresponding Author	Dilek ÖZDEMİR Yeditepe University, Faculty of Architecture, Urban Design and Landscape Architecture Dept, dozdemir@yeditepe.edu.tr		
Received Date	04.01.2021		
Accepted Date	12.02.2021		
Author / Authors	Dilek ÖZDEMİR İrem SELÇUK	ORCID: 0000-0001-8161-0463 ORCID: 0000-0002-5376-9337	
How to Cite	ÖZDEMİR, D. and SELÇUK, İ. (2021). Retail Change in Historic Centres , Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages, 46-58.		

Tarihi Kent Merkezlerinde Ticaretin Değişimi

Dilek ÖZDEMİR¹
İrem SELÇUK²

ÖZ:

Tarihi kent merkezlerindeki çöküş ve eskime ile başa çıkmak amacıyla, yerel yönetimler tarafından en benimsenen araçlardan biri yeniden canlandırma'dır. Bu aynı zamanda yerel yönetimlere yeni işyerlerinin alan çekilmesindeki rekabet güçlerini arttırmak, alana gelen ziyaretçi sayısının yükselmesi ve alandaki emlak değerlerinin artması yönünde yardımcı olmaktadır. Bu yeniden canlandırmanın en önemli araçlarından birisi de yayalaştırma'dır. Yayalaştırma, sağlık, çevre, ulaşım ve erişilebilirlik yönünden de faydalar sağlamaktadır. Yayalaştırma, aynı zamanda perakende ticari faaliyetlerin genişlemesine de ziyaretçi sayısının artışına yaptığı katkılar yoluyla yardımcı olmaktadır. Diğer yandan, yayalaştırma, istenilmeyen bir ticari soylulaşmaya da yol açabilir. Dolayısıyla, dönüşümün erken aşamalarında yerel yönetimlerin bu duruma geri bildirim mekanizmalarını oluşturmaları önemlidir. Bu açıdan İstanbul'un Kadıköy ilçesinde 2004 yılında başlayan yayalaştırma projesi önemlidir. Alanda, yayalaştırma sonrası önemli ölçüde ticari soylulaştırma meydana gelmiştir. Bu yazıda, 2004-2018 yılları arasında Kadıköy tarihi çarşıda meydana gelen küçük esnafın yerlerinden edilmesini incelenerek, nedenleri ortaya koyulacaktır.

ANAHTAR KELİMELER: yayalaştırma, tarihi kent merkezleri, yeniden canlandırma, perakende ticaretin değişimi, soylulaşma

ABSTRACT:

Regenerating the historic centres of cities has long been an important and widely used intervention for local authorities to fight urban decay and obsolescence. It also has helped administrations to increase their competitive power in attracting new businesses, increasing visitors' footfall, and to promote rising property values. Pedestrianization is one

¹ Yeditepe University, Faculty of Architecture, Urban Design and Landscape Architecture, dozdemir@yeditepe.edu.tr

² Küp Design Office, Architect, iremselcuk@hotmail.com

of these intervention tools used to regenerate historic city centres, providing benefits in such areas as health, environment, transportation and accessibility, and also economic and social prospects. Pedestrianization is also one of the most important contributors to the expansion of retail activities, since it increases visitors' footfall. On the other hand, pedestrianization might produce an unintentional commercial gentrification. Therefore, it is wise to note that feedback mechanisms should be established in the earlier phases of the regeneration plans formulated by municipalities. In this respect, the regeneration of the historic centre of the Istanbul's Kadıköy district, which started in 2004 and still continues, is important. In Kadıköy, after the implementation of the pedestrianization scheme, the area has witnessed an unintended commercial gentrification which led to the change of retail functions to a large extent. In this paper, the reasons behind this commercial change, and the displacement of small retailers between 2004 and 2018, is discussed.

KEYWORDS: Pedestrianisation, Historic Town Centres, Regeneration, Retail functions, Gentrification

Retail Change in Historic City Centres

INTRODUCTION:

Throughout history, all pre-industrial cities were pedestrian-dominated cities. Later in the 20th century, the Modernist approach to the urban planning turned this balance against pedestrians; their main approach was to give more freedom to vehicles, in favour of increased mobility for motorized vehicles (Carmona, et al, p.21). Conversely, this resulted in pedestrian-unfriendly cities and historic centres. There were also other reasons for this decline, such as the physical, economic and functional obsolescence of building stock, ageing buildings, and legal issues; and as demonstrated in many revitalization schemes, pedestrianisation has been used as a major tool (Tiesdell, et al 1996). In the second half of the 20th century, pedestrianisation schemes continued to be implemented in Europe, such as in Germany, the Netherlands, and the UK, etc. Among these cases, Copenhagen has turned out to be a success story, in which 100,000 m² of land in the city centre was pedestrianized between 1960 and 2000 (Gehl and Gemzoe, 2000). In the 2000s, European cities, particularly in the UK, saw new practices introduced in cities and the city centres.

The major goal of this article is to describe the outcomes of a pedestrianization scheme in the historical centre of Kadıköy district, on the Asian side of Istanbul. In the research a long period, from 2004 to 2018, is covered. The area was once a residential and commercial centre, however it has lost many of its residents in the course of time, and has become more of a commercial centre where pressures for retail expansion is evident. The area, as well as being a conservation area, is also an important node for the transit traffic of boats, buses, trams and taxis.

1. Pedestrianisation As a Means for Revitalising Historic Towns

1.1. Positive and Negative Aspects of Pedestrianisation Schemes

According to Wooller (et al, 2012) 'urban regeneration through pedestrianised spaces' helps to decrease car-dependency while increasing physical activity levels. Similar paths were also followed in the UK (Tallon, 2010). Through pedestrianisation, city centres were expected to regain their popularity, with an increase in the number of visitors, growing sales, and various opportunities for socialization (Gehl and Gemzoe, 2000; Monheim, 2013). As Sastre (et al, 2013) mentioned, to be successful in the pedestrianization of an area several requirements should be considered and met simultaneously, such as accessibility, traffic and parking in nearby streets, providing space for the service of the shops (loading/unloading), cleaning and security, etc. On the other hand, the success of such schemes may also drive gentrification, leading the displacement of current residents and businesses.

Pedestrianization has transportation benefits, such as improved mobility and accessibility, reduced congestion, accidents, increase in public transportation use. Social benefits include an increased sense of belonging, increase in safety, and heritage preservation. Environmental, economic, social and health benefits are summarized in Soni & Soni (2016, p.146). The study by Sandahl and Lindh (1995) on Sweden revealed that the attractiveness of the city centres significantly increased with pedestrianisation, which also contributed to increased accessibility. As the pedestrianised

city centres become more popular, local real estate prices rose as well. As mentioned by Litman (2014) traffic calming measures bring about safety, comfort, and decrease pollution while increasing real estate values. As well as positive aspects, pedestrianisation also has negative aspects. It is usually inevitable that small-scale businesses in the pedestrianised areas are displaced (commercial gentrification). The change to the trade in the area to meet the consumption requirements of the high-income group is called “commercial gentrification” (Rankin, 2008). If the pedestrianisation project achieves success, real estate prices rise, and small businesses may fail to keep up with this price boom. Thus, they are replaced by chain stores which can pay the increased rents. Despite increased sales, small businesses have to leave the area since they cannot afford the increased rental prices. This puts the shopkeepers in the area in a difficult situation. Consequently, losing their originality and authenticity, these areas become cloned/identical city centres. There have been criticisms that city centres have been turned into monotype cash machines. There is also pressures for the displacement of residential uses in favour of commercial expansion (Tan, 2008).

The efforts to revitalise the historic city centres might possibly end up with two interrelated threats; the first one is the displacement of local and authentic shops with chain stores or higher-end brands; the second is the loss of diversity and variety of city centres at the expense of chains which provide standardised services together with their standardised logo, colour, etc. (NEF Report 2005). After the popularisation of the area, the increases in shop rents cause the displacement of tenant retail premises. This is the case when the shop ownership pattern does not support ownership. Therefore, the small shops and stores owned by these groups are outcompeted by the big international retail chain stores and eventually shut down. In the literature, there is also research showing the economic value of pedestrianization, such as the volume of sales, number of visitors, property values etc. (Kumar and ross, 2006; Sinnett et al 2011; Cömertler, 2007; Hass-Klau 2015). There are also a few research papers analysing the relation between retail changes and commercial property rates (Hon-Yip 2014, Chau *et al* 2000).

2. Pedestrianisation of Kadıköy Historic Centre

Kadıköy is the largest retail concentration on the Asian side of the city. In the 19th century, the old marketplace was an important commercial node (see Figure 1). When the Kadıköy Municipality decided to implement the Regeneration of the Historical Centre project, there were serious economic, social, transportation, and conservation problems. In this context, an association of tradesmen in the historic centre was also established. In accordance with the decisions of the Board for the Protection of Cultural and Natural Properties, the Municipality of the County of Kadıköy and the ÇEKÜL Foundation became project partners on 6 October 2004. With the protocol signed upon this partnership, the Regeneration Project for the Historic Centre was launched. The overall purpose of the Regeneration Project for Kadıköy was to ‘regenerate’ the ‘Historic Centre which had gradually been losing its economic, physical and historic significance’. Although the pedestrianisation scheme was not welcomed by all tradesmen in the beginning, after observing its success it has been widely accepted by retail establishments in the area.



Figure 1: Kadıköy Historic Centre
Source: google earth map, prepared by authors

2.1. Research Method

One of the main goals of this research was to understand the advantages and disadvantages of the regeneration scheme, especially the effects of the pedestrianization. In the survey, questions regarding the economic, social and physical dimensions of the pedestrianization were asked. The pedestrianization project was completed in five years, from 2004 to 2009. The first part of our research was completed in 2014. In this period, the survey and the 2014-landuse was completed; and then in 2018, another land-use was made to understand the changes from 2014 to 2018. Also, national and international chains were identified on a map. In the research, both shopkeepers and visitors were interviewed in July 2014. The survey was made both on weekdays and at weekends. Considering that there are 317 retail units at the ground level, almost a third of the shopkeepers (100) were interviewed. Yazıcıoğlu and Erdoğan (2004, p.50) stated that when the size of the selected base is unknown, within ± 0.05 sampling error and 95% confidence interval there has to be at least 384 surveys completed. Therefore, 400 surveys were allocated, only 398 were answered.

2.2. The Results of the Surveys and Interviews

The results of our analysis showed that a great majority of the visitors (65.58%, 216 out of 298 people) were between 20 and 39 years old, i.e., young people. The age group between 40 and 49 is 13.32 % (53 people) and the youngest age group (10 and 19) is 11.31% (45 people) (See Table 1). As can be observed from the Table 1, a majority of the visitors (the sum of *agree* and *totally agree*) think that after pedestrianisation property prices increased (45,7%); foreign and

local visitors increased (50,1%); the area was visually and aesthetically embellished (47%); and eating and drinking places increased (55.6%). These are recognised as indications of the success of the scheme. The increase in property prices is a positive aspect of the pedestrianisation with respect to the owners. However, for the tenant retailers, this indicator of success turns has also become a threat; because shop rents also increase with the increase in visitors' footfall.

VISITORS' VIEWS POSITIVE ASPECTS	DISAGREE		SLIGHTLY AGREE		PARTIALLY AGREE		AGREE		TOTALLY AGREE	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Area became safer	94	23,9	44	11,2	110	27,9	81	20,6	65	16,5
Property prices increased	59	15,4	41	10,7	108	28,2	114	29,8	61	15,9
Cultural activities increased	64	16,7	42	11,0	119	31,1	94	24,5	64	16,7
Foreign/local tourists increased	50	13,0	55	14,3	87	22,6	118	30,6	75	19,5
Visual & aesthetic beautification	69	17,9	32	8,3	103	26,8	109	28,3	72	18,7
Increased attractiveness	63	16,4	44	11,4	100	26,0	106	27,5	72	18,7
Eating/drinking places increased	35	9,1	45	11,7	91	23,6	121	31,4	93	24,2
Number of car parks increased	88	23,0	56	14,6	83	21,7	101	26,4	55	14,4
Local tourists increased	41	10,7	52	13,5	101	26,3	108	28,1	82	21,4
Foreign tourists increased	59	15,4	44	11,5	80	20,8	85	22,1	116	30,2

Table 1. Visitors' Views about Pedestrianisation / Positive Aspects

This observation of the visitors' is also confirmed by the shopkeepers, stating that the number of shops closing down increased, because they could not afford the increased shop rents. As it is observed in the Figure 2, two thirds of the shopkeepers think that after pedestrianization small and old businesses had to close down.

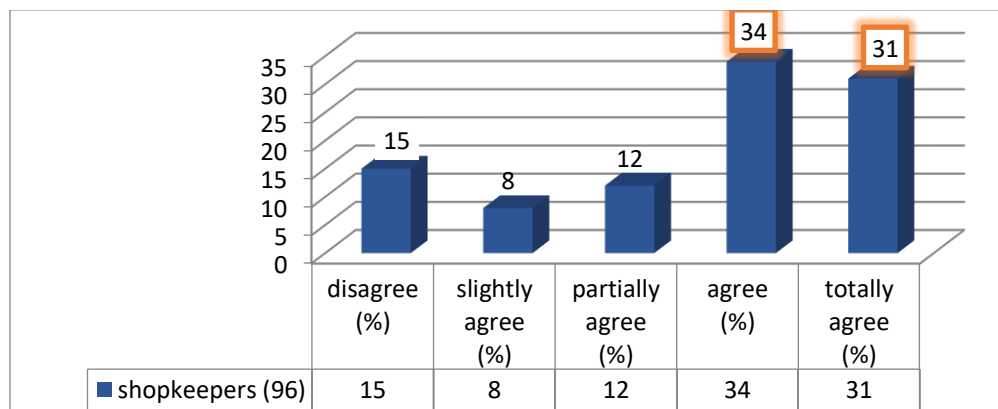


Figure 2: Shops are closed down after pedestrianisation (Shop-owners' views)

Kadıköy Historic Centre has always been a node for the prepared-food industry. The research showed that Mühürdar and Yasa Muvakkithane, Tellalzade and Serasker are important streets. In 2014, the authors updated a ten-year-old (2004) landuse map. This analysis showed that a third of the shops (108 shops out of 317) changed their retail functions (Selçuk, 2014) (see Figures 3,4)

In July 2014, as an externality, the Law of Obligations was changed to give the right to the property holders to legally displace tenants who had rented the same shop for more than 10 years. In the KHC, almost 2/3 of the shopkeepers are

tenants, and this legal change worsened their affordability of rents. After this change, it became possible for property owners to ask for higher rents. In 2016, for example, for a 100-m² shop, the rent was 10,344 US/month (Karakaş, 2016).

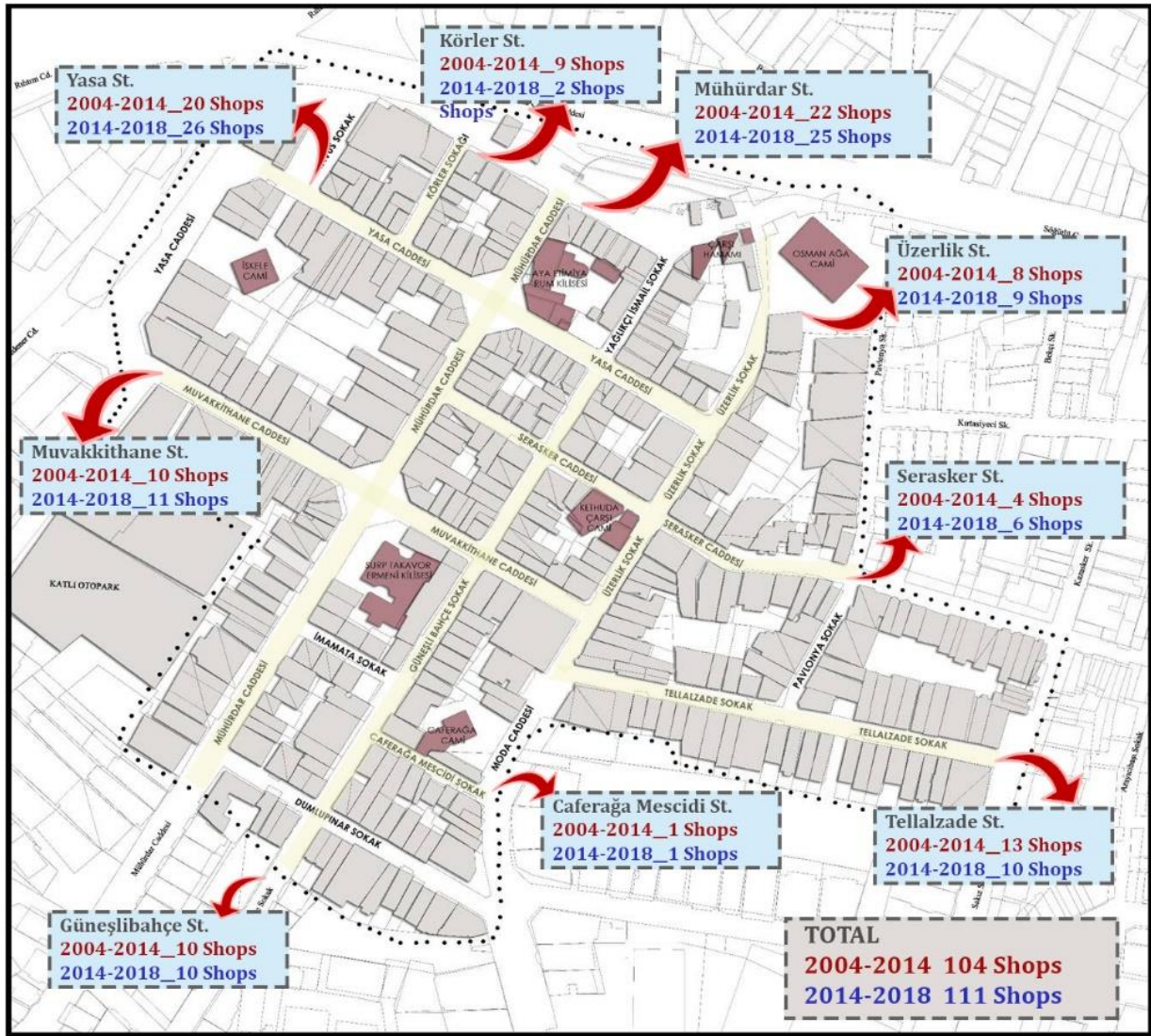


Figure 3: The Change in the shopmix in the KHC (2004, 2014 and 2018) **Source:** Prepared by authors

In the year 2014 a comparison with totals for 2004 showed that 107 shops changed their functions over 10 years, mostly turning into restaurants and cafes (43%). In that decade, four antiques shops and 10 bookstores were closed. These changes occurred mostly in two main streets, Mühürdar and Yasa.

An in-depth interview with Mehmet Ecevit from the Association of Retailers revealed that the opening of the nearby shopping centre Nautilus in 2002 had attracted some of the customers of the historical centre; however, after some time many visitors still preferred to shop in the Kadıköy historical centre. Starting from 2009, the pedestrianized area started to be popular among both visitors and investors looking for profits in the retail sector. This ended up with higher rents being asked by the shop owners from the existing tenants. This process has been further accelerated by a change in the

Law of Obligation which made it possible to displace tenants who rented the same shop for more than ten years. This way, small, family-owned businesses had to leave the area since they could not afford the much higher rents. On the other hand the keen investors, who paid these excessive rents, soon found out that unless they offered very specialized expensive services, it was not possible to pay the inflated rents and make profit simultaneously. This led to a rapid turnover among the business start-ups. Changing demographic structure in the area also resulted in the traditional shops serving to the daily needs of the locals being obliged to move to upper floors. Consequently, the demand for services was re-directed towards eating/drinking places, rather than the diverse needs of a traditional neighbourhood.

The land-use analysis in 2018 showed that the consequences of legal change regarding the displacement of old tenants were dire, as from 2014 to 2018, 107 shops (out of 317) changed their functions. Two main streets, Yasa and Mühürdar, were the ones with the highest rate of shop closures and new start-ups. For example, in Mühürdar Street, 25 shops changed their functions in four years (2014 - 2018), while 22 changes took place between 2004 and 2014.

STREETS	2004-2014	2014-2018	TOTAL
Muvakkithane Street	10	11	21
Mühürdar Street	22	25	47
Tellalzade Street	13	10	23
Serasker Street	4	6	10
Yasa Street	20	26	46
Üzerlik Street	8	9	17
Körler Street	9	2	11
C.Mescidi Street	1	1	2
Pavlonya Street	6	6	8
Yağcı İsmail Street	3	3	6
Tavus Street	2	2	4
Güneşlibahçe	10	10	20
TOTAL	108	107	215

Table 2: The Consecutive Change in Retailers in the KHC from 2004 to 2018

Tellazade Street managed to keep its authentic atmosphere with its antique shops, in spite of the changes. In the 2014-2018 period, there are four new antique shops, 21 new retail stores, and 25 new restaurants and cafes were opened, although 3 bookstores were closed. In 15 years, the area has been filled with national and international chains (see Figure 5).



Figure 4: National and international Chains in the KHC, in 2018

Source: Prepared by authors

A striking result was the scale of the changes, that is, on the street level there are 317 commercial premises; and as it can be observed in the Tables 2 and 3, within 14 years, 215 shops changed their functions. This means that 68% of the shops have gained new functions, mostly moving towards the eating and drinking sector. Many of these new businesses are the “fish and raki” restaurants/cafes, which filled a gap in the market after the closing down the fish and raki restaurants in the historical Beyoğlu district in 2011 (Milliyet, 2011; Bilgici, 2017). As Table 3 shows there has been a big change in the retail functions from small businesses to restaurants/cafes.

Streets	No.shops	Retail type 2014	Retail type 2018
MUVAKKİTHANE STREET	1	Bookstore	Restaurant/ Cafe
	1	Herbalist	Restaurant/ Cafe
	1	Food	Clothing items
	1	Clothing items	Restaurant
	2	Food	Shop
	2	Food	Restaurant/ Cafe
	1	Restaurant	Empty Shop
	1	Clothing items	Shop
	1	Shop	Restaurant/ Cafe
TOTAL:	11		
MÜHÜR DAR STREET	10	Food	Restaurant/ Cafe
	1	Bookstore	Restaurant/ Cafe
	1	Restaurant/ Cafe	Clothing items
	1	Empty Shop	Shop
	1	Restaurant/ Cafe	Empty Shop
	1	Bookstore	Empty Shop
	1	Clothing items	Shop
	1	Clothing items	Empty Shop
	1	Clothing items	Food
	1	Empty Shop	Shop
	1	Clothing items	Restaurant/ Cafe
	2	3+functions	Restaurant
	1	Restaurant	Shop
2	Restaurant	Food	
TOTAL:	25		
TELLALZADE STREET	4	Restaurant/ Cafe	Antique shop
	1	Restaurant/ Cafe	Food
	1	Antique shop	Empty Shop
	1	Antique shop	Shop
	1	Clothing items	Shop
	1	Shop	Antique shop
	1	Shop	Restaurant/ Cafe
TOTAL:	10		
SERASKER STREET	2	Food	Shop
	3	Food	Restaurant/ Cafe
	1	Antique shop	Shop
TOTAL:	6		
YASA STREET	1	White goods/furniture	Shop
	9	Clothing items	Shop
	3	Shop	Restaurant/ Cafe
	1	Food	Shop
	3	Food	Restaurant/ Cafe
	1	Herbalist	Shop
	1	Food	Restaurant/ Cafe
	1	3+functions	Restaurant/ Cafe
	2	Restaurant/ Cafe	Food
	1	Empty Shop	Shop
	2	Restaurant/ Cafe	Shop
	1	Clothing items	Empty Shop
TOTAL:	26		

ÜZERKLİK STREET	1	Clothing items	Restaurant/ Cafe
	1	White goods/furniture	Restaurant/ Cafe
	2	Food	Shop
	1	Shop	Empty Shop
	1	Clothing items	Shop
	2	Clothing items	Empty Shop
	1	Empty Shop	Shop
TOTAL:	9		
KÖRLER TOTAL:	1	Clothing items	Empty Shop
	1	Food	Empty Shop
TOTAL:	2		
C.MESCİDİ STREET TOTAL:	1	Clothing items	Restaurant/ Cafe
	1		
PAVLONYA STREET	2	Restaurant/ Cafe	Antique shop
	1	Restaurant/ Cafe	Shop
	1	White goods/ furniture	Shop
	1	Restaurant/ Cafe	Empty Shop
	1	Clothing items	Antique shop
TOTAL:	6		
YAĞCI İSMAİL STREET TOTAL:	2	Food	Restaurant/ Cafe
	1	Food	3+functions
	3		
TAVUSKUŞU STREET TOTAL:	1	Food	Restaurant/ Cafe
	1	Empty Shop	Bookstore
TOTAL:	2		
GÜNEŞLİBAHÇE STREET	2	Clothing items	Restaurant/ Cafe
	1	Empty Shop	Restaurant/ Cafe
	1	3+functions	Restaurant/ Cafe
	4	Food	Restaurant/ Cafe
	1	Empty Shop	Food
	1	Shop	Restaurant/ Cafe
	1	3+functions	Bookstore
TOTAL:	10		
FINAL TOTAL:	107		

Table 3. Functional Change of Retail Premises in the KHC (2014-2018)

During work on this article, the world has been hit by the Covid-19 virus. In order to understand the economic consequences of the pandemic in Kadıköy's historic commercial centre, we conducted an online connection with the chair of the Association of the Retailers of the Kadıköy Historic Centre, Mr. Ali Geçgel on September 1, 2020. According to Mr.Geçgel:

“Kadıköy historic centre has been going through a difficult period, many shops are turning over their rights, or closing down due to high rents and the absence of customers. Delicatessens, sweet shops, *halva* shops, and many other similar types of businesses have either closed down or moved to other locations with cheaper rents. Along the Tellalzade Street, many antique shops have been replaced by restaurants. The Historic centre has been losing its diversity of shops. Unfortunately, local shopkeepers have not been able to benefit from the

support funding of the government; and many of the shops have been subleased ... Another problem is the inappropriately restored historical buildings, and during the pandemic, this problem has worsened.”

According to the Chair of the Association of the Retailers, if the necessary steps are not taken immediately, Kadıköy historical centre will be a marketplace serving only the textile and clothing industry, and eating and drinking places. To prevent this, historic shops and businesses along these historic streets and age-old buildings should be listed to conserve their heritage, and their guilds tradition.

CONCLUSION:

The regeneration of the Kadıköy historic centre has shown that improvements in the physical environment end up with an increase in property values, which reflect themselves in the shop rents. In cases, where the rate of tenancy is high, this might create problems for the small shopkeepers, family-businesses, and one-of-a-kind specialist shops which are not part of national or international chains. In the case of Kadıköy, these were the reasons which caused a high rate of shop closures and turnovers from 2004 to 2020. In addition to this, the legal amendments which enabled property owners to displace old tenants worsened the situation. The success of the historic centre pedestrianization scheme, unintentionally, brought about another problem, that is the reducing the diversity of retail functions. The historic centre and marketplace, once full of various types of commercial activities, has become a place full of *fish-and-raki* restaurants and Turkish coffee shops. This disproportionate clustering of a limited variety of retail units has also led to the diminishing richness in the supply of services. This way, the historic city centre of Kadıköy has become full of eating and drinking places, but lacks florists or millinery shops; this is a trend called the emergence of the “clone town” by the British economists (NEF 2005). The area also has been filled with national and international chains which can be found in any shopping centre in the city, leading to a certain blandness in the appearance of the town. The interviews with the association of the local tradesmen showed that there can be various measures to prevent losing authenticity in the area, such as controlling the permits for newly opened businesses, so that each time the same category of retail units can be retained instead of creating new eating and drinking places. The Association of the Retailers also suggested that the municipality should keep an inventory to control and monitor the start-ups and closing-down of businesses. Also, family-owned, small businesses providing specialized services can be given tax exemptions by the municipality. In fact, small-scale fine grain retail units are the ones giving an area its image and identity. Therefore, these are the ones which should be supported or protected by local authorities that plan to attract local and foreign visitors looking for authenticity and new experiences. The rent levels can be kept under control and assessed objectively to prevent speculative rent increases by the property owners.

The literature review has also demonstrated that municipalities might keep hold the ownership of some of the shops in the pedestrianized/regenerated area so that some very special retail units/businesses, instead of being displaced, can stay in business in the rent-controlled shops in the area. Local tradesmen can come together to form associations to stay resilient against national and/or international chains; and finally, the visitors might prefer to shop from the old local businesses as part of their awareness and sensitivity to protect the authentic tastes in the area (Rankin 2008, p. 43-47). All these problems and proposed solutions mean that pedestrianization cannot be considered only as a simple limiting device to control vehicular traffic by installing street furniture in the pedestrianized area. It requires a wide range of measures to stop commercial gentrification and displacement of local authentic, specialized retail services. In most cases, surprisingly, it has not been the failure but the success of pedestrianization schemes that has brought problems to the area.

Çıkar Çatışması: yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: yoktur.

KAYNAKÇA:

- Bilgici, Y. (2017) Kadıköy yükseliyor çünkü insanın ruhuna sesleniyor (07.10.2017) [https://www.hurriyet.com.tr/kelebek/hurriyet-pazar/kadikoy-yukseliyor-cunku-insanin-ruhuna-sesleniyor-40602936] (accessed at 03.09.2020).
- Carmona, M. Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003) *Public places – urban spaces: a guide to urban design*, Architectural Press, Elsevier.
- Chau, K.W., Pretorius, F., & Yu, C.K. (2000) The determinants of street level retail shop prices in Hong Kong, Paper presented at the Pacific Rim Real Estate Society Conference, 23-27 January 2000, Sydney, Australia.
- Cömertler, S. (2007) The impact of pedestrianization on residential property rental values, PhD Thesis submitted to the Graduate School of Engineering and Sciences, İzmir Institute of Technology, İzmir.
- Gehl, J. & Gemzoe, L. (2000) *New city spaces*, the Danish Architectural Press.
- Hass-klau, C. (2015) *The pedestrian and the city*, London and New York: Routledge,
- Hon-yip, W. (2014) Impacts of pedestrian schemes on the types of retailers, Unpublished Master's thesis in Department of Urban Planning and Design, University of Hong Kong
- Karakaş, G. (2016) Kadıköy tarihi çarşı tarihe karışıyor (Kadıköy historic marketplace is becoming a thing of the past), April 2016, [http://www.milliyet.com.tr/kadikoy-carsisi-tarihe-karisiyor--gundem-2219231/] (accessed at 25.06.2016).
- Litman, T. (2014) Economic value of walkability, Victoria Transport Policy Institute.
- Milliyet (2011) Masalar gitti, Beyoğlu bitti , published on 25.07.2011 [https://www.milliyet.com.tr/gundem/masalar-gitti-beyoglu-bitti-1418525] (accessed at 03.09.2020).
- Monheim, R. (2013) Inner cities from the perspective of their pedestrians –more than just commercialism, paper presented at the walk21 conference in Munich, http://www.call.walk21munich.com/presentations/bs506_rolfmonheim.pdf (accessed at 10.08. 2014).
- NEF [New Economics Foundation] (2005) Clone town Britain Report, [http://b3cdn.net/nefoundation/1733ceec8041a9de5e_ubm6b6t6i.pdf] (accessed 12.03.2013)
- Özdemir, D (2010) Giriş: Batı Avrupa’da kentsel dönüşüm olgusunun süreç içinde değişen anlamları ve türkiye yansımaları”, in *Kentsel dönüşümde politika, mevzuat, uygulama: Avrupa deneyimi, İstanbul uygulamaları* D.Özdemir (ed.) Ankara: Nobel Publications, pp. 1-31.
- Rankin, K.N. (2007) Commercial change in toronto’s west-central neighbourhoods, research paper, university of toronto [http://www.urbancentre.utoronto.ca/pdfs/publications/rp214rankincommercialchangewesttoronto9-2008.pdf] (accessed 10.10.2014)
- Sastre, j., Sastre, A., Gamo, A.M., & Gaztelu, T. (2013) Economic impact of pedestrianisation in historic urban centre, the Valdemoro case – study (Spain), *Procedia Social and Behavioural Sciences*, 104, pp.737 – 745.
- Selçuk, İ. (2014) Socio-economic outcomes of transformations in city centres: the pedestrianization of Kadıköy historic centre, Yeditepe University, Graduate School of Natural Applied Sciences, İstanbul.

Sinnett, D., Williams, K., Chatterjee, K., & Cavill, N. (2011) Making the case for investment in the walking environment: a review of the evidence. Technical report. Living Streets, London. [accessed at <http://eprints.uwe.ac.uk/15502>] 15.10.2016

Soni, N., & Soni, N. (2016) Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area, *Land Use Policy*, 57, pp.139-150.

Tallon, A. (2010) *Urban regeneration in the UK*, London: Routledge.

Tan, E. (2008) Downtown Disney, street level desires – discovering the city on foot Hoeven, F.D., Smith, M.G.J., Spek, S.C., *Street level desires – discovering the city on foot*, pp. 115-121.

Tiesdell, S., Oc, T., & Heath, T. (1996), *Revitalizing historic urban quarters*, Oxford: Butterworth-Heinemann,

Yazıcıoğlu, Y., & Erdoğan, S. (2004). *SPSS uygulamalı bilimsel araştırma yöntemleri*, Ankara: Detay Publications.

Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	Cultural Heritage In The Perspective Of Destination Marketing. Discovery Of Divriği Çiğdemli Village		
Corresponding Author	Derya KUTLU Sivas Cumhuriyet Üniversitesi/ Zara Veysel Dursun Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu/ Sigortacılık ve Risk Yönetimi Bölümü deryautebay@gmail.com		
Received Date	12.10.2020		
Accepted Date	15.02.2021		
Author / Authors	Derya KUTLU	ORCID: 0000-0003-2258-9250	
How to Cite	KUTLU, D. (2021). <i>Destinasyon Pazarlaması Perspektifinde Kültürel Miras. Divriği Çiğdemli Köyünün Keşfi</i> , Kent Akademisi, Volume, 14 (45), Issue 1, Pages, .59-72.		

Destinasyon Pazarlaması Perspektifinde Kültürel Miras. Divriği Çiğdemli Köyünün Keşfi

Derya KUTLU¹

ABSTRACT:

Interest in sea, sand and sun-themed holiday concept has been replaced by interest in alternative tourism. People have begun to wonder about the cultural texture of different regions and to make their holiday plans in this direction. The development of destination centers, reaching a sufficient number of demands and ensuring sustainability are developing in parallel with how much they benefit from marketing opportunities. The concept of destination marketing has become important to the extent that can not be ignored. In order for the destination marketing to be successful, it is important to protect these places, to contribute to their development and to ensure that they see the value they deserve in terms of tourism. This, in turn, is only possible through the implementation of effective marketing activities. The aim of the study is to examine how Çiğdemli village, which is a cultural heritage with approximately 1000 years of history in Divriği District of Sivas, should be used in the perspective of Destination Marketing. Exploring the village as an important destination, making it known to people, raising awareness and bringing the tourism potential to the literature are also among the aims of the study. In this context, information was gathered from Divriği municipality and Çiğdemli village association on the activities carried out and planned to take the village under protection as a protected area and contribute to the tourism of the district. In addition, the village was visited and its unique cultural texture was observed. As a result of the research, it was determined that the village is a destination place as a cultural heritage and that the necessary activities are continued to be carried out to become a tourist attraction center.

KEYWORDS: Destination Marketing, Cultural Heritage, Divriği, Village of Çiğdemli(Tuğut)

¹ Sivas Cumhuriyet University, Zara Veysel Dursun School of Applied Sciences, Department of Insurance and Risk Management, deryautebay@gmail.com

ÖZ:

Deniz, kum ve güneş temalı tatil anlayışına olan ilginin yerini alternatif turizme olan ilgi almaya başlamıştır. İnsanlar farklı bölgelerin sahip oldukları kültürel dokuyu merak etmeye ve tatil planlarını bu doğrultuda yapmaya başlamışlardır. Destinasyon merkezlerinin gelişmesi, yeterli sayıda talebe ulaşabilmesi ve sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi pazarlamanın imkânlarından ne kadar yararlandığına paralel olarak gelişim göstermektedir. Destinasyon pazarlaması kavramı göz ardı edilemeyecek ölçüde önemli hale gelmiştir. Destinasyon pazarlamasının başarıya ulaşması için söz konusu mekânların koruma altına alınması, gelişimine katkı sağlanması ve turizm anlamında hak ettiği değeri görebilmesinin sağlanması önemlidir. Bu da ancak etkili pazarlama faaliyetlerinin uygulanması ile mümkün olmaktadır. Yapılan çalışmanın amacını, Sivas'ın Divriği ilçesinde bulunan ve yaklaşık 1000 yıllık tarihe sahip kültürel miras olan Çiğdemli Köyünün destinasyon pazarlaması perspektifinde nasıl kullanılması gerektiğinin incelenmesi oluşturmaktadır. Köyün önemli bir destinasyon mekânı olarak keşfedilmesi, insanlara duyurulması, farkındalık yaratılması ve turizm potansiyelinin varlığının literatüre kazandırılması da çalışmanın amaçları arasındadır. Bu bağlamda köyün sit alanı olarak koruma altına alınması, ilçenin turizmine katkı sağlaması için yapılan ve yapılması planlanan faaliyetler konusunda Divriği belediyesi ve Çiğdemli Köyü derneğinden bilgiler toplanmıştır. Ayrıca köye ziyaret gerçekleştirilerek, eşsiz kültürel doku gözlemlenmiştir. Araştırma sonucunda köyün bir kültürel miras olarak destinasyon mekânı olduğu, turistik çekim merkezi haline gelmesi için gerekli faaliyetlerin yapılmasına devam edildiği belirlenmiştir.

ANAHTAR KELİMELER: Destinasyon Pazarlaması, Kültürel Miras, Divriği, Çiğdemli Köyü

“Destinasyon Pazarlaması Perspektifinde Kültürel Miras. Divriği Çiğdemli Köyünün Keşfi”

GİRİŞ:

Bir şehre ait tarihi ve kültürel miras, doğal güzellikler gibi değerler kimlik oluşturulması ve destinasyonların pazarlaması açısından oldukça önem taşımaktadır. Günümüzde hızla artan bir ivmeyle gelişen turizm sektörü içerisinde bulunan bu değerlerin sahip olduğu çekicilikler destinasyonlara büyük katkılar sağlamaktadır. Dünyada çeşitli çekiciliklere sahip birçok destinasyon mekânı bulunmaktadır. Bu destinasyon mekânlarının benzerleri içerisinde farklılaşmasını sağlamak için etkin destinasyon pazarlaması planlarının yapılması gerekmektedir. Böylelikle turistlere o mekâna özgü deneyimler yaşatılabilmektedir. Çünkü destinasyon mekânlarında turistlere sunulan farklı hizmetler ile turizm pazarı için pay almak amaçlanmaktadır. Ayrıca destinasyon pazarlamasının etkin yapılması ile bölge için ekonomik katkı da sağlanmış olmaktadır.

Bir yerin destinasyon mekânı olarak adlandırılabilmesi için doğal ve kültürel zenginliklere sahip olması, bölgeyi ziyaret edecek insanlar için bölgeye özgü aktiviteler oluşturulması, konaklama yerlerinin varlığı ve yeterliliği, bölgeye ulaşımın kolaylıkla sağlanabilir olması, kamusal olanakların olması, belirli bir marka imajına sahip olması gibi özellikler gerekmektedir ve sınırları belli bir coğrafi alan olarak destinasyon alanının belirtilmesi önem taşımaktadır (Bahar ve Kozak, 2005:78). Destinasyon mekânlarının coğrafi sınırları Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından oluşturulmaktadır.

Günümüzde destinasyon mekânlarına talep oluşturulması pazarlama faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ile mümkün olmaktadır. Destinasyona ait marka kimliği oluşturmak, onu benzerlerinden ayıran özellikleri ortaya çıkarmak, yapılan pazarlama faaliyetlerini gerçekleştirirken ortaya çıkarılan bu özelliklere vurgu yapmak söz konusu destinasyonun rekabetçi turizm pazarında yer edinmesini sağlayacak önemli öğelerdir. Ayrıca destinasyon mekânını yöneten kişiler kadar burada yaşayan insanlar da destinasyon pazarlaması konusunda büyük sorumluluk taşımaktadır. Çünkü burada yaşamını sürdüren insanlar söz konusu destinasyonun en çok öneme sahip pazarlama elemanlarıdır. Dolayısıyla destinasyon pazarlamasının başarıya ulaşması ve uzun vadede bu başarıyı elde tutabilmesi için halkın da destinasyona yerleştirilmesi ve bilinçlendirilmesi için gerekli ve yeterli çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Kültürel miras değerlerinin farkındalığının oluşturulması ve turistik çekim merkezi olarak değer görmesinin sağlanması konusunda destinasyon pazarlaması büyük öneme sahiptir. Sivas'ın Divriği ilçesinde bulunan ve yaklaşık Kategorik ayrımların öneminin arttığı zorunlu durumlar haricinde başlık düzey sayısı üç ile sınırlı tutulmalıdır.

1000 yıllık tarihe sahip kültürel miras olan ve sit alanı olarak koruma altına alınan Çiğdemli Köyü destinasyon pazarlaması perspektifinden incelenmiştir. Çiğdemli Köyünün turizm potansiyeli hakkında bilgiler elde edilmiştir.

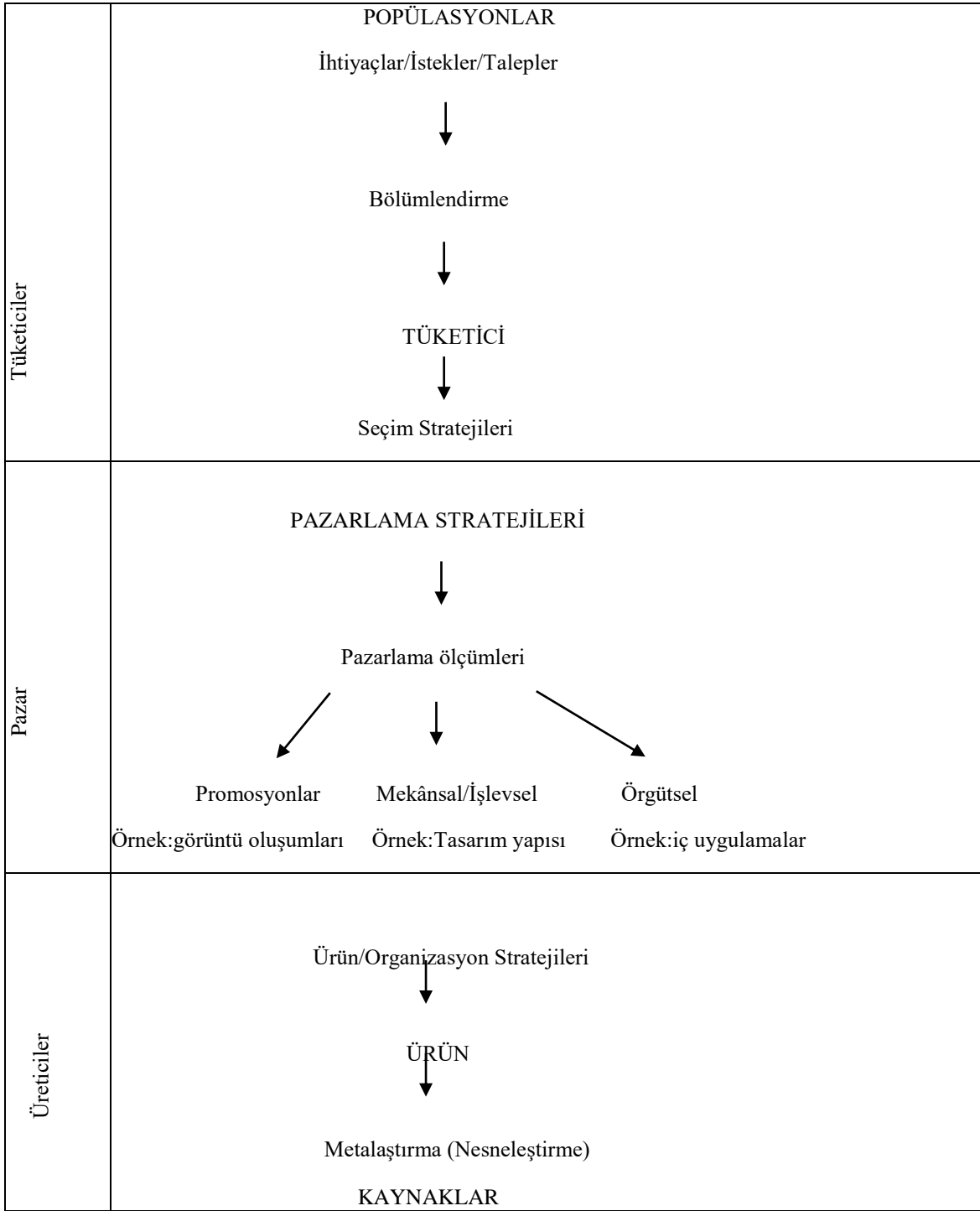
Destinasyon pazarlaması kapsamında köy ile ilgili yapılması gerekenlerin neler olması gerektiği konusunda önerilerde bulunulmuştur. Destinasyon pazarlamasının doğru doğru stratejiler geliştirilerek uygulandığında köyün ilçe turizmine ciddi katkılar sağlayacağı açıktır. Ayrıca köye ait çekilmiş resimler de Divriği Belediyesi'nden temin edilmiş ve çalışmaya eklenmiştir.

1. Destinasyon Pazarlaması

Destinasyon kelimesini Türk Dil Kurumu “varılacak yer” olarak tanımlamıştır. "Yer" terimi şehirler, şehir bölgeleri, bölgeler, topluluklar, alanlar, eyaletler ve uluslar gibi türlü yeri ifade etmek için kullanılır. Yer bir ulus devlettir, jeopolitik bir fiziksel mekândır; bir bölge veya eyalet; kültürel, tarihi veya etik açıdan sınırlanmış bir bölge; merkezi bir şehir ve çevresindeki nüfus; çeşitli tanımlanabilir özelliklere sahip bir piyasa; bir endüstrinin ana üssü ve benzer endüstriler ve tedarikçilerin kümelenildiği; insanlar arasındaki ilişkilerin psikolojik bir niteliğidir (Kotler, Hamlin, Rein ve Haider, 2002:4). İnsanlar destinasyonlara bir uğrak yeri ya da mola noktası olarak değil tatil, gezip görme gibi belirli bir amaç için gelmektedirler. Yani destinasyon mekânlarını seçmektedirler. Söz konusu destinasyon mekânları bir köy, kasaba, ilçe olabileceği gibi şehir, bölge, eyalet, ülke gibi daha büyük ölçekli yerleşim yerleri de olabilmektedir.

Destinasyon mekânları da tıpkı işletmeler gibi insanları çekebilmek için pazarlama stratejilerinden yararlanılarak yönetilmelidir. Destinasyonlar, ziyaretçilerin ve yatırımcıların beklentileri karşılandığında başarılı olmaktadır. Bu başarının temelini destinasyonların etkin bir şekilde pazarlanabilmesi oluşturmaktadır. Destinasyon pazarlaması; hedef pazarların ihtiyaçlarını karşılayacak bir yer tasarlamak anlamına gelmektedir. (Kotler vd., 2002:183). Günümüzde destinasyon mekânlarının turistleri, fabrikaları, şirketleri ve yetenekli insanları çekmesi ve aynı zamanda bu yerlerin yönetimi için stratejik pazarlama yönetimi araçları ve bilinçli markalaşmanın benimsenmesi gerekmektedir. Dolayısıyla destinasyon pazarlaması; yer için olumlu bir imaj oluşturmak ve işletmeleri, turistleri, kurumları, etkinlikleri o yeri çekici kılmak şeklinde amaçlar için kullanılmaktadır (Kotler ve Gertner, 2002:253).

Destinasyon pazarlaması süreçlerden oluşmaktadır. Bu süreçler; pazarlama fırsatlarının analiz edilmesi, pazarlama stratejilerinin geliştirilmesi, pazarlama programlarının planlanması ve pazarlama çabasının yönetilmesinden oluşmaktadır (Kotler, 1997:90). Şekil 1’de, “bir destinasyon pazarlama sürecindeki unsurlar” üç perspektifte ele alınmıştır. Bunlar; üreticiler, pazar ve tüketicilerdir. Süreç ögeleri ise; kaynaklar, ürün, pazarlama stratejileri ve ölçümleri, müşteri popülasyonları, bölümlenme ve stratejilerden oluşmaktadır (Ashworth ve Voogd, 1994:43).

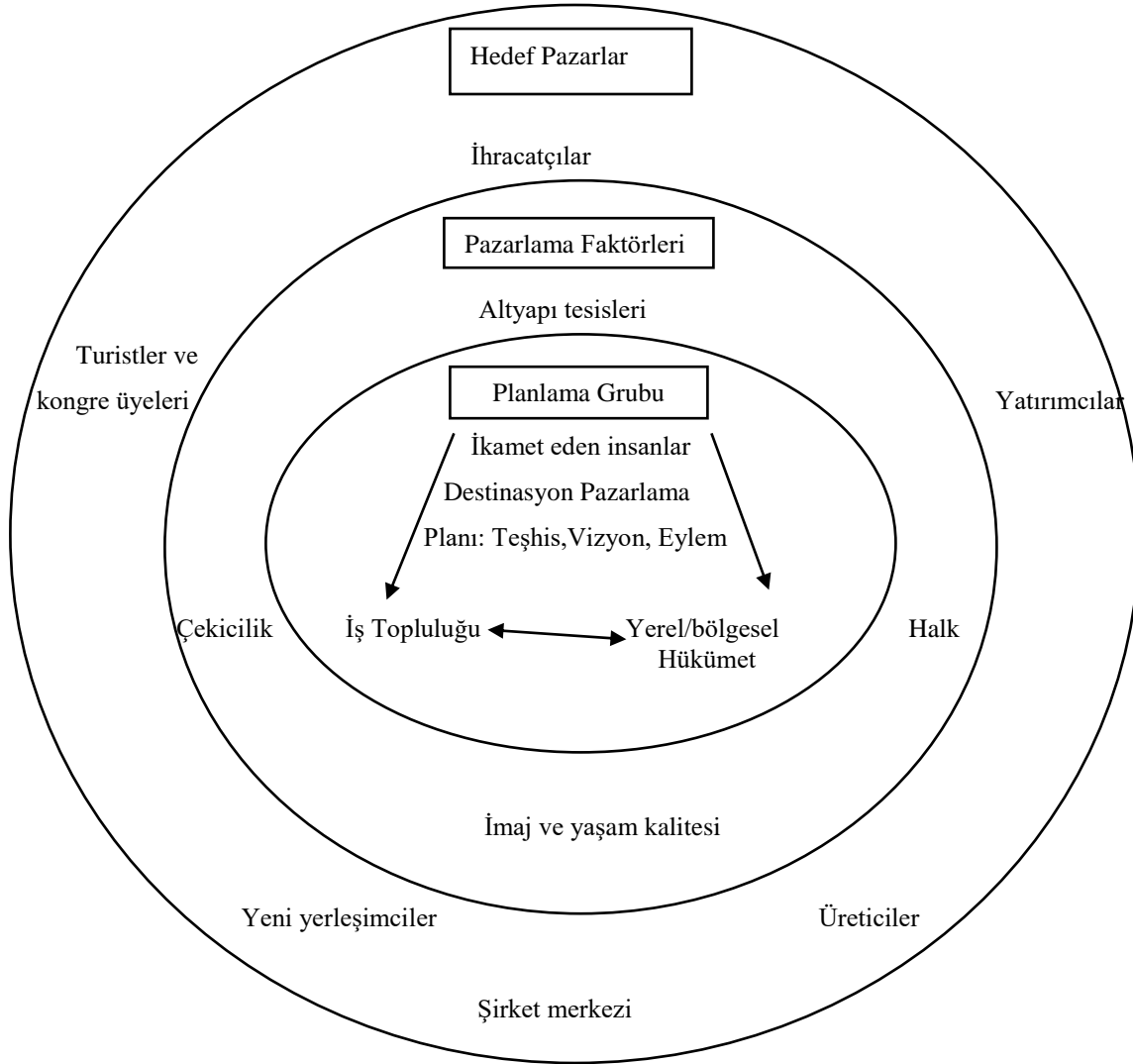


Şekil 1. Bir Destinasyon Pazarlama Sürecindeki Unsurlar (Kaynak: Ashworth ve Voogd, 1994:43)

Öğelerin her biri geleneksel pazarlamadakilerden farklıdır. Bu farklılıklar, basit bir yöntem aktarmasından daha fazlası olan destinasyon pazarlamasının ayırt edici karakterini belirlemektedir (Ashworth ve Voogd, 1994:43). Destinasyon pazarlaması, seçilen bir tesis paketinin satışını veya tüm yerin onunla ilişkili resimler aracılığıyla satışını içerebilmektedir. Destinasyonlar, farklı amaçlara yönelik birçok farklı tüketici grubuna ürün olarak pazarlanmaktadır. Kamu, yarı kamu ve özel kuruluşlar bir destinasyon ürününün üreticileri olabilmektedirler. Müşteriler destinasyonlar

arasından seçim yapmakta özgürdürler. Destinasyonların fiyatlandırılması genellikle dolaylıdır, soyuttur ve genellikle parasal olmamaktadır. Reklam ve tanıtım, birçok olası pazarlama önlemlerinden yalnızca biridir. Ölçülerin seçimi, kuruluşun pazarlama stratejileri ve hedeflerinin seçimine bağlı olmaktadır. Her strateji, farklı pazarlama faaliyetleri karışımı gerektirebilmekte ve çok sayıda strateji aynı anda oluşturulabilmektedir (Porter, 2001:155-156; Kotler ve Gertner, 2002:253).

Destinasyon pazarlamasının seviyeleri; hedef pazarları, pazarlama faktörlerini ve planlama grubunu içermektedir. Bu seviyeler arasındaki ilişki Şekil 2'de, özetlenmiştir (Kotler vd., 2002:46):



Şekil 2. Destinasyon Pazarlamasının Seviyeleri(Kaynak: (Kotler vd., 2002:46)

Hedef pazarlar, bir yerin pazarlama mesajları göndermeyi seçtiği seçilmiş segmentler ve müşteriler anlamına gelmektedir. Hedef pazarlar; ihracatçılar, turistler ve kongre üyeleri, yeni yerleşimciler, üreticiler, şirket merkezi ve yatırımcılardan oluşmaktadır. Pazarlama faktörleri, yerin çekiciliği ve altyapısı, insanları, imajı ve yaşam kalitesidir. Planlama grubu ise destinasyon pazarlamasının planlama ve kontrol sürecinden sorumludur. Bir destinasyonun pazarlaması yapılırken hedef kitlenin zihninde o yer hakkında olumlu bir konumlandırma yapılmalıdır. Yani insanların söz konusu yeri ziyaret etmelerinin gerekliliği konusunda bir algı oluşturulmalıdır. Bu algı oluşturulurken

destinasyonu çekici kılan tüm unsurlar kullanılmalıdır. Destinasyonun sahip olduğu imaj da, insanların ziyaret etme nedeni olabilmektedir. İyi bir imaja sahip olan destinasyon, tıpkı ürünlerde olduğu gibi tavsiye edilmekte ve ziyaret edilen bir mekân haline gelmektedir. Tüm bunların yanında sıkça ziyaret edilen ve tercih edilen bir destinasyonun marka haline gelmesi de kaçınılmaz olmaktadır.

Bir destinasyonun yaşanabilirliğini, yatırım yapılabilirliğini ve ziyaret edilebilirliğini iyileştirmek için çeşitli düzenlemeler yapılabilir. Bunlar (Kotler, Asplund, Rein ve Haider, 1999:125);

1) Karakter olarak yerleştirin: Estetik kentsel tasarım, gelişimi etkileyen konularda değerlerin ve karar almanın nasıl bir araya geldiğini yansıttığı için, “yerin hissini” büyük ölçüde ortaya çıkarmakta ve bir yer hakkında bir açıklama yapmaktadır.

2) Sabit bir ortam olarak yerleştirin: Doğal çevre ile uyumlu bir temel altyapı, kentsel tasarımı mümkün kılmaktadır, ancak bir yerin büyümesini garanti edemez, ancak yokluğu ciddi bir sorumluluktur. Stratejik pazar planlaması, çeşitli altyapılı teklifleri akıllıca ve yaratıcı bir şekilde ele almalıdır. Ayrıca, altyapı geliştirilmesinin genel yer geliştirme önceliklerine göre ayarlanması gerekir.

3) Servis sağlayıcı olarak yerleştirin: Destinasyon tasarımı ve altyapı gibi, başarılı yerler de bir destinasyonun birincil cazibesi ve ürünü olarak pazarlanabilen iyi kamu hizmetleri gerektirmektedir. Güvenliği, eğitimi ve cazibe merkezlerini iyileştirmeye yönelik programlar geliştirilmelidir.

4) Eğlence ve rekreasyon olarak yerleştirin: Bu işlevi yerine getiren geleneksel kurumlar restoranlar, parklar, hayvanat bahçeleri, spor sahaları ve daha kapsamlı cazibe merkezleri kombinasyonları ortaya çıkmaktadır.

2. Kültürel Miras ve Çiğdemli Köyü

Kültür kavramı Türk Dil Kurumu tarafından 6 farklı şekilde tanımlanmıştır. Buna göre kültür; “tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan bütün maddi ve manevi değerler ile bunları yaratmada, sonraki nesillere iletmekte kullanılan, insanın doğal ve toplumsal çevresine egemenliğinin ölçüsünü gösteren araçların bütünü, hars, ekin’dir”. Bir başka tanıma göre ise kültür; “Bir topluma veya halk topluluğuna özgü düşünce ve sanat eserlerinin bütünüdür” (URL 9). Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın yaptığı tanıma göre; “Kültür, bir toplumu diğer toplumlardan farklı kılan, geçmişten beri değişerek devam eden, kendine özgü, sanatı, inançları, örf ve adetleri, anlayış ve davranışları ile onun kimliğini oluşturan yaşayış ve düşünüş tarzıdır. Toplumla bir kimlik kazandıran, dayanışma ve birlik duygusu verdiği toplumda düzeni de sağlayan maddi ve manevi değerlerin bütünüdür” (URL 3).

1964 tarihinde imzalanan Venedik Tüzüğü içerisinde yer alan “tarihi anıt” kavramının tanımı kültürel miras kavramının tanımlanması için yol gösterici olmuştur. Nitekim tüzüğün ilk maddesinde konu edilen “Tarihi anıt kavramı sadece bir mimari eseri içine almaz, bunun yanında belli bir uygarlığın, önemli bir gelişmenin, tarihi bir olayın tanıklığını yapan kentsel ya da kırsal bir yerleşmeyi de kapsamaktadır. Bu kavram yalnızca büyük sanat eserlerini değil, ayrıca zamanla kültürel anlam kazanmış daha basit eserleri de kapsar” (URL 11) tanımı ile kültürel mirasın yalnızca somut varlıklardan oluşmadığı, bununla birlikte soyut kültürel varlıkları da içinde barındıran bir yaklaşımla bakılması gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Kültürel miras; “Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü Genel Konferansı 17 Ekim-21 Kasım 1972 tarihleri arasında Paris’te toplanan on yedinci oturumunda, “Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme” (URL 8) ile tanımlanmıştır. “Bu sözleşmenin amaçları bakımından aşağıdakiler "kültürel miras" sayılmasına karar verilmiştir (URL 8) :

“Anıtlar: Tarih, sanat veya bilim açısından istisnai evrensel değerdeki mimari eserler, heykel ve resim alanındaki şaheserler, arkeolojik nitelikte eleman veya yapılar, kitabeler, mağaralar ve eleman birleşimleri.

Yapı toplulukları: Mimarileri, uyumlulukları veya arazi üzerindeki yerleri nedeniyle tarih, sanat veya bilim açısından istisnai evrensel değere sahip ayrı veya birleşik yapı toplulukları.

Sitler: Tarihsel, estetik, etnolojik veya antropolojik bakımlardan istisnai evrensel değeri olan insan ürünü eserler veya doğa ve insanın ortak eserleri ve arkeolojik sitleri kapsayan alanlar”

Ayrıca imzalanan sözleşme ile anlaşmanın tarafları olan devletlerin sahip oldukları kültürel ve doğal mirasların yeniden tanımını yapma, koruma, restorasyon çalışmalarını yapma ve gelecek kuşaklara en iyi şekilde devretmeleri konusunda yükümlülükler getirilmiştir. Bununla birlikte kültürel miras sadece fiziki özelliklere sahip olan miras değil; gelenek- görenek, inançlar, sanat, bir yere ait fiziki atmosfer, mistik hava gibi somut olmayan unsurları da içine almaktadır (Aksoy vd., 2012:5). 2003 yılında UNESCO 32. toplantısı gerçekleştirilmiş ve bu toplantıda “Somut Olmayan Kültürel Miras’ın Korunması Sözleşmesi” imzalanarak kültürel mirasın somut ve somut olmayan şeklinde iki yönlü ele alınmasına karar verilmiştir. Somut olmayan kültürel miras tanımlaması şu şekilde yapılmıştır: “Somut olmayan kültürel miras” toplulukların, grupların ve kimi durumlarda bireylerin, kültürel miraslarının bir parçası olarak tanımladıkları uygulamalar, temsiller, anlatımlar, bilgiler, beceriler ve bunlara ilişkin araçlar, gereçler ve kültürel mekanlar- anlamına gelir. Kuşaktan kuşağa aktarılan bu somut olmayan kültürel miras, toplulukların ve grupların çevreleriyle, doğayla ve tarihleriyle etkileşimlerine bağlı olarak, sürekli biçimde yeniden yaratılır ve bu onlara kimlik ve devamlılık duygusu verir; böylece kültürel çeşitliliğe ve insan yaratıcılığına duyulan saygıya katkıda bulunur. İşbu Sözleşme bağlamında, sadece, uluslararası insan hakları belgeleri esaslarına uyan ve toplulukların, grupların ve bireylerin karşılıklı saygı gereklerine ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerine uygun olan somut olmayan kültürel miras göz önünde tutulacaktır” (URL 8).

Ülkemizin sahip olduğu somut kültürel miraslar; kazı araştırmaları, müzecilik faaliyetlerini kapsamaktadır. Aralık 2019 itibarıyla UNESCO’ya kaydedilen somut olmayan kültürel mirasları ise şöyledir (URL 12) :

1. Meddahlık Geleneği (2008)
2. Mevlevi Sema Törenleri (2008)
3. Aşıklık Geleneği (2009)
4. Karagöz (2009)
5. Nevruz (Azerbaycan, Hindistan, İran, Kırgızistan, Özbekistan ve Pakistan ile ortak dosya (2009) (2016 yılında dosya Afganistan, Azerbaycan, Hindistan, Irak, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Pakistan, Tacikistan ve Türkmenistan katılımı ile genişletilmiştir)
6. Geleneksel Sohbet Toplantıları (Yaren, Barana, Sıra Geceleri ve diğer, 2010)
7. Alevi-Bektaşî Ritüeli Semah (2010)
8. Kırkpınar Yağlı Güreş Festivali (2010)
9. Geleneksel Tören Keşkeği (2011)
10. Mesir Macunu Festivali (2012)
11. Türk Kahvesi ve Geleneği (2013)
12. Ebru: Türk Kâğıt Süsleme Sanatı (2014)
13. İnce Ekmek Yapımı ve Paylaşımı Geleneği: Lavaş, Katırma, Jupka, Yufka (Azerbaycan, İran, Kazakistan, Kırgızistan ve Türkiye ile ortak dosya) (2016)
14. Geleneksel Çini Sanatı (2016)
15. Bahar Bayramı Hıdırellez (Makedonya ile ortak dosya) (2017)
16. Dede Korkut-Korkut Ata Mirası: Kültürü, Efsaneleri ve Müziği (Azerbaycan ve Kazakistan ile Ortak Dosya, 2018)
17. Geleneksel Türk Okçuluğu (2019)

Acil Koruma Gerektiren Somut Olmayan Kültürel Miras Listesi

18. Isık Dili (2017)

Ülkemizde kültürel miras olarak koruma altına alınan sit alanlarından birisi de Sivas’ın Divriği ilçesinde bulunan ve yaklaşık 1000 yıllık tarihi geçmişe sahip Çiğdemli Köyüdür. Köy; Türklerin Orta Asya’dan Anadolu’ya göç ettikleri sırada uğradıkları yerlerden biri olmakla birlikte, benzersiz mimarisi ile keşfedilmeyi beklemektedir. “Divriği’nin günümüze kadar ismi değişmeden gelen nadir köylerimizden biridir. Son otuz, kırk yıl içinde önceleri Ağlıcak, daha sonra da Çiğdemli ismini almasına rağmen halk tarafından Tuğut (Toğut) olarak bilinmektedir. Evliya Çelebi Seyahatnamesi’nin üçüncü cildinin 274. sayfasında (Dersaadette İkdâm Matbaası Rumi 1314 Çeviri Ahmet Cevdet) Evliya Çelebi’nin Sivas Diyarbakır seyahatinde Tuğut’taki handa da konakladıklarını yazmış ve buranın 150 haneli bağlı bahçeli mamur bir köy olduğu vurgulanmıştır. Özellikle de isminin Tuğut olması dikkati çekmektedir. Divriği’nin en geniş arazisine sahip olmaları buradaki halkı çok yönlü imalata götürmüştür. Bugün dahi yoğurt, peynir ve kaymak ambarıdır. Hristiyan olan bu belde dokuzuncu yüzyılda İslamiyet’le tanışmış, Mengüceker döneminde gelişmiş ve Yunus Emre’nin Timisi köyünde üç yıl kalması diğer köyler gibi buradaki halkında irşat olmasına sebep

olmuştur. Tuğut köyünün mamur olması zamanla eğe tarafından gelen göçlerle (Dulkadir oğullarından bir boy) daha da gelişmiştir. 19. yüzyılda eğitimini tamamlayarak İstanbul'dan geri gelen şahıslar ise köylerine eşine rastlanmayan binalar, hanlar ve mahsenler yapıp köylerini zirveye çıkartmışlardır” (URL 1).

3. Araştırmanın Amacı

Destinasyonların sahip olduğu değerler onlara farkındalık kazandırmaktadır. Dolayısıyla doğal ve kültürel çekiciliklere sahip destinasyonlar için bilinirlik sağlamak, buralara turistleri çekmek ve bunun sürdürülebilirliğini sağlamak için doğru oluşturulacak destinasyon pazarlaması stratejilerine ihtiyaç vardır. Bu stratejiler; konumlandırmanın yapılması, destinasyon imajının oluşturulması ve markalaştırmanın sağlanması şeklinde oluşturulabilmektedir. Bu stratejilerin oluşturulması için ise mevcut değerlerin farkında olmak ve bu değerlerin korunmasını sağlamak büyük önem arz etmektedir. Bu açıdan bakıldığında turizm, doğal ve kültürel mirasın korunması için önemli bir dayanaktır.

Her yıl milyonlarca turisti ağırlayan Türkiye, Dünya Turizm Örgütü'nün 2019 yılında belirlenen rakamlarına göre en fazla ziyaret edilen ülkeler sıralamasında 6. ülke olmuştur. Ülkemizde deniz, kum, güneş üçlüsünün yer aldığı doğal güzelliklere sahip pek çok destinasyon bulunmaktadır. Bunun yanında tarihi ve kültürel anlamda da ülkemiz çok sayıda medeniyete ev sahipliği yapmış olup kültürel ve tarihi miras açısından da oldukça zengin değerlere sahiptir. Bunlardan birisi de kültürel miras olarak çekiciliğe sahip bir destinasyon olan Divriği'nin Çiğdemli Köyüdür. Bu köy turizm anlamında insanların zihinlerinde henüz yer edinememiştir. Çiğdemli Köyü sahip olduğu eşsiz mimari ve asırlık geçmişi ile turizme mutlaka kazandırılması gereken ender kültürel miraslardan birisidir. Bu sebeple bu araştırma ile sit alanı olarak koruma altına alınan Sivas'ın Divriği ilçesinde bulunan ve yaklaşık 1000 yıllık tarihe sahip kültürel miras olan Çiğdemli Köyünün destinasyon pazarlaması perspektifi ile incelenmesi amaçlanmıştır. Köyün önemli bir destinasyon mekânı olduğunun keşfedilmesi, insanlara duyurulması, farkındalık yaratılması ve turizm potansiyelinin varlığının literatüre kazandırılması da çalışmanın amaçları arasındadır.

4. Verilerin Toplanması Ve Değerlendirilmesi

Çalışma için nitel araştırma içerisinde bulunan doküman incelemesi ve gözlem teknikleri kullanılmıştır. Bu bağlamda; Divriği Belediyesi ve Çiğdemli Köyü derneğinden elde edilen bilgi ve dokümanların incelemesinin yanı sıra köy ziyaret edilmiş ve kültürel dokusu yerinde gözlemlenmiştir. Ayrıca Çiğdemli Köyü ile ilgili basında çıkan haberler taranmış, çalışmaya dahil edilmiştir. Köyün tarihi ve sahip olduğu değerleri, sit alanı olarak koruma altına alınma süreci, turizme kazandırılması için destinasyon pazarlaması çerçevesinde neler yapıldığı ve yapılabileceği, köyün dernek çalışmalarının neler olduğu konularında bilgiler toplanmıştır. Toplanan bu bilgiler ışığında Çiğdemli Köyünün mevcut potansiyeli göz önüne alınarak daha etkin bir şekilde nasıl pazarlanabileceği, köyün tanınır olmasına katkı sağlamak ve turistlerin dikkatlerinin çekilmesi için gerekli destinasyon pazarlama faaliyetlerinin neler olabileceği konusunda önerilerde bulunulmuştur. Araştırma zaman kısıtı nedeniyle doküman incelemesi ve gözlem sonucu elde edilmeye çalışılan bilgiler ışığında yapılmıştır. Daha sonraki çalışmalar için gerek ilçe yönetimindeki kişiler, gerekse ilçe ve köy halkı ile yüz yüze görüşmeler yapılmak suretiyle Çiğdemli Köyü ile ilgili geniş bir veri setine ulaşma imkânı elde edilebilecektir.

Çiğdemli Köyünün koruma altına alınması için başvuru yapılmış ve gerekli değerlendirmeler yapıldıktan sonra, 22.06.2020 tarihinde, 6080 sayılı kararı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından kültürel miras olarak sit alanı şeklinde koruma altına alınmıştır. Bu koruma kararı; Sivas İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü'nün sosyal medya hesapları üzerinden duyurulmuştur. Bu duyurum şu şekildedir: Köyün yöresel köy mimarisi özellikleri taşıyarak görülmeye değer farklı mimariye sahip olduğu ve köyde yer alan muhtelif yapıların (konut, köprü, cami, çeşme, mahzen gibi) mimari, mahalli, tarihsel, estetik ve sanat özellikleri açısından sahip olduğu değerler bakımından 2863 sayılı kanun kapsamında “Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlığı” olarak tescil edilip kentsel sit alanı ilan edilmiştir. Köyün sit alanı olarak koruma altına alındığı hakkındaki belge Divriği Belediyesinden çalışmaya dâhil edilmek üzere temin edilmiştir. Çiğdemli Köyü'nün diğer adı olan Ağılıçık Köyü olarak anıldığı bu belgede köyde yer alan evlerin mimari üslubunun Osmanlı dönemine ait olduğu, gözlemler sonucunda evlerin tahrip olduğu tespit edilmiştir. Çiğdemli Köyü ile ilgili ayrıntılı bir tanım yapılmış olmakla birlikte bu tanım şu şekilde metin haline getirilmiştir: Yaklaşık kare planlı olarak yöreye özgü düz ve yassı sal taş malzemeden doğu cepheden zemin+ara kat+1 katlı olarak, batı cepheden ise Z+1 katlı olarak tek yöne eğimli çatılı galvanizli sac ile inşa edilmiştir. Konuta giriş batı cephede yer alan ahşap malzemeden tek kanatlı bir kapı ile

sağlanmaktadır. Konutun doğu-batı cephesi eğimli araziye göre yerleştirilmiştir. Doğu cephesinde birinci kat hizasında cephe boyunca çıkma görülmekte olup, çıkmanın merkezinde ahşap çitalarla desteklenmiş ahşap malzeme ile yapılmış bir balkon bulunmaktadır. Balkonun her iki tarafında pencereler görülmekle birlikte sol cephede 4 adet dikdörtgen formda pencerenin olduğu, sağ cephede ise bulunan pencerelerin oldukça tahrip olduğu görülmüştür. Bu pencerelerin hemen üstüne kare formda küçük bir açıklık yerleştirilmiştir. Konut günümüzde tahrip olmuştur. Doğu cephesi önünde bir patika yol bulunmakta olup, batı cephesi önünden dar bir toprak yol geçmektedir. Köyün bakımından sorumlu olması gereken kişi/kuruluşların özel mülkiyet olması gerektiği görüşüne varılmıştır. Ayrıca Çiğdemli Köyünün sahip olduğu kültürel dokunun gösterildiği bazı fotoğraflar Şekil 3. Başlığı altında sunulmuştur (Divriği Belediyesi).

Evlerin tahribat düzeyinin yüksek olmasına rağmen yılda yaklaşık 2000 kişinin ziyaret ettiği destinasyon olan Çiğdemli Köyü'nün alt yapı çalışmaları büyük çoğunlukla tamamlanmış olup, üst yapı çalışmalarına da başlanmıştır. Köyde bulunan evlerin sahip olduğu tarihi doku korunarak iyileştirme faaliyetleri yapılmaktadır. Ayrıca köye ulaşımın kolay hale getirilmesi için köy yolu çalışmaları devam etmektedir. Divriği Ulu Cami ve Darüşşifası ile diğer tarihi yerlerin gezilmesi amacıyla turist taşıyan tur şirketlerinin gezi rotalarına Çiğdemli Köyü'nün de eklenmesi amaçlanmaktadır. Tanıtım faaliyetlerine yönelik hali hazırda çalışma sayısı azdır. Fakat köyün koruma altına alınması ile birlikte sahip olduğu çekiciliğin turistik talebi artıracakı görüşünden hareketle tanıtım ve pazarlama faaliyetleri konusunda ihtiyacın ortaya çıkacağı düşüncesiyle, turistlerin zihinlerinde konumlandırma yapılması için yerel ve ulusal kanallarda yayınlatılmak üzere geniş kapsamlı belgesel çekilmesi gündemdedir. Köy ile ilgili basın yayın organlarında çıkan haberlerin tanıtım faaliyetleri açısından önemli olduğu görüşü de benimsenmiş ve bununla ilgili çalışmalar yapılması planlanmaktadır.

Tanıtım ve pazarlama faaliyetleri konusunda yapılacak olan etkinliklerin artmasıyla birlikte ilçe ekonomisinin de ciddi katkı elde edeceği düşünülmektedir. Çok kültürlülüğün çekicilik sağlamasının yanı sıra sahip olduğu birçok tarihi ve kültürel değerler ile turizm anlamında Divriği ilçesi ekonomik getirisi iyi olan bir ilçe konumundadır. Ayrıca yerel halkın ve yerel yöneticilerin turizme bakış açısı oldukça olumludur. İlçe halkı gelen yerli ya da yabancı turistlere karşı son derece hoşgörülü davranmaktadır. Dolayısıyla Çiğdemli Köyünün ilçe turizmine kazandırılması için gerek Sivas Valiliği ve ilçe yönetimi, gerekse ilçe halkı tarafından destekler devam etmektedir. Köyün sahip olduğu turizm potansiyelinin kullanılması için valilik ve belediye bünyesinde çalışmalar yürütülmektedir. Bununla birlikte özellikle sit alanı olarak koruma altına alınmasıyla turizm merkezi haline dönüştürülmesi için yapılacak faaliyetlerin hız kazanması beklenmektedir.

Çiğdemli Köyü ile ilgili Divriği Belediyesinden ve Çiğdemli Köyü derneğinden toplanan bilgi ve belgelerin yanı sıra yapılan taramalar sonucunda pek çok yayın organında Çiğdemli Köyü hakkında haberler yapıldığı görülmüştür. Bu yayın organlarından bazıları şu başlık ve içerikler ile Çiğdemli Köyünü haber yapmışlardır:

- “Orta Çağ seti değil, Sivas'ın Çiğdemli Köyü: Orta Asya'dan Anadolu'ya göçen Türklerin ilk uğrak yerlerinden biri olan Sivas'ın Divriği ilçesindeki eski adı ile Tuğut, yeni adı ile Çiğdemli Köyü benzersiz mimarisi ile öne çıkıyordu. Evliya Çelebi'nin Seyahatname isimli eserinde “150 haneli, bağlı-bahçeli, mamur bir köy” sözleri ile bahsettiği köy, Sivas Valiliği'nin girişimleriyle SİT alanı ilan edilerek koruma altına alındı. Yaklaşık bin yıllık olduğu düşünülen köydeki evler bitişik yapıları ile Mardin evlerini de andırıyor. Evler arasında birbirine bağlanan tüneller, köprüler bulunduğu gibi bazı evlerin altında tünellerden ulaşılan mahzenler yer alıyor. Köy dar sokakları, taş duvarları, tavan işlemleri ve tarihi kaldırımları ile adeta bir Orta Çağ filmi setini andırıyor. Nizami mimarisi ile de günümüz mimarları için bulunmaz bir örnek teşkil ediyor” (URL 4).

- “Sal taşından yapılan evleriyle Çiğdemli Köyü: Köyün dar ve eğimli araziye yerleşmiş dik sokakları taştan döşenmiş ve yapıların eteklerinde taştan kaldırımlar bulunuyor. Yaklaşık 800 yıllık tarihi ile Türklerin civardaki en eski yerleşim yerlerinden biri olarak bilinen köyde bulunan evler, görenleri kendisine hayran bırakıyor. Yüzyıllar önce taş ocaklarından toplanarak köye getirilen yöreye özgü düz ve yassı sal taşı ile yapılan evler dikkat çekiyor. Birçok eski binanın bulunduğu köydeki evler yöreye özgü 'kurlangıç kanadı' örgü sistemi ile yapılıyor. Evlerde taş ve ahşabın birlikte kullanılmasıyla oluşan etkileyici cephe düzeni, evlerin tasarım çeşitliliğiyle birlikte bütünleşen bir mimari denge oluşturuyor. Erzincan depremi sırasında köyde şiddetli sarsıntı yaşandığı, fakat evlerin sağlam olmasından kaynaklı taşın taş üstüne düşmediği ifade edilmiştir” (URL 6).

-“Sivas'ta 800 yıllık köy: Sal taşından evler hayranlık uyandırıyor: Divriği ilçe merkezine 20 kilometre uzaklıkta bulunan eski adı 'Tuğut' olan Çiğdemli Köyü, bir dönem Erzincan'ı Malatya'ya bağlayan eski yol üzerinde yer alıyor. Köyün dar ve eğimli araziye yerleşmiş dik sokakları taştan döşenmiş ve yapıların eteklerinde taştan kaldırımlar bulunuyor. Yüzyıllar önce taş ocaklarından toplanarak köye getirilen yöreye özgü düz ve yassı sal taşı ile yapılan evler dikkat çekiyor. Evlerde taş ve ahşabın birlikte kullanılmasıyla oluşan etkileyici cephe düzeni, evlerin tasarım çeşitliliğiyle birlikte bütünlüştürmüş bir mimari denge oluşturuyor” (URL 7).

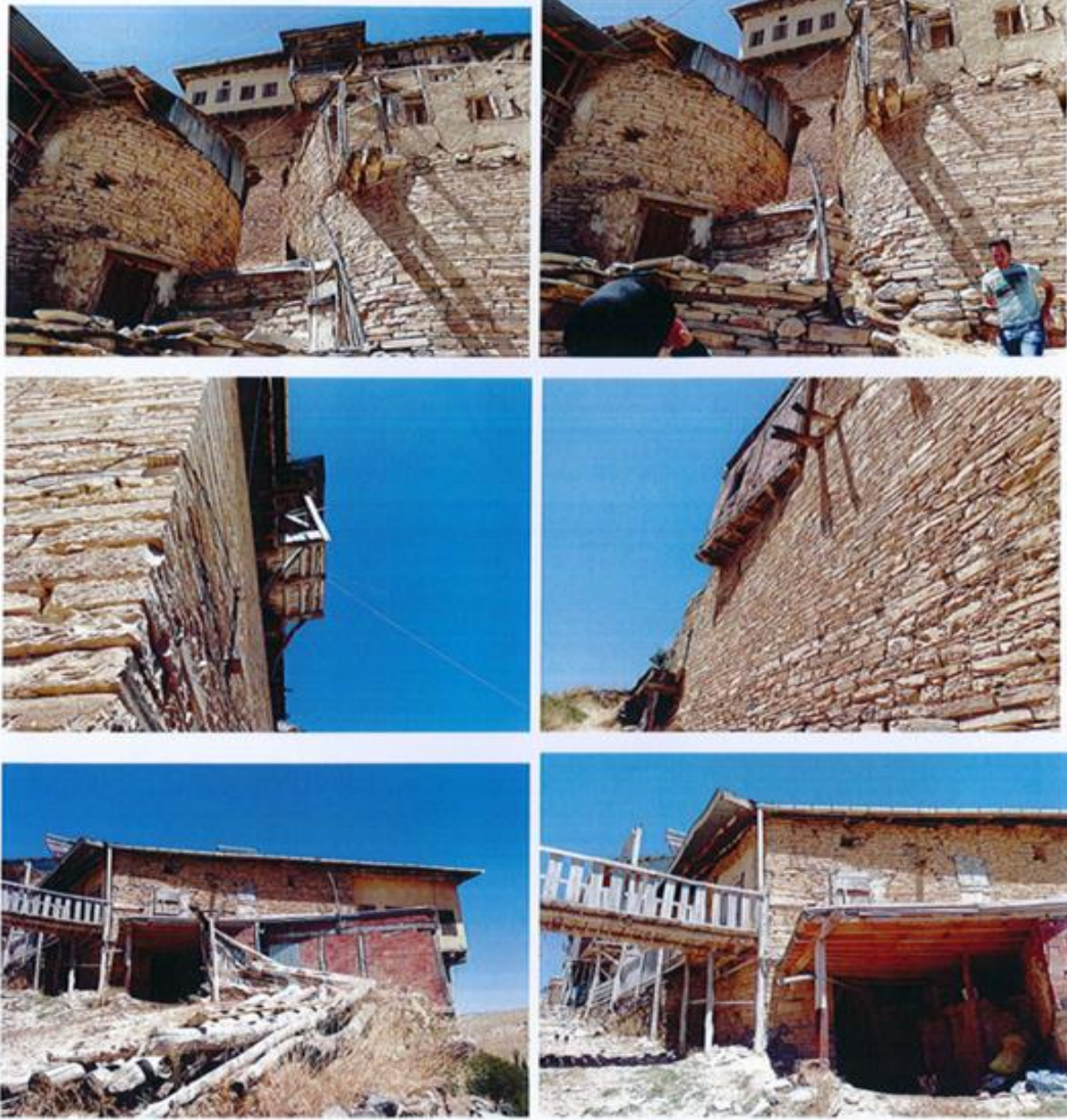
- “Orta Çağ film setlerini andıran Çiğdemli Köyü SİT alanı ilan edildi: Orta Asya'dan Anadolu'ya göçen Türklerin ilk uğrak yerlerinden biri olan Sivas'ın Divriği ilçesindeki eski adı ile Tuğut, yeni adı ile Çiğdemli Köyü benzersiz mimarisi ile keşfedilmeyi bekliyordu. Evliye Çelebi'nin Seyahatname isimli eserinde konu ettiği köy, yaklaşık 150 haneden oluşuyor. Köydeki evler kendine özgü ilginç mimarileri ile dikkat çekiyor. Yaklaşık bin yıllık olduğu düşünülen köydeki evler bitişik yapıları ile Mardin evlerini de andırıyor. Evler arasında birbirine bağlanan tüneller, köprüler bulunduğu gibi bazı evlerin altında tünellerden ulaşılan mahzenler yer alıyor. Köy dar sokakları, taş duvarları, tavan işlemleri ve tarihi kaldırımları ile adeta bir Orta Çağ filmi setini andırıyor. Nizami mimarisi ile de günümüz mimarları için bulunmaz bir örnek teşkil ediyor” (URL 5).

- “Eşi benzeri yoktu, koruma altına alındı: Geçmiş çok eskilere dayanan Divriği ilçesindeki eski adıyla Tuğut, yeni adıyla Çiğdemli Köyü olarak bilinen yerleşim yeri SİT alanı ilan edildi. Sivas Valiliği tarafından yapılan girişim sonucu Divriği ilçesinin Çiğdemli Köyü SİT alanı ilan edildi ve koruma altına alındı. Evliya Çelebi tarafından kaleme alınan meşhur Seyahatname eserinde de bahsedilen köydeki yapıların günümüzde eşi benzeri yok. Görülmeye değer mimarisiyle çok sayıda vatandaşın her yıl ilgisini çeken ve ziyaretçi akınına uğrayan bölge artık 2863 sayılı Kanun kapsamında Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlığı olarak tescil edilmiş durumda bulunuyor. Mardin evlerini de andıran bitişik ve kendine has mimarisi ile ilgi çeken Çiğdemli Köyünde ilk yaşayan topluluğun Romalılar olduğu düşünülüyor” (URL 2).

Görüldüğü üzere Çiğdemli Köyü tarih sahnesinde yaklaşık bin yıldır yıkılmadan ayakta kalmayı başarabilmiş ender destinasyon mekânlarından birisidir. Turizm alanında ülkeye kazandırılması uygun görülmüş olup bu konudaki hassasiyet koruma altına alınması ile devam etmektedir.



Şekil 3. Çiğdemli Köyü'nden Manzaralar 1



Şekil 3. Çiğdemli Köyü'nden Manzaralar 2

SONUÇ:

Divriği ilçesi çok kültürlü yaşamın devam ettiği bir ilçe olarak, birçok tarihi ve kültürel çekicilikleri olan yüksek turizm potansiyeline sahip bir destinasyondur. Doğal yapısı ve beşeri yetenekleriyle doğal ve tarihi açık hava müzesi niteliğinde olmakla birlikte her yıl binlerce turisti ağırlamaktadır. Günümüzde demiryolu, karayolu gibi ulaşım araçlarıyla ilçeye ve köylerine ulaşım büyük ölçüde mümkün olmaktadır. İlçenin merkeze ve büyük şehirlere olan uzaklığı, sahip olduğu tarihi ve kültürel değerlerin tam olarak farkında olamama, turizm hizmetleri konusundaki yetersizlikler gibi olumsuzluklara rağmen turizm anlamında farkındalık kazanmış bir yerleşim yeridir. Özellikle Divriği Ulu Cami ve Darüşşifası başta olmak üzere konakları, hanları, hamamları ile de turistik çekim merkezi olmayı başarmış bir ilçedir.

Divriği ilçesinde yer alan Çiğdemli Köyü de eşsiz tarihi dokudaki evleri ile turizme yeni bir bakış açısı kazandırılmasını sağlayacak potansiyele sahiptir. Köyün tarihi dokusunun korunabilmesi amacıyla koruma altına alınmış, bununla birlikte farkındalık yaratılarak, insanlar tarafından keşfedilmesinin yolu açılmış olmaktadır. 22.06.2020 tarihinde, 6080 sayılı kararı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından kültürel miras olarak sit alanı şeklinde koruma altına alınan Çiğdemli Köyü geçmişten günümüze gelinceye kadar pek çok medeniyete ev sahipliği yapmış bir destinasyon mekânıdır. Bununla birlikte köyde yer alan yapılar büyük ölçüde tahrip olmuş olup, bununla ilgili gerekli çalışmalar devam etmektedir.

Köyün keşfedilmesine katkı sağlamak ve daha fazla sayıda yerli ve yabancı turistin köyü ziyaret etmesini sağlamak amacıyla yapılan bu araştırma sonucunda toplanan belge ve bilgiler neticesinde şunlar tespit edilmiştir:

- Çiğdemli Köyünün bir kültürel miras olarak destinasyon mekânı olduğu,
- Çiğdemli Köyünün koruma altına alınmasının gerekliliği sonucu Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 22.06.2020 tarih ve 6080 sayılı karar ile sit alanı olarak koruma altına alındığı,
- Çiğdemli Köyünün alt yapı çalışmalarının büyük ölçüde tamamlandığı,
- Çiğdemli Köyüne ulaşımın rahatlıkla sağlanmasına imkân tanıyacak üst yapı çalışmalarına hız verildiği,
- Çiğdemli Köyünde bulunan evlerin sahip olduğu tarihi doku korunarak iyileştirme faaliyetleri kapsamında yapılan çalışmalara devam edildiği,
- Çiğdemli Köyünün turistik çekim merkezi haline gelmesi için gerekli tanıtım faaliyetlerinin yapılmaya devam edildiği,
- Çiğdemli Köyünün tanıtımına ilişkin pazarlama faaliyetlerinin henüz istenilen düzeyde olmamasına ve gerekli fiziki iyileştirmelerin tam olarak bitirilmemesine rağmen yılda yaklaşık 2000 kişinin köyü ziyaret ettiği,
- Çiğdemli Köyü ile ilgili birçok basın yayın organında haberlerin yapılarak farkındalık sağlanmaya çalışılması,
- Divriği ilçe halkının olduğu kadar Çiğdemli Köyü halkının da gelen turistlere karşı yaklaşımının hoşgörülü olduğu,
- Divriği Ulu Cami ve Darüşşifası ile diğer tarihi yerlerin gezilmesi amacıyla turist taşıyan tur şirketlerinin gezi rotalarına Çiğdemli Köyünün de eklenmesinin amaçlandığı,
- Çiğdemli Köyü ile ilgili olarak yerli ya da yabancı turistlerin zihinlerinde konumlandırma yapılması amacıyla yerel ve ulusal kanallarda yayınlatılmak üzere geniş kapsamlı belgesel çekilmesinin gündemde olduğu sonuçlarına varılmıştır.

Bununla birlikte Çiğdemli Köyünün mevcut potansiyeli de göz önüne alınarak bir destinasyon mekânı olarak daha etkin bir şekilde nasıl pazarlanması gerektiği hakkında şu önerilerde bulunulabilir:

- Köyün destinasyon pazarlaması unsurları kapsamında konumlandırmasının yapılması,
- Destinasyon imajının oluşturulması için gerekli tanıtım faaliyetlerine hız kazandırılması,
- Markalaşma konusunun önemine dikkat çekilmesi,
- Yerel halkın daha fazla bilinçlenmesini sağlamak amacıyla gerekli bilgilendirme çalışmalarına hız verilmesi,
- Araştırma zaman kısıtı nedeniyle toplanan dokümanların incelemesi ve gözlem sonucu elde edilen bilgiler ışığında yapılmıştır. Daha sonraki çalışmalar için gerek ilçe yönetimindeki kişiler, gerekse ilçe ve köy halkı ile yüz yüze görüşmeler yapılmak suretiyle Çiğdemli Köyü ile ilgili geniş bir veri setine ulaşma imkânı elde edilebilecektir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan ederim.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Yoktur

KAYNAKÇA:

Aksoy, A., Enlil, Z., Ünsal, D., Pulhan, G., Dinçer., İ., Gülersoy, Zeren, N., Ahınbay, Z. & Köksal, G. (2012). *Kültürel Miras Yönetimi*. 1. Baskı, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web-Ofset.

Ashworth, G.J. & Voogd, H. (1994). Marketing and Place Promotion, in Gold. J.R. & Ward, S.W. (Ed.), *Place Promotion, the Use of Publicity and Marketing to Sell Towns and Regions* içinde (39-53). Chichester: John Wiley & Sons.

Bahar, O. ve Kozak, M. (2005). *Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Turizm ve Rekabet Edebilirlik*. Ankara: Detay Yayıncılık.

Kotler, P. (1997). *Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation and Control*. Inc., 9th ed., New Jersey: Prentice Hall International.

Kotler, P., Asplund, C., Rein, I. ve Haider, D. (1999). *Marketing Places Europe*. London: Pearson Education Ltd,

Kotler, P., Hamlin, M. A., Rein, I. & Haider D. H. (2002). The Marketing Challenge in the New Asia. J. Wiley ve S. (Asia), Pte Ltd (Ed.), *Marketing Asian Places. Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States and Nations* içinde (4). Singapore.

Kotler, P. ve Gertner, D. (2002). *Theoretical papers. Country as Brand, Product, and Beyond: A Place Marketing and Brand Management Perspective*. Special Issue Brand Management, 9(4-5), April 2002, 249-261. (15.09.2020) tarihinde https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1680885/mod_resource/content/1/Artigos/Country_as_brand.pdf adresinden erişildi.

Porter, M. (2001). Regions and the New Economics of Competition. A.J. Scott (Ed.), *Global City-Regions, Trends, Theory, Policy* içinde (155-156). Oxford University Press.

URL 1: (b.t.), <http://www.cigdemlikoyu.com/Page2.aspx>, (Erişim Tarihi: 23/09/2020).

URL 2: (2020), <https://www.sivashaberler.com/cigdemli-koyu/>, (Erişim Tarihi: 23/09/2020).

URL 3: (b.t.), <https://www.ktb.gov.tr/TR-96254/kultur.html>, (Erişim Tarihi: 23/09/2020).

URL 4: (2020), <https://www.haberturk.com/orta-cag-seti-degil-sivas-in-cigdemli-koyu-2765053>, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).

URL 5: (2020), <https://www.ntv.com.tr/galeri/sanat/orta-cag-film-setlerini-andirancigdemli-koyu-sit-alani-ilan-edildi,EtqwLN0V0UC247c-n3tAWQ>, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).

URL 6: (2020), <https://www.trthaber.com/haber/yasam/sal-tasindan-yapilan-evleriyle-cigdemli-koyu-433193.html>, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).

URL 7: (2019), <https://www.yenisafak.com/gundem/sivasta-800-yillik-koy-sal-tasindan-evler-hayranlik-uyandiriyor-3508141>, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).


URL 8: (b.t.), <https://ich.unesco.org/doc/src/00009-TR-PDF.pdf>, (Erişim Tarihi: 19/09/2020).

URL 9: (b.t.), <https://www.unesco.org.tr/Pages/161/177>, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).

URL 10: (b.t.), <https://sozluk.gov.tr/>, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).

URL 11: (b.t.), UNESCO. <https://www.unesco.org.tr/Pages/126/123/UNESCO-%C4%B0nsanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1n-Somut-Olmayan-K%C3%BClt%C3%BCrel-Miras%C4%B1-Temsil%C3%AE-Listesi>, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).

URL 12: (b.t.), http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_tr0243603001536681730.pdf, (Erişim Tarihi: 16/09/2020).

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Evaluation of Planning Studies for Sustainable Tourism as a tool of Local Development: A Study on the Case of Cittaslow Uzundere		
Corresponding Author	Mustafa ÖZGERİŞ Atatürk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, m.ozgeris@atauni.edu.tr		
Received Date	15.10.2020		
Accepted Date	19.02.2021		
Author / Authors	Mustafa ÖZGERİŞ Faris KARAHAN	ORCID: 0000-0003-1006-9303 ORCID: 0000-0001-6426-8426	
How to Cite	ÖZGERİŞ, M. and KARAHAN, F. (2021). Yerel Kalkınmanın Aracı Olarak Sürdürülebilir Turizm için Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi: Sakin Şehir Uzundere Örneğinde Bir Araştırma , Volume, 14, Issue 1, Pages, ...		

Yerel Kalkınmanın Aracı Olarak Sürdürülebilir Turizm için Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi: Sakin Şehir Uzundere Örneğinde Bir Araştırma¹

Mustafa ÖZGERİŞ²
Faris KARAHAN³

ABSTRACT:

This study was carried out in Uzundere (Erzurum) district, which is a tourism center and also Turkey's 11th Slow City. The aim of the study is to evaluate the sustainability of national-regional and local socio-economic, strategic and spatial planning studies affecting Uzundere and the programs for destination formation in relation to tourism and local development, and to determine the equivalence of planning studies in applications. In this context, a sustainability assessment study was conducted with a 40-person focus group. According to the results of the study, national-regional and local planning studies, which are effective in determining the development and development perspective of the district, were not considered sustainable by the focus group in the context of local development and tourism, since they do not have the basic strategies and actions required by sustainability in terms of many criteria. In addition, it was determined that local planning studies could not be put into practice due to the lack of monitoring and evaluation system in some issues. As a result, it has been evaluated that tourism development for Uzundere will serve local development if the basic strategies foreseen by sustainability are developed in the fields of local people, local environment, visitor satisfaction and management and monitoring.

KEYWORDS: Local development, slow city, sustainable tourism, planning, Uzundere.

ÖZ:

¹ Bu çalışma Mustafa ÖZGERİŞ'in Doktora Tezinden üretilmiştir.

² Atatürk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, m.ozgeris@atauni.edu.tr

³ Atatürk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, fkarahan@atauni.edu.tr

Bu çalışma bir turizm merkezi ve aynı zamanda Türkiye'nin 11. Sakin Şehir'i olan Uzundere (Erzurum) ilçesinde yürütülmüştür. Çalışmanın amacı Uzundere'yi etkileyen ulusal-bölgesel ve yerel ölçekli sosyo-ekonomik, stratejik ve mekânsal planlama çalışmaları ile destinasyon oluşumuna yönelik programların turizm ve yerel kalkınma ile ilişkili olarak sürdürülebilirliğinin değerlendirilmesi ve planlama çalışmalarının uygulamadaki karşılığının belirlenmesidir. Bu kapsamda 40 kişilik odak grup ile sürdürülebilirlik değerlendirmesi çalışması yürütülmüştür. Çalışmanın sonuçlarına göre ilçenin gelişme ve kalkınma perspektifini belirlemede etkili olan ulusal-bölgesel ve yerel planlama çalışmaları, yerel kalkınma ve turizm bağlamında odak grup tarafından birçok kriter bakımından sürdürülebilirliğin ihtiyaç duyduğu temel strateji ve eylemlere sahip olmadığı için sürdürülebilir olarak değerlendirilmemiştir. Bunun yanında yerel planlama çalışmalarının bazı konularda izleme ve değerlendirme sisteminin olmamasından dolayı uygulamaya geçirilemediği belirlenmiştir. Sonuç olarak Uzundere için turizm gelişiminin, planlama çalışmalarında yerel halk, yerel çevre, ziyaretçi memnuniyeti ve yönetim ve izleme konularında sürdürülebilirliğin ön gördüğü temel stratejilerin geliştirilmesi halinde yerel kalkınmaya hizmet edeceği değerlendirilmiştir.

ANAHTAR KELİMELER: Sakin şehir, sürdürülebilir turizm, planlama, Uzundere, yerel kalkınma.

“Yerel Kalkınmanın Aracı Olarak Sürdürülebilir Turizm için Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi: Sakin Şehir Uzundere Örneğinde Bir Araştırma”

GİRİŞ:

Kalkınma kavramı, gelişmekte olan ülkelerin sosyo-ekonomik, kültürel ve siyasal alanlarda üretim ve milli gelirin artırılması, sosyal, kültürel ve ekonomik yapının, halkın tüketim, davranış ve dünya görüşlerinin değiştirilerek gelişmiş olan ülkelere yetişme çabalarıdır (Kaypak, 2011). Sanayi Devrimi ve özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra hız kazanan büyüme ve kalkınma girişimleri, doğa ve doğal kaynaklar üzerinde birçok yıkıcı etkiyi de beraberinde getirmiştir. Başlangıçta göz ardı edilen bu etkiler zamanla çevresel problemlerin yerel olmaktan çıkarak bölgesel ve uluslararası olmaya başlamasıyla birlikte büyüme ve kalkınma kavramlarının çevre ilişkisi içinde ele alınması gerekliliğini doğurmuştur (Tıraş, 2012).

Bu gerekliliğin bir sonucu olarak 1987 yılında sürdürülebilirlik kavramı ortaya çıkmıştır. Norveç Başbakanı Gro Harlem Brundtland'ın başkanlığında Dünya Kalkınma ve Çevre Komisyonu (WCED) tarafından hazırlanan Ortak Geleceğimiz adlı raporla tanımlanan sürdürülebilirlik kavramı, bugünün ihtiyaçlarını ele alırken gelecek nesillerin ihtiyaçlarından ödün vermemek olarak tanımlanmış ve sosyo-kültürel, ekonomik ve çevresel boyutlara dikkat çekilmiştir (Anonymous, 1987). Sürdürülebilirlik kavramı; sürdürülebilir şehirler, sürdürülebilir mekânlar, sürdürülebilir planlama ve tasarımlar, sürdürülebilir tarım, turizm gibi pek çok kavrama temel oluşturmaktadır. Bununla birlikte aslında tüm kavramların ana hedefi, sürdürülebilir kalkınmadır. Sürdürülebilir kalkınma, kalkınma amacıyla yapılan her türlü faaliyette, planlama çalışmalarında, kentleşmede ve alan kullanımlarında doğal ve kültürel peyzaj değerlerini, habitatları ve ekolojik ilişkileri koruma ve kullanım dengesi içerisinde gelecek nesillere aktarmayı amaçlayan ve bunu sağlarken sosyal ve ekonomik faydalar oluşturan bir kalkınma şeklidir. Dolayısıyla sosyal, ekonomik ve çevresel faydalar sağlamayan kalkınma amaçlı faaliyetler sürdürülebilir olmamaktadır. Bu sonuç, özellikle turizmde açık bir şekilde görülebilmektedir. Çünkü turizm arzını oluşturan en temel unsurlar doğal ve kültürel peyzaj değerleridir ve kitlesel ziyaretlere dayalı klasik turizm anlayışı bu değerler üzerinde baskı ve tahribat oluşturarak, turizm alanlarının ziyaretçileri çeken tüm cazibesini yitirmesine neden olabilmektedir (Özkök ve Gümüş, 2009; Acuner, 2015). Bu nedenle turizm arzını oluşturan peyzaj değerlerinin korunması gerekliliği ve turistlerin tercihlerini bozulmamış çevrelerden yana kullanmaya başlamasının da etkisiyle alternatif turizm türleri ortaya çıkmıştır (Kozak ve Bahçe, 2009; Bahtiyar Karadeniz, 2014). Bu alternatif turizm türlerinde biri de Sakin Şehir (Cittaslow) modelidir. Sakin Şehir (Cittaslow) turizmde yerel çevrenin korunması, gastronomik kaynakların ve yeni teknolojilerin kullanımının gerçekleştirilmesi amacıyla 1999 yılında İtalya'da imzalanan Yavaş Şehirler Sözleşmesi' ile kurulmuştur (Miele, 2008; Karakurt Tosun, 2013; Şahin ve Kutlu, 2014). Sakin Şehir anlayışı çevre, altyapı, sosyal uyum, yerel tarımsal kaynaklar ve işletmeciler, kentsel yaşam, ortaklıklar ve eğitim konularını kapsayan 7 temel kategorideki 72 maddeden oluşan üyelik kriterlerine sahiptir ve sürdürülebilir kalkınmanın hedefleriyle karşılaştırıldığında sosyal, ekonomik ve çevresel boyutlarıyla sürdürülebilirliğe hizmet etmektedir (Bahtiyar Karadeniz, 2014; Şahin, 2017).

Bu çalışmanın yürütüldüğü Uzundere ilçesinde bölgesel ve yerel planlama çalışmalarında iki ana kalkınma ekseninden biri turizm olarak belirlenmiştir ve turizmde markalaşmış bir destinasyon olması hedeflenmektedir. İlçe

2013 yılında turizm merkezi olarak ilan edilmiş ve turizmde markalaşma hedefine yönelik olarak 2016 yılında Sakin Şehir ağına dahil olmuştur. Bunun yanında ilçede özellikle son 15 yılda yerel kalkınma amacıyla kamu, yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşları işbirliğiyle gerek turizmle ilişkili gerekse de turizmden bağımsız birçok sosyo-ekonomik, mekânsal ve stratejik planlama çalışması, araştırma raporu ve destinasyon oluşumuna yönelik programlar yürütülmüştür. Bununla beraber tüm bu çalışmalar iki ana kalkınma ekseninden biri turizm olan ilçenin turizm arzını oluşturan doğal, kültürel peyzajını ve sosyo-ekonomik yapısını da şekillendirmektedir. Bu noktadan bakıldığında Uzundere’de yürütülen mekânsal, stratejik ve sosyo-ekonomik planlama çalışmaları ile destinasyon oluşumuna yönelik programların sürdürülebilirlik kavramı ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Çünkü turizm arzını oluşturan kaynak değerlerini olumsuz etkileyen; yerel halk, ziyaretçiler ve yerel çevre için faydalar oluşturmayan planlama çalışmaları turizmi sürdürülebilir olmaktan uzak kılmakta ve bu şekildeki turizm yerel kalkınmaya hizmet etmemektedir.

Bu duruma yönelik olarak çalışmada, Uzundere’nin ulusal-bölgesel ve yerel planlama çalışmaları ile ilçenin mevcut durumunu turizm ve yerel kalkınma ile ilişkili olarak sürdürülebilirlik çerçevesinde değerlendirilmesi ve planlama çalışmalarının uygulamalardaki karşılığının belirlenmesi amaçlanmıştır.

1. Materyal ve Yöntem

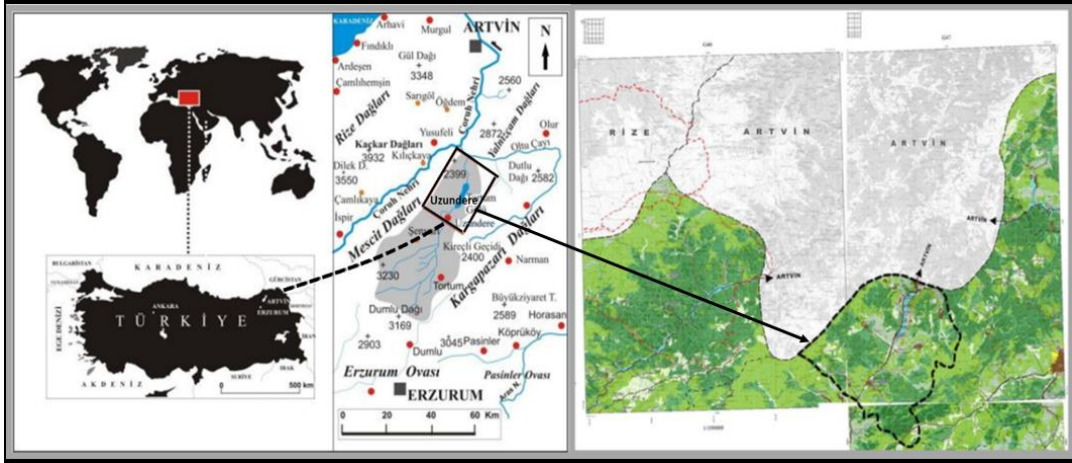
1.1. Materyal

Çalışma Türkiye’nin 11. Sakin Şehri olan Erzurum ilinin Uzundere ilçesinde yürütülmüştür. Uzundere ilçesinin gelişme ve kalkınma perspektifini belirleyici nitelikteki ulusal, bölgesel ve yerel ölçekli sosyo-ekonomik, mekânsal ve stratejik planlama çalışmaları, araştırma raporları ve destinasyon oluşumuna yönelik programlar çalışmanın ana materyalini oluşturmaktadır (Tablo 1). Uzundere ilçesinin doğal, kültürel ve sosyo-ekonomik peyzaj kaynak değerleri ise çalışmanın yardımcı materyali olarak kullanılmıştır.

Tablo 1. Çalışmanın ana materyallerini oluşturan planlama çalışmaları ve destinasyon oluşumuna yönelik programlar

Bölgesel Planlama Çalışmaları	Ulusal Planlama Çalışmaları
DAP Ana Planı	Onuncu Kalkınma Planı
KUDAKA TRA1 Bölge Planı	Türkiye Turizm Stratejisi 2023
Kuzeydoğu Anadolu Bölgesi İnovasyona Dayalı Turizm Stratejisi ve Eylem Planı	Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi
Doğu Anadolu Turizm Geliştirme Projesi	Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2014-2023)
Erzurum Doğa Turizmi Master Planı	Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu
TRA1 Düzey 2 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Raporu ve Plan Hükümleri	
DOKAP Ana Planı	
DOKA TR90 Bölge Planı	
DOKA Turizm Çalıştay Rapor ve Stratejileri	
Erzincan-Erzurum-Kars Kış Turizm Koridoru Projesi	
Palandöken ve Konaklı Turizm Merkezleri ve EJDER 3200	
Markalaşma Çalışması	
Termal Turizm Koridoru Projesi	
Hızlı Tren Projesi (Erzurum-Sivas-Ankara)	
Kültür Yolu Projesi (Erzurum-Yakutiye)	
	Yerel Planlama Çalışmaları
	Uzundere Stratejik Gelişme Planı: Vizyon 2023
	Uzundere Turizm Master Planı: Vizyon 2023
	Uzundere Turizm Merkezi ilanı kararı
	Uzundere Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planı
	Tortum Gölü Koruma Amaçlı İmar Planı
	Uzundere Uygulama İmar Planı Raporu

Uzundere ilçesi idari olarak Erzurum iline bağlıdır ve 40°42' - 40°26' kuzey enlemleri ile 41°26' - 41°47' doğu boylamları arasındadır (Şekil 1). İlçe coğrafi olarak ise Uluslararası Doğa Koruma Birliği (IUCN) tarafından sahip olduğu biyolojik çeşitliliği ve hassas türleriyle dünyanın 200 önemli ekolojik bölgesi ve 34 sıcak noktadan biri olarak ilan edilen, Kafkasya Ekolojik Bölgesinin batı bölümünü oluşturan Çoruh Havzası’ndaki Tortum Çayı Vadisi içerisinde yer almaktadır (CEPF, 2003). İlçenin iklimi, karasal iklim ile Karadeniz iklimi arasında geçiş özelliği göstermektedir ve jeomorfolojik yapısından dolayı mikroklima özellikleri görülmektedir (Çakmak, 2010). İlçenin jeomorfolojik yapısını dar ve derin vadi tabanları ile tepelik alanlar oluşturmaktadır ve çok çeşitli formasyonlara ait jeolojik oluşumlar bulunmaktadır (Atalay, 1979; Kopar ve Sevindi, 2013; Kopar and Çakır, 2013).



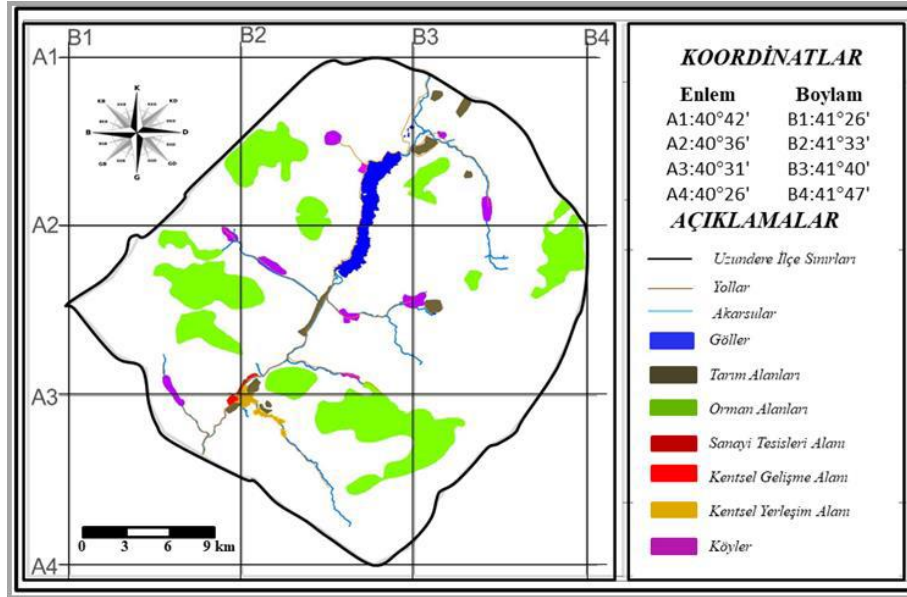
Şekil 1. Çalışma alanı lokasyonu (Karahan et al., 2011)

İlçe florasında 44'ü endemik olmak üzere, 41 odunsu ve 286 otsu bitki türü bulunmaktadır (Anonim, 2013). Bunun yanında 207 yerleşik yaşayan kuş ve 138 kelebek türü bulunmakta ve kurt, yaban kedisi, vaşak, boz ayı, dağ keçisi ve çengel boynuzlu dağ keçisi gibi fauna elemanları ile önemli bir memeli alanı özelliği göstermektedir (Karahan et al., 2017). İlçede çeşitli koruma statüleri ile korunan 24 farklı doğal ve kültürel unsur ve geleneksel olarak yapılan çeşitli festival ve şenlikler yer almaktadır. İlçede genel olarak kırsal doku ve yerel kırsal kültür hakimdir ve yerel kültürün etkilerini geleneksel mimari yapılarda görmek mümkündür. İlçenin 2019 yılı nüfusu 8153'tür ve ilçe ekonomisi ağırlıklı olarak tarıma dayanmaktadır. Tarımsal üretimde tarla tarımı ve meyvecilik hakimdir ve meyvecilikte Erzurum ilçeleri arasında en yüksek üretim yapan ilçe durumundadır (TÜİK 2014). İlçede bir diğer önemli tarımsal faaliyet türü seracılıktır ve ilçede 134 çiftçiye ait 221 adet serada yıllık 780 ton ürün elde edilmektedir (Uzundere Kaymakamlığı, 2018a). Tarımsal ürünler yerel halk tarafından işlenerek pekmez, köme, pestil gibi yöresel ürünlere dönüştürülmektedir (Uzundere Kaymakamlığı, 2018b). Tarımın yanında ilçe ekonomisinde turizm de önemli bir gelir kapısıdır. Turizm işletmeleri genel olarak küçük aile işletmeleri şeklindedir. İlçede konaklama tesisi olarak Uzundere Belediyesi tarafından yaptırılan fakat daha sonra İlçe Milli Eğitim Müdürlüğüne devredilen Öğretmeni ve özel teşebbüs tarafından işletilen 2 adet pansiyon bulunmaktadır. Bununla beraber ilçede günübirlik ve konaklamalı ziyaretçi sayısına dair herhangi bir ziyaretçi kayıt sistemi bulunmamaktadır. İlçe 2013 yılında 5317 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla turizm merkezi olarak ilan edilmiştir (Resmî Gazete, 2020) ve 2016 yılında Sakin Şehir (Cittaslow) ağına dahil olmuştur. İlçenin turizm arzını oluşturan bazı doğal ve kültürel oluşumları Şekil 2'de verilmiştir.



Şekil 2. Uzundere'nin bazı doğal ve kültürel peyzaj kaynak değerleri (a-Öşvank Manastırı b-Engüzekkapı Kalesi c-Sapaca Kalesi d-Geleneksel mimari örnekleri e-Tortum Şelalesi f-Tortum Gölü g-Uzunburun Yarımadası h-Yıkıklar (Yedigöller) i-Tulipa armena Boiss. var. armena j-Rupicapra rupicapra)

İlçenin alan kullanımlarında mevcut kentsel yerleşimler toplamda 67 hektarlık bir alan kaplamakta olup, bunun 37 hektarı net konut alanıdır (Şekil 3). Yerleşimin büyük kısmı ilçe merkezinde diğer bölümü ise merkeze bağlı mahallelerde yoğunlaşmıştır. Mevcut kentsel yerleşimlerde sosyal-kültürel tesis alanı 2,47 hektar, spor tesis alanı 2,83 hektar, mezarlık ve ağaçlandırma alanı 5 hektar, bakdeia alanı ise 66,15 hektardır. Kentsel gelişim alanı olarak planlanan bölge Erzurum-Artvin (D950) Karayolu'nun batısında bulunan ve eğimli bir arazide kuzey-güney yönlü bir yerleşime sahip olan Pulur Mahallesi'dir ve imar planlarında kentsel gelişim alanı olarak toplamda 31,6 hektarlık bir alan ayrılmıştır. Orman varlığı 21 812,5 hektar olan ilçenin, tarım alanları ise 5500 hektardır. İlçenin çevre il ve ilçelere ulaşımı D-950 Erzurum-Artvin Karayolu üzerinden yapılmaktadır. Kentsel yerleşim içerisindeki yol ve otopark alanları toplamda 110,43 hektarlık bir alan kaplamaktadır. İlçe Erzurum il merkezine 82 km. uzaklıkta olup, en yakın demiryolu hattı ve şehirler arası otobüs terminaline (Erzurum) 84 km, en yakın havaalanına (Erzurum DHMİ) ise 88 km. uzaklıktadır.



Şekil 3. Uzundere alan kullanımları haritası

1.1. Yöntem

Çalışmada veri toplama, analiz ve değerlendirmeye dayalı peyzaj araştırmaları yöntemi kullanılmıştır (Denzin and Lincoln, 2008).

Veri toplama aşamasında Uzundere ilçesini etkileyen ulusal, bölgesel ve yerel ölçekli sosyo-ekonomik, mekânsal ve stratejik planlama çalışmaları, araştırma raporları ve destinasyon oluşumuna yönelik programlar belirlenerek, 'Sürdürülebilirlik Değerlendirmesi Çalışma Formu' oluşturulmuştur. Çalışma formu WTO (2004) ve UNEP and WTO (2005)'in turizm destinasyonları için hazırlamış oldukları sürdürülebilir kalkınma kriter ve göstergelerinden derlenerek, sosyal, ekonomik ve kültürel sürdürülebilirlik; çevresel sürdürülebilirlik; turistik ürün, hizmetler, organizasyon ve pazarlama ve planlama ve izleme olmak üzere dört kategori altında hazırlanmıştır. Kategorileri oluşturan kriter ve göstergeler Tablo 2'de verilmiştir.

Çalışma ile Uzundere ilçesinin mevcut durumu ile ulusal-bölgesel ve yerel ölçekli sosyo-ekonomik, mekânsal ve stratejik planlama çalışmaları, araştırma raporları ve destinasyon oluşumuna yönelik programlar sürdürülebilirlik değerlendirmesine tabi tutulmuştur. Çalışma ilçede yürütülen planlama çalışmaları, projeler, kalkınma girişimleri ve araştırma faaliyetlerine aktif katılım gösteren, dolayısıyla bu çalışmalar hakkında bilgi sahibi olan çeşitli alanlarda faaliyet gösteren 40 kişilik bir odak grup ile (n) ile yürütülmüştür. Çalışmaya başlamadan önce, çalışma formu ve değerlendirilecek olan sosyo-ekonomik, mekânsal ve stratejik planlama çalışmaları, araştırma raporları ve destinasyon oluşumuna yönelik programlar hakkında odak grup katılımcılarına bilgilendirme yapılarak, yardımcı doküman verilmiştir.

Çalışma formundaki her bir soru için odak grup katılımcılarından ilçenin mevcut durumu, ulusal-bölgesel ölçekli planlama çalışmaları ve yerel ölçekli planlama çalışmalarına ayrı ayrı puan vermeleri istenmiştir. Kullanılan yöntem Montenegro Turizm ve Çevre Bakanlığı'nın UNWTO ile birlikte Montenegro-Kolasin Bölgesi için 2007 yılında düzenlemiş olduğu Sürdürülebilir Turizm Çalıştay'ında kullanılan yöntemden derlenerek geliştirilmiştir (UNWTO, 2007). Benzer çalışmalar daha önce İspanya (Katalonya-El Garraf Natural Park, The Canary Islands), Guatemala (Chiminos Island), Kanada (Cape Breton Island) ve ABD (Arches National Park) gibi turizm bölgelerinde de seçilmiş kriterler üzerine odaklanarak yapılmış olup, WTO tarafından 2004 yılında yayımlanan sürdürülebilirlik göstergeleri kılavuzunda örnek uygulamalar olarak verilmiştir.

Çalışma formu puanlamasında 'çok düşük seçeneği 1, düşük seçeneği 2, orta seçeneği 3, yüksek seçeneği 4 ve çok yüksek seçeneği 5' puanı temsil etmiştir. Çalışmanın analiz bölümünde elde edilen veriler analiz edilmiştir. Verilerin analizi IBM SPSS Statistics 24 programı ile yapılarak göstergelerin ait olduğu kriterler için ortalama puan (KO)

hesaplanmıştır. Çalışma formunda mevcut durum, ulusal-bölgesel planlama çalışmaları ve yerel planlama çalışmaları olarak üç farklı grup olduğundan, gruplara göre kriterlerin almış olduğu cevaplar arasında istatistiki olarak anlamlı bir fark olup olmadığını belirlemek amacıyla One-Way ANOVA (Analyse of Variance) testi ve oluşan anlamlı farkların hangi gruplar arasında gerçekleştiğini belirlemek için Post Hoc test türlerinden Games-Howell ve Tukey testleri yapılmıştır. Analizlerde önem değeri (sig.= p) olarak 0.05 (95% güven aralığında p=0.05) kullanılmıştır.

Çalışmanın değerlendirme bölümünde analiz edilmiş veriler tartışılarak, planlama çalışmalarının uygulamalardaki karşılığı ve bir turizm merkezi ve Sakin Şehir olan Uzundere'nin sürdürülebilirlik konusundaki eksiklikleri saptanmıştır.

Tablo 2. Turizm destinasyonları için sürdürülebilir kalkınma kriter ve göstergeleri

Sosyal, Ekonomik ve Kültürel Sürdürülebilirlik (A)	
Kriterler	Göstergeler
Sosyal Sürdürülebilirlik (a)	1.Turizm faaliyetlerinde yerel memnuniyetin dikkate alınması 2.Ev sahibi toplulukların refahının öncelenmesi 3.Topluma yeni sosyal hizmetlerin sunulması 4.Aile refahına önem verilmesi 5.Kadınlar için fırsatların oluşturulması 6.Çocuk hakları ve çocukların nasıl korunacağı hakkında stratejiler/programların varlığı 7.Yaşlı ve engelliler için sosyal hizmetlerin varlığı 8.Uyuşturucu ile mücadeleye yönelik tedbirler/uygulamalar 9.Kamu sağlığı, toplum sağlığı, gıda güvenliği, işçi sağlığı ve güvenliği için oluşturulmuş eğitim ve programların varlığı 10.Yerel gençlere yönelik eğitim ve burs fırsatlarının varlığı 11.Araştırma, eğitim ve küçük işletmeler için destek programlarının varlığı 12.İş amaçlı eğitim fırsatlarının varlığı
Ekonomik Sürdürülebilirlik (b)	1.Yerel istihdam fırsatlarının iyileştirilmesine yönelik stratejiler/programlar 2.Yerel küçük ve orta büyüklükteki işletmeler için kapasite destekleme ve geliştirme programlarının varlığı 3.Çiftçi, zanaatkar ve tedarikçileri turizme dahil etme tedbirleri/uygulamaları 4.Sezon dışı yerel işsizlik oranları ve mücadele için tedbirler/uygulamalar 5.İşletmelerde yerel ürünlerin kullanılması ve pazarlanması için tedbirler/uygulamalar (Ekonomik sızıntının engellenmesi) 6.Arazi ve konut fiyatlarındaki oluşacak oynamaları dengelemek için tedbirler/uygulamalar 7.Turizmle ilgili işlerde yerel halkın istihdamının öncelenmesine yönelik stratejiler/programlar 8.Yeni hizmet altyapısı oluşturulması 9.Turizmin doğa korumaya katkıda bulunmasına yönelik stratejiler/programlar
Kültürel Sürdürülebilirlik (c)	1.Geleneksel kültürün korunmasına yönelik stratejiler/programlar 2.Somut olmayan kültürel mirasın korunmasına yönelik stratejiler/programlar 3.Yerel halka yönelik geleneksel kültürün önemi ve korunması hakkında eğitim programları

Çevresel Sürdürülebilirlik (B)

Kriterler	Göstergeler
Doğal ve Kültürel Miras	1.Geleneksel mimarinin korunmasına yönelik tedbirler/uygulamalar 2.Kültürel varlıkların korunmasına yönelik tedbirler/uygulamalar 3.Nesli tükenmekte olan türlerin korunmasına yönelik tedbirler/uygulamalar

Değerlerinin Korunması (a)	<ol style="list-style-type: none">4.Kritik ekosistemlerin korunmasına yönelik tedbirler/uygulamalar5.Biyçeşitliliğin korunmasına yönelik tedbirler/uygulamalar6.Hava, su ve toprak gibi doğal kaynakların korunmasına yönelik tedbirler/uygulamalar7.Doğal peyzaj görüntüsünün korunmasına yönelik tedbirler/uygulamalar
Kıt Doğal Kaynakları Yönetme (b)	<ol style="list-style-type: none">1.Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı2.Enerji harcamalarında tasarrufa yönelik tedbirler/programlar3.Su tasarrufuna yönelik tedbirler/programlar4.Planlama ve organize etme sürecinin tüm aşamalarında yeşil ofis uygulamalarını benimsemek5.Enerji koruma programlarının varlığı6.Enerji koruma programlarına özel sektörün katılımı7.Rekreasyonel ya da içme suyu kaynaklarındaki kirlenmeye yönelik tedbirler/uygulamalar8.Daha az karbonlu yakıt kullanımına yönelik tedbirler/programlar9.Turizm sektörünün fosil yakıt tüketimine yönelik programlar10.Ulaşım için yakıt kullanımı ve alternatif ulaşım planlaması11.Kamu ve aktif ulaşım araçlarının kullanımını artırmak ve özel araç kullanım miktarını azaltmaya yönelik stratejiler/uygulamalar12.Atık su yönetimi ve geri dönüştürülmüş gri su planlaması13.Kanalizasyon arıtma işlemine yönelik stratejiler/uygulamalar14.Katı atık toplama ve ayrıştırmaya yönelik stratejiler/uygulamalar15.Katı atıkların depolanması ve geri dönüştürülmesine yönelik stratejiler/uygulamalar16.Tüm mekanlar için bir atık azaltma stratejisinin geliştirilmesi
Turizm Faaliyetleri-nin Etkileriyle Mücadele ve Turistik Faaliyetlerin Kontrolü (c)	<ol style="list-style-type: none">1.Turizm kaynaklı gürültü kirliliği ile mücadeleye yönelik tedbirler/uygulamalar2.Turizm yapılanması sürecinde estetik değerlendirmelerin varlığı (Yapılaşmalar fiziksel ve kültürel bağlamda olmalı; fiziksel olarak çevre ile form, renk ve manzara bütünleşmesi sağlarken kültürel olarak geleneksel kültür dokusuyla uyumlu olmalı)3.Hassas yeşil alanların ve su kütlelerinin gelişmelerden, aşırı veya uygunsuz kullanımlardan korunmasına yönelik stratejiler4.Turistik noktalarda taşıma kapasitesine göre ziyaretçi kabulü5.Destinyasyonların kullanım yoğunluğunun ölçülmesi ve yönetilmesi
Turistik Ürün, Hizmetler, Organizasyon ve Pazarlama Girişimleri (C)	
Kriterler	Göstergeler
Turist memnuniyeti (a)	<ol style="list-style-type: none">1.Turist Memnuniyetin dikkate alınması2.Ziyaret beklentilerinin karşılanması3.Taciz veya kaygı düzeyinin belirlenmesi ve dikkate alınması4.Güvenlik sorunlarından mağdur olan ziyaretçilere yardım etmek için ulusal taahhütlerin varlığı5.Ziyaretçi sağlığı ve güvenliğine yönelik stratejiler/programlar6.Engelli kişiler için eğitilmiş turlar / rehberler sunan tur şirketlerinin varlığı
Ürün ve hizmetler (b)	<ol style="list-style-type: none">1.Konaklama, yeme-içme, ulaşım ve diğer hizmetlerin kalitesi2.Konaklama, yeme-içme, ulaşım ve diğer tesislerin kapasite ve altyapısını geliştirme3.Ürün ve hizmet çeşitliliğinin sağlanması4.Turistik faaliyetler için uygun alanların belirlenmesi ve geliştirilmesi5.Turistik faaliyetler için uygun rota ve güzergahların oluşturulması ve turların düzenlenmesi6.Turistik alan, rota, güzergah, konaklama ve diğer tesisler için harita ve bilgilendirici elemanların varlığı (bilgilendirme merkezi, tabela, afiş, broşür v.s)7.Turizmi mevsimsellikten kurtarmaya yönelik ürün ve hizmet geliştirme8.Resmi belgelendirmeye varış yerindeki kuruluşların uluslararası sertifikasyona (EMS, ISO 14000, HACCP vb.) sahip olması9.Yerel tarımsal, gastronomik, el-sanatı ürünleri ve hediyelik eşyaların sunulmasına yönelik stratejiler/programlar10.Temel ziyaretçi tesislerinin varlığı (Lavabo, büfe v.b)

	11.Yıl boyunca yeterli altyapı sağlanmasına yönelik stratejiler/programlar 12.Düşük sezon turizminin güçlendirilmesine yönelik stratejiler/ programlar 13.Macera seyahatleri de dahil olmak üzere turistik deneyimlere ve ziyaretçilerin yeteneklerine uygun turlara erişim
Organizasyon ve Pazarlama (c)	1.Hedeflenmiş müşteri kitlesinin varlığı 2.Pazarlama etkinliğine yönelik ürün ve hizmetlerin geliştirilmesi 3.Çevre destinasyonlarla koridor, bağlantı ve iş birliği oluşturulmasına yönelik stratejiler/programlar 4.Sürdürülebilir etkinlik çalışmalarına tedarikçileri, bağışçıları ve sponsorları dahil etme 5.Benzer destinasyonlara kıyasla çekiciliğinin tanımlanmış olması 6.Stratejik pazarlama organizasyonu 7.Markalaşma çalışmalarının varlığı 8.Reklam ve promosyon için tahsis edilmiş yıllık pazarlama bütçesinin varlığı 9.Belirlenmiş rota hedeflerinin ve tur organizasyonlarının varlığı 10.Ulusal/uluslararası tur organizasyonlarıyla iş birliği

Planlama, Yönetim ve İzleme (D)

Kriterler	Göstergeler
-----------	-------------

Planlama ve Yönetim (a)	1.Bir arazi kullanım planlama sürecinin varlığı 2.Çok paydaşlı bir turizm planının veya stratejisinin varlığı 3.Turizmin yerel / bölgesel planlamaya entegrasyonu 4.Entegre edilmiş çevresel bir ulaşım planlama stratejisinin uygulanması 5.İçme suyu tedarikinin saflığı ve su kullanımı planlaması 6.Destinasyon oluşumu stratejilerinin varlığı 7.Arazi kullanımı veya kalkınma planlaması sürecine turizmi dahil etme 8.Sağlık, güvenlik ve hastalıklarla mücadele konusunda bir acil durum planlamasının varlığı 9.Tanımlanmış taşıma kapasitesinin varlığı 10.Tamamlanmış turizmin çevresel, sosyal ve kültürel yönlerinin etki değerlendirmesi 11.Sürdürülebilir turizm uygulamaları hakkında yerel halkın bilgilendirilmesi 12.Ziyaretçileri, varış yerine ve hedefe gitmeden önce sürdürülebilir turizm uygulamaları hakkında bilgilendirme 13.Gürültü ve ışık kirliliğini en aza indirecek kural ve yönetmeliklerin varlığı 14.Koruma amaçlı geliştirilmiş çevre politikalarının varlığı 15.Engelli dostu politikaların varlığı 16.Korunan alanlar için finansman kaynağı planlaması 17.İklim değişikliğinin turizm üzerindeki olası etkilerine yönelik planlamaların varlığı 18.Engelli kişilerin hareketliliğine uygun toplu taşıma organizasyonunun varlığı
--------------------------------	--

İzleme (b)	1.Tüm çevresel elemanlarla ilgili kayıt ve izleme sisteminin varlığı (Su tüketimi ve analiz değerleri, enerji tüketimi, fauna ve flora elemanlarının sayı ve dağılımı v.b) 2.Özel sektör ve kamunun turizm organizasyonunda yer alması 3.Koruma alanlarında turizm faaliyetlerini koordine eden koruma kuruluşları ile izleme ve yönetim planlarını varlığı 4.Ziyaretçi kayıt sisteminin varlığı 5.Turist memnuniyetini geliştirme ve beklentilerin karşılanmasına yönelik izleme sisteminin varlığı 6.Planlamalarda turizm gelişimini kontrol altına almak için belirlenmiş kriterler 7.Tüm alanlarda olumlu bir rol oynamak için saygın çevre grupları ile iş birliği 8.Geliştirilen ve kullanılan planı değerlendirmek için belirlenen performans göstergelerinin varlığı 9.İklim değişikliği konusunda kamu, özel sektör ve ziyaretçiler arasında farkındalık yaratmak için programlar 10.İçme ve rekreasyonel su kalitesi hakkında halka açık izleme sistemi 11.Stratejik planlama süreçlerine sürdürülebilirlik özellikleri hakkında bilgi veren ajansların varlığı
-------------------	---

2. Araştırma Bulguları ve Tartışma

Çalışmanın gerçekleştirildiği 40 odak grup katılımcısına ait demografik bilgiler Tablo 3'te verilmiştir.

Tablo 3. Odak grup katılımcılarının demografik bilgileri

Özellikler	Alt Özellikler	n	%
Cinsiyet	Erkek	27	67,5
	Kadın	13	32,5
Yaş	16-25	0	0
	26-35	11	27,5
	36-45	23	57,5
	46-55	3	7,5
	56 ve üstü	3	7,5
Eğitim Durumu	İlköğretim	0	0
	Lise	2	5,0
	Ön Lisans-Lisans	12	30,0
	Lisansüstü	26	65,0
Gelir	2000 TL altı	0	0
	2001-5000 TL arası	12	30,0
	5001-10.000 TL arası	19	47,5
	10.000 TL üstü	9	22,5
Faaliyet Alanı	Akademisyen	17	42,5
	Kalkınma Ajansı Çalışanı	5	12,5
	Yerel Yönetim ve Kamu Çalışanı	3	7,5
	Yerel Siyasetçi	3	7,5
	Yerel Turizmci ve Esnaf	2	5,0
	Yerel STK Mensubu	1	2,5
	Doğa Sporcusu (STK)	2	5,0
	Öğretmen-Proje Uzmanı	2	5,0
	Peyzaj Mimarı (Doktora Öğr.-Serbest Ç.)	1	2,5
	Kadın Girişimci	2	5,0
	Muhtar	1	2,5
Eski Bld. Bşk.	1	2,5	
Toplam		40	100

Tablo 3'e göre odak grup katılımcılarının 67%'si erkek, 32%'si ise kadındır. Büyük çoğunluğu lisansüstü (65%) eğitim seviyesine sahipken yine önemli bir bölümünü akademisyen (42,5%) grubu oluşturmuştur.

Uzundere ilçesinin mevcut durum (UMD), ulusal-bölgesel planlama çalışmaları (UBPÇ) ve yerel planlama çalışmalarının (YPÇ) sürdürülebilirlik kriterleri bakımından almış olduğu ortalama puanlar ve ANOVA analizi sonuçları Tablo 4'te verilmiştir.

Tablo 4. Sürdürülebilirlik kriter ve göstergelerinin aldığı ortalama puanlar ve ANOVA testi sonuçları

Kriterler	UMD	UBPÇ	YPÇ	p
A Sosyal, Ekonomik ve Kültürel Sürdürülebilirlik	2,499	3,098	2,900	-

Aa	Sosyal Sürdürülebilirlik	2,579*	3,189*	2,883	,000
Ab	Ekonomik Sürdürülebilirlik	2,236*	2,922*	2,552	,001
Ac	Kültürel Sürdürülebilirlik	2,683*	3,183	3,266*	,017
B	Çevresel Sürdürülebilirlik	2,181	3,064	2,822	-
Ba	Doğal ve Kültürel Miras Değerlerinin Korunması	2,507**	3,332*	3,417*	,000
Bb	Kıt Doğal Kaynakları Yönetme	1,831**	2,951*	2,375*	,000
Bc	Turizm Faaliyetlerinin Etkileriyle Mücadele ve Turistik Faaliyetlerin Kontrolü	2,205**	2,910*	2,675*	,000
C	Turistik Ürün, Hizmetler, Organizasyon ve Pazarlama	2,535	3,241	2,951	-
Ca	Turist Memnuniyeti	2,537*	3,116*	2,812	,009
Cb	Ürün ve Hizmetler	2,705**	3,521*	3,259*	,000
Cc	Organizasyon ve Pazarlama	2,365*	3,087*	2,782	,001
D	Planlama, Yönetim ve İzleme	2,247*	2,907*	2,563	-
Da	Planlama ve Yönetim	2,416*	3,123*	2,765	,000
Db	İzleme	2,077*	2,691*	2,361	,006

x*, y*, z** ise z, hem x, hem de y ile anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır

x*, y* ise sadece x ve y anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır

Tablo 4'e göre sosyal, ekonomik ve kültürel sürdürülebilirlik kriterleri yönünden ulusal-bölgesel planlama çalışmaları yerel planlama çalışmaları ve Uzundere mevcut durumdan anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır. Bu kriter bakımından ulusal-bölgesel planlama çalışmaları, Uzundere mevcut durum ve yerel planlama çalışmalarından daha yüksek bir ortalama puan almıştır. Bu durum için ulusal-bölgesel planlama çalışmalarının, Uzundere mevcut durum ve yerel planlama çalışmalarına göre sosyal ve ekonomik olarak daha sürdürülebilir bir ortam sağladığı sonucu çıkarılmıştır. Yerel planlama çalışmaları içerisinde Uzundere Stratejik Gelişme Planı ve Uzundere Turizm Master Planı'nda sosyo-ekonomik sürdürülebilirliğe katkı sağlayabilecek bazı stratejiler ve eylemler bulunmasına rağmen bu planlar sürdürülebilir turizmin öngördüğü; işletmelerde yerel ürünlerin kullanılması, arazi ve konut fiyatlarındaki oluşacak oynamaların dengelenmesi ve sezon dışı yerel işsizlik ile mücadele gibi strateji ve tedbirlere sahip değildir. Oysa sürdürülebilir turizm, turizmin ihtiyaçlarını karşılarken, yerel halk için sosyo-ekonomik faydalar oluşturan ve gelecek nesiller için doğal ve kültürel çevreyi korumayı hedefleyen bir turizm şeklidir. Sürdürülebilir turizmde yerel halkın ekonomik durumunun geliştirilmesinde, bölgedeki mevcut ekonomik faaliyetlerin desteklemesi, yerel tarımsal, gastronomik ve el sanatı ürünlerinin üretiminin desteklenerek yeni istihdam fırsatlarının oluşturması etkilidir (Farsani et al., 2011). Bu aynı zamanda Sakin Şehir anlayışıyla da uyumlu bir turizm şeklidir. Çünkü Sakin Şehir anlayışı fast food kültürüne karşı olarak ortaya çıkmıştır ve turizmde yerel kaynakların (çevresel, tarımsal, gastronomik vb.) kullanımını esas almaktadır (Şahin ve Kutlu, 2014). Bu durum zaten sosyal ve ekonomik boyutlara sağladığı katkılar ile Sakin Şehir anlayışının sürdürülebilir kalkınmaya hizmet etmesini sağladığından dolayı, 'Sakin Şehir-Sürdürülebilir Kalkınma' ilişkisinin kurulduğu konuların arasında gelmektedir. Bu noktadan hareketle Uzundere'de tarımsal, gastronomik ve el sanatı ürünleri ile kadın emeğine dayalı üretimin desteklenerek turizm kapsamında değerlendirilmesinin ve ilçedeki geleneksel sivil mimari örneklerinin yerel halk tarafından işletilen ev pansiyonculuğu şeklinde kullanılmasının yerel halk için sosyo-ekonomik faydalar oluşturacağı söylenebilir. Zaten yerel kültürü yansıtan geleneksel sivil mimari örnekleri, diğer tescilli tarihi kültürel yapılar, somut olmayan mirasın korunmasını ön gören strateji ve tedbirler yerel planlama çalışmalarında yerini almıştır. Özellikle Uzundere Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planı bu konuda sürdürülebilir bir yaklaşım sergilemektedir ve çalışmanın sonuçlarına göre de yerel planlama çalışmaları kültürel sürdürülebilirlik kriteri yönünden yükseğe yakın bir ortalama puan almıştır. Bununla beraber Uzundere mevcut durum kültürel sürdürülebilirlik kriteri yönünden yerel planlama çalışmalarından negatif yönde anlamlı bir şekilde ayrılmıştır. Bu durum yerel planlama çalışmalarının bu konuda uygulamaya geçmediğini göstermektedir.

Çevresel sürdürülebilirliğe ait doğal ve kültürel miras değerlerinin korunması kriteri yönünden en yüksek ortalama puanı, yerel planlama çalışmaları almıştır. Bu kriter bakımından Uzundere mevcut durum, yerel ve ulusal-bölgesel planlama çalışmalarından negatif yönde anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır. Kıt doğal kaynakları yönetme ile turizm faaliyetlerinin etkileriyle mücadele ve turistik faaliyetlerin kontrolü kriterleri bakımından en yüksek ortalama puanları ulusal-bölgesel planlama çalışmaları almasına rağmen; kriter ortalamaları, orta seviyenin altında kalmıştır. Bu kriterler bakımından Uzundere mevcut durum, yerel ve ulusal-bölgesel planlama çalışmalarından negatif yönde anlamlı bir şekilde ayrılmıştır. Bu durum, planlama kararlarının uygulamaya geçirilemediği şeklinde yorumlanmıştır. Turizm çevresel olarak çok yönlü etkilere sahiptir. Günümüzde ekonomiler için önemli bir bileşen olmasına rağmen, turizm faaliyetlerinin çevreye zarar vermemesi gerekir. Çünkü turizmin pazarlamasında çekiciliği oluşturan ana unsur bozulmamış bir doğadır (Page and Connell, 2006). Ekolojik hassasiyetler gözetilerek ve sürdürülebilir bir planlama anlayışıyla gerçekleştirilen turizm gelişiminde, turizmin etkileri olumlu yönde seyredebilirken; aksi yöndeki turizm gelişimi olumsuz çevresel etkileri ve sağlıksız bir büyümeyi beraberinde getirmektedir. Plansız turizm yatırımları ve turizm gelişimi kısa vadede kazançlar getirir de uzun vadede ciddi sorunlara yol açabilmektedir. Çünkü kötü tasarlanmış ve plansız bir turizm gelişimi, ziyaretçileri çeken ve turizm arzını oluşturan doğal ve kültürel peyzajı yıpratmaktadır (Inskeep, 1991).

Günümüzde dünyanın konuştuğu çevresel olayların başında küresel ısınma ve iklim değişikliği gibi küresel ölçekli çevresel sorunlar ve bunların bölgesel ve yerel ölçekli yıkıcı etkileri gelmektedir. Bu etkilerin sonuçlarını en aza indirmek için sürdürülebilir mekânlar ve tasarımlar, fosil yakıtların tüketiminin azaltılması, enerjinin verimli kullanımı ve alternatif enerji kaynakları, atık yönetimi (ayırıştırma, dönüştürme ve yeniden kullanma), su yönetimi (arz ve verimli su kullanımı) ve gıda güvenliği dünyanın spesifik olarak odaklandığı konulardandır. Bu odak noktaları göz ardı eden her planlama ve tasarım çalışması sürdürülebilir olmaktan uzaktır. Aynı şekilde bu noktalara odaklanmayan turizm destinasyonları da sürdürülebilir turizm gelişimi ve kalkınmayı yakalayamayacaktır. Her ne kadar çalışma kapsamında değerlendirilen 10. Kalkınma Planı ve DAP Ana Planı gibi ulusal-bölgesel düzeyli ve Uzundere Stratejik Gelişme Planı, Uzundere Turizm Master Planı gibi yerel düzeyli planlama çalışmalarında sürdürülebilir kalkınma, iklim değişikliği, çevre, doğal kaynakların etkin kullanımı ve yeşil büyüme kavramlarına atıfta bulunulsa da fosil yakıt tüketiminin azaltılması ve alternatif enerji kaynaklarının kullanımı ile ilgili her hangi bir strateji ve eyleme vurgu yapılmamaktadır. Bununla beraber 2019-2023 yılları arasını kapsayan 11. Kalkınma Planı'ndaki sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir kalkınma vurguları son derece önemlidir (SBB, 2020). Uzundere'de özellikle konutlarda güneş enerjili su ısıtma sistemleri yoğun bir şekilde kullanılmaktadır ve güneş enerjili sistemlerin kamusal alanlarda ve konutlarda kullanımının yaygınlaştırılması, Uzundere için çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlayabilir. Buna karşılık, atık yönetimi Uzundere için ele alınması gereken bir konudur. Çünkü Uzundere atık depolamada hâlâ vahşi depolama yöntemini kullanmaktadır. Bölgesel planlarda özellikle katı atık depolama ve ayırıştırma ile ilgili bazı hedefler olmasına rağmen bunlar henüz uygulamaya geçirilememiştir. Ancak son dönemlerde, ulusal çapta yürütülen sıfır atık gibi bazı programlar mevcuttur. Henüz toplum nezdinde evsel atıklar için uygulanmasa da bu tür programlar özellikle atık yönetimi (atık ayırıştırma ve dönüştürme) konusunda kamu kurumları, belediyeler ve toplum için bir farkındalık oluşturabilir. Bu konuda yapılacak girişimler, Uzundere için ulusal programlarla uyumlu olarak, bölgesel planlama hedeflerine ulaşmak için bir fırsat penceresi aralayabilir. Bunun yanında ilçenin Sakin Şehir birliğine üye olması, sürdürülebilir turizm konusunda Uzundere için bir sinerji oluşturabilir. Kuşkusuz Sakin Şehir birliğinin üyelik kriterleri içerisinde çevresel sürdürülebilirliğe hizmet edebilecek nitelikte ve sürdürülebilir turizm kriterleri ile uyumlu birçok politika bulunmaktadır. Özellikle Sakin Şehir'in hava, su, gürültü ve görüntü kirliliğinin önlenmesi, enerjinin verimli kullanımı ve yenilenebilir enerji kaynakları, kent içi yeşil alanların artırılması ve yeşil sosyal donatı alanlarının oluşturulması ve bisiklet gibi alternatif ulaşım araçlarının kullanımının teşviki gibi politikaları çevresel sürdürülebilirlik açısından önemlidir.

Turist memnuniyeti kriteri bakımından Uzundere mevcut durum ve yerel planlama çalışmaları düşük, ulusal ve bölgesel planlama çalışmaları ise ortanın üzerinde bir puan almıştır. WTO turist memnuniyetini ziyaretçiler için cinsiyet, ırk, engellilik ya da farklı bir şekilde her hangi bir ayrımcılık yapmadan güvenli ve tatmin edici bir deneyim sağlamak olarak tanımlamaktadır (UNEP and WTO, 2005). Kozak (2001) ise ziyaretçi memnuniyeti ile yeniden ziyaret etme arasında anlamlı bir ilişki olduğunu belirtir (İpar ve Doğan, 2013). Bu bir turizm merkezinde ziyaretçi sürdürülebilirliği açısından önemli ilke olmasına rağmen Uzundere için geliştirilmesi gereken bir konu olarak ön plana çıkmaktadır.

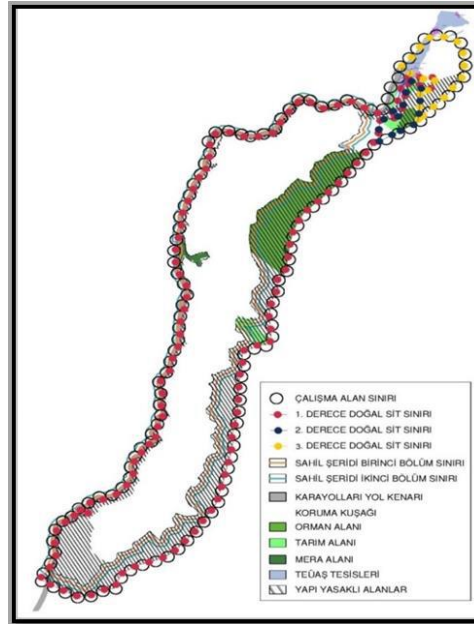
Ürün ve hizmetler kriteri bakımından, ulusal ve bölgesel planlama çalışmaları ile yerel planlama çalışmaları ortanın üzerinde bir puan alırken; Uzundere mevcut durum, düşük bir puan almıştır ve Uzundere mevcut durum, ulusal-bölgesel ve yerel planlama çalışmalarından negatif yönde anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır. Bu durum yerel planlama

çalışmalarının ulusal ve bölgesel planlama çalışmaları ile uyumlu olduğunu; fakat tam olarak uygulamaya geçirilemediğini göstermektedir. Ancak yerel planlama çalışmalarında turizmi mevsimsel olmaktan çıkaracak ürün ve hizmetler, ziyaretçi türüne uygun turlara erişim ve turizm işletmelerinin uluslararası sertifikasyonuna yönelik strateji ve eylemlerin yetersiz oluşu turizmin sürdürülebilirliği açısından olumsuz bir durum olarak öne çıkmaktadır. Uzundere’de turizm faaliyetleri genel olarak ilkbahar-sonbahar mevsimleri arasındaki altı aylık süreçte aktif durumda, kalan altı aylık süreçte ise düşük sezon şeklindedir. Son dönemlerde kış sezonunda buz tırmanışı gibi etkinlikler yapılsa da bu etkinlikler altı aylık düşük sezonu hareketlendirmeye yeterli gelmemektedir. Oysa ki Uzundere’nin zengin jeolojik, jeomorfolojik ve hidrografik oluşumları, çevresinden ayrışan iklim özellikleri, sahip olduğu etkileyici manzaralar, flora, fauna elemanları, tescilli ve tescilsiz tarihi-kültürel eserler, yerel kültürün bir yansıması olan geleneksel sivil mimari örnekleri, gastronomik ve tarımsal ürünleri, yerel kültürel festival ve şenlikleri özellikle kadın emeğine dayalı el sanatı ürünlerine dayalı peyzaj kaynak değerleri turizmin çeşitlendirilmesi ve turizm etkinliklerinin yıl boyunca yayılması için yeterli düzeydedir (Özgeriş and Karahan, 2020). İlçenin turizm arzını oluşturan bu zengin doğal, kültürel ve sosyo-ekonomik kaynak değerlerinin doğru bir planlama anlayışı ile turizme dahil edilmesi hem turizmin sürdürülebilirliğine hizmet edebilir hem de yerel kalkınma açısından bir fırsat kapısı aralayabilir. Kültürel kaynaklar ve tarımsal ürünler zaten özellikle kırsal alanlar açısından turizm ürün çeşitlendirmesi için iyi bir yoldur. Örneğin, BM Ekonomik ve Sosyal İşler Departmanı tarafından hazırlanan en iyi sürdürülebilir turizm uygulamaları arasında yerini alan İran’ın Matin Abad organik tarım ve çöl kampı yerel kaynakların bütünleştirilerek yerel kalkınmanın bir aracı hâline getirilmesi bakımından iyi bir örnektir. Bu kampta; sivil mimari, yerel kültür, enerji ve atık yönetimi gibi çevresel koruma eylemleri ve organik tarım birleştirilerek turizm ürün çeşitlendirilmesi yapılmaktadır (Wei, 2012). Uzundere’nin sahip olduğu benzer potansiyellerin de benzer şekillerde değerlendirilmesi, hem turizm ürün çeşitlendirmesi hem de yerel kalkınma açısından faydalı bir model olabilir.

Organizasyon ve pazarlama kriteri yönünden ise Uzundere mevcut durum ve yerel planlama çalışmaları düşük bir ortalama puan alırken; ulusal ve bölgesel planlama çalışmaları, ortamın üzerinde bir ortalama puan almıştır ve Uzundere mevcut durum, ulusal-bölgesel planlama çalışmalarından negatif yönde istatistiki olarak anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır. Bu kriter bakımından Uzundere için hedeflenen bir müşteri kitlesinin, rota ve tur organizasyonlarının, tur operatörleriyle iş birliğinin ve pazarlama stratejilerinin yetersizliği öne çıkan başlıca eksiklikler olarak görülmektedir. Özellikle tur operatörleri ve seyahat acenteleri ile iş birliği bir destinasyonun marka olarak dikkat çekmesi ve başarısı üzerinde büyük bir öneme sahiptir (Holloway, 2009). Bu noktada Uzundere için çevre turizm merkezlerinin varlığı bir fırsattır. Erzurum-Erzincan-Kars kış turizm koridoru projesi, Sivas-Erzincan-Kars hızlı tren projesi, Erzurum-Yakutiye cazibe merkezi projesi, EJDER 3200 markalaşma çalışması, termal turizm koridoru projesi ve DOKA Arap turizmini geliştirme projesinin bölgesel olarak bir turizm hareketliliği oluşturması beklenmektedir. Uzundere için çevre turizm merkezlerine göre bir ürün farklılaştırması ve marka algısı oluşturabilirse seyahat acentaları-tur operatörleri ve bölge otelleri ile iş birliği geliştirilerek günübirlik ve konaklamalı turlar ile yöreye ziyaretçi çekilebilir.

Planlama, yönetim ve izleme yönünden Uzundere mevcut durum, ulusal-bölgesel ve yerel planlama çalışmaları düşük bir ortalama puan almıştır. Planlama ve yönetim kriteri bakımından ulusal ve bölgesel planlama çalışmaları ortamın üzerinde bir ortalama puana sahip olurken, Uzundere mevcut durum ve yerel planlama çalışmaları düşük bir ortalama puana sahip olmuştur. Bu kriter bakımından Uzundere mevcut durum, ulusal-bölgesel planlama çalışmalarına göre negatif yönde anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır. Sürdürülebilir turizm gelişimini sağlamak için turizm sektörünün tüm paydaşlarını bir araya getirerek etkili politika ve planlar üretilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. UNWTO Sürdürülebilir Turizm Gelişimi Departmanı, turizm destinasyonları için hazırlanmış olduğu sürdürülebilir turizm kılavuzunda planlama, yönetim ve izleme süreçlerine özellikle dikkat çekmektedir (UNWTO, 2007). Aslında sürdürülebilir turizm, turizm planlaması ile doğrudan ilişkilidir. Nitekim 1995 yılında Lanzarote Dünya Konferansı’nda kabul edilen Sürdürülebilir Turizm Şartı ile sürdürülebilir turizmin temel bir ilkesi olarak entegre planlama ihtiyacı vurgulanmaktadır (Ransley, 2020). Benzer ilkeler, BM Sürdürülebilir Kalkınma Komisyonu, Seyahat ve Turizm Endüstrisi için Gündem 21 tarafından da vurgulanmaktadır (WTO, 2004).

WTO, tanımlanmış taşıma kapasitesine bağlı arazi kullanım kararlarını da içeren yerel ve bölgesel planlamaların oluşturulmasını ve bu planlara turizm stratejilerinin entegre edilmesini sürdürülebilirlik için önemli görmektedir. Uzundere’de alan kullanımlarını düzenleyen bölgesel düzeyli 1/100 000 ölçekli çevre düzeni planı ve yerel düzeyli 1/1000 ölçekli uygulama imar planı bulunmaktadır. Bunun yanında doğal sit alanı olan Tortum Gölü çevresinde alan kullanımları ile ilgili kararları belirleyen koruma amaçlı imar planı vardır (Şekil 4).



Şekil 4. Tortum Gölü koruma amaçlı imar planı sit alan sınırları

Demircioğlu Yıldız (2006) çalışmasında Tortum Çayı güzergahını rekreasyonel kullanım, Tortum Gölü ve Şelalesi ile yakın çevresini de korunması gereken alan olarak değerlendirmiştir. Ancak gerek bölgesel düzeyli, gerekse de yerel düzeyli stratejik planlamalarda Tortum Gölü ve Şelalesi'nin bulunduğu alanın, çeşitli rekreasyonel aktivitelerle birlikte turizm amaçlı değerlendirilmesi planlanmıştır. Nitekim Uzundere'de Tortum Gölü ve Tortum Şelalesi çevresinde fiyort park ve Uzunburun Yarımadası rekreasyon projesi uygulamaları ile Tortum Gölü ve Şelalesi peyzaj tasarımı gibi çalışmalar bulunmaktadır. Bu nedenle bu alandaki kullanımların koruma faaliyetleriyle desteklenmesi gerekmektedir. Uzundere'nin turizm arzını oluşturan en önemli kaynaklardan birisi olan bu alanın doğal ve kültürel peyzajını korumak, hem ekosistem içerisindeki işlevleri hem de turizmin sürdürülebilirliği açısından önemlidir. İlçenin imar planında konut için 2 ve 4 katlı yapı sınırı getirilmiştir. Özellikle eski kent dokusunun olduğu alanlar için ayrıntılı 2 katlı yapılaşma koşulu getirilmesi önemlidir. Ancak bu kırsal kültürün önemli bir parçası olan geleneksel mimarinin sürdürülebilirliği açısından tek başına yeterli değildir. Çünkü geleneksel mimari insana ait sosyal, ekonomik ve kültürel özelliklerin çevre ile olan ilişkisinin yansımasıdır. Bu ilişki geleneksel mimariye özgünlük kazandırmaktadır ve bunu sürdürülebilir hâle getirmek sadece yapı yüksekliği şartı getirerek mümkün olmayacaktır. Kut Görgün ve Yörür (2018), kırsal yerleşmeler için özgün dokunun korunması amacıyla tasarım rehberleri hazırlanması gerektiğini bildirmiştir. Uzundere için de doğal ve kültürel peyzaj özelliklerine dayalı olarak yapılaşmalara ait standartları belirleyen bir tasarım rehberi hazırlanması geleneksel kırsal dokunun sürdürülebilirliği bakımından yararlı olacaktır.

Uzundere'nin mekânsal planlama çalışmalarında dikkat çeken bir diğer nokta ise turizme yönelik bir alan kullanım kararı getirmemesidir. Bir turizm merkezi olarak mekânsal planlama çalışmalarında turizme yönelik kararların olmayışı sürdürülebilirlik açısından önemli bir eksiklik. Çünkü sürdürülebilir turizm ile alan kullanım planlaması doğrudan ilişkili kavramlardır. Testoni (2001) turizmin olumsuz etkilerinin minimum seviyeye indirilmesi ve sürdürülebilir turizm gelişiminin sağlanmasında arazi kullanım planlamasının önemli bir rol üstlendiğini bildirmektedir. Tyrväinen et al., (2014), Finlandiya'nın doğaya dayalı bir turizm merkezi olan Lapland bölgesinde yaptığı araştırmada ziyaretçilerin otantik doğa manzaralarını ve yeşil altyapıyı önemsediklerini saptamıştır. Nitekim Özgeriş ve Karahan (2015) çalışmalarında Uzundere'deki ziyaretçilerin peyzaja ait doğal ve kültürel elemanların birbiriyle uyumlu ve bir bütünlük oluşturduğu manzaraları görsel olarak daha etkileyici bulduğunu ve ziyaretlerinde bu alanları tercih ettiğini değerlendirmiştir. Bu nedenle Uzundere gibi peyzaj özellikleri bakımından çeşitlilik ve etkileyici manzaralar içeren, ziyaretçiler için doğaya dayalı turizm deneyimleri sunan destinasyonlar için koruma statüleri de dikkate alınarak turizme yönelik alan kullanım planlaması yapılmalı ve mekânsal planlama çalışmaları bu yönde revize edilmelidir. Özellikle Uzundere vadisi boyunca yapılacak turizm tesisleri ve diğer yapılaşmalarda doğal peyzaj dokusunun korunması amacıyla, yapılaşmalar bir bütün oluşturacak şekilde planlanmalıdır. Bunun yanında yapılaşmalarda, yapı yüksekliklerinin peyzajın silüetini bozmayacak bir ölçüde olmasını, kullanılan malzemenin doğal

çevre ile renk, doku ve malzeme cinsi bakımından uyumlu ve yapılan tesislerin gerek tasarım bakımından gerekse de işlevsel olarak birbirinin devamı niteliğinde olmasını ve yöreye özgü geleneksel mimari kültürünü yansıtmalarını sağlayacak olan planlama kararları oluşturulmalıdır. Bu konuda Uzundere Turizm Master Planı'nda ilçe için konut ve turizm tesisi tasarım örnekleri sunulmuştur ve bu çalışmadaki tasarımlar yapılaşma için örnek alınabilir.

İzleme kriteri bakımından tüm çalışmalar düşük bir puan almıştır. Bu kriter bakımından oluşan anlamlı farklılıklar, Uzundere mevcut durum ile ulusal-bölgesel planlama çalışmaları arasında gerçekleşmiştir. Uzundere'nin sosyal, ekonomik ve çevresel olarak gösterge setine dayalı bir izleme sisteminin bulunmaması, planlama çalışmalarının ya da turizme yönelik yatırımlarının etki değerlendirmesinin yapılmasını ya da katkıya dayalı başarı düzeyinin belirlenmesini olanaksız kılmaktadır. Bu nedenle planlama çalışmalarının başarısı ile izleme ve değerlendirme sistemlerinin varlığı arasında pozitif bir ilişkinin olduğu şeklinde bir sonuca varılmıştır.

SONUÇ:

Bu çalışma Erzurum ilinin Uzundere ilçesinde yürütülmüştür. Uzundere'nin ulusal-bölgesel ve yerel planlama çalışmalarında iki ana kalkınma ekseninden biri turizmdir ve turizmde markalaşmış bir destinasyon olmayı hedeflemektedir. Bu hedefe yönelik olarak ilçe 2013 yılında turizm merkezi ilan edilmiş ve 2016 yılında Sakin Şehir ağına dahil olmuştur. İlçede yerel kalkınmanın bir aracı olarak turizm hareketliliği oluşturmak ve turizm gelişimini sağlamak için özellikle son 15 yılda kamu, yerel yönetim ve sivil toplum aracılığıyla bir çok sosyo-ekonomik, mekânsal, stratejik planlama çalışması, araştırma raporu ve destinasyon oluşumuna yönelik programlar gerçekleştirilmiştir. Ancak tüm bu çalışmalar sürdürülebilir turizmin ihtiyaç duyduğu temel stratejilere ne derece sahip olduğu ve yerel kalkınmaya ne derece hizmet edebileceği konularında tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Bu duruma yönelik olarak çalışma ile turizm ve yerel kalkınma bağlamında ilçenin ulusal-bölgesel ve yerel planlama çalışmaları ile ilçenin mevcut durumu sürdürülebilirlik çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu kapsamda 'Sürdürülebilirlik Değerlendirmesi Çalışma Formu' oluşturularak odak grup çalışması yapılmıştır.

Çalışmanın sonuçlarına göre ilçenin gelişme ve kalkınma perspektifini belirlemede etkili olan ulusal-bölgesel ve yerel planlama çalışmaları ile ilçenin mevcut durumu odak grup tarafından birçok kriter bakımından yerel kalkınma ve turizm bağlamında sürdürülebilir olarak değerlendirilmemiştir. Bunun yanında yerel planlama çalışmaları bazı konularda sürdürülebilirliğe hizmet edebilecek strateji ve tedbirlere sahip olmasına rağmen, bu strateji ve tedbirlerin uygulamaya geçirilemediği belirlenmiştir. Bu durumun planlama çalışmalarının uygulamalardaki karşılığının belirlenmesini sağlayacak olan izleme ve değerlendirme sisteminin olmayışından kaynaklanabileceği değerlendirilmiştir.

Sürdürülebilirlik kavramı sosyo-kültürel, çevresel ve ekonomik olmak üzere tüm boyutlarıyla bir bütün olarak düşünülmesi ve içerisinde ekolojik yaklaşımları ve çevresel duyarlılıkları da barındırması gereken geniş kapsamlı bir kavramdır. Turizmin sürdürülebilir gelişimi de sürdürülebilirliğin tüm boyutları ile ele alınarak ve yerel kalkınmanın bir aracı olarak düşünülerek gerçekleştirilebilir. Bu ise ancak planlama çalışmalarına yerel halk, yerel çevre, ziyaretçi memnuniyeti ve organizasyon, yönetim ve izleme konularında sürdürülebilir turizmin ön gördüğü temel stratejileri geliştirerek ve tüm paydaşları sürece dahil ederek yapılacak olan geniş katılımlı bütüncül yaklaşımlar ile mümkün olabilir. Aksi bir turizm gelişimi, sürdürülebilir olmaktan ve yerel kalkınmaya hizmet etmekten uzak olacaktır.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.



Finansal Destek: Herhangi bir finansal destek alınmamıştır.

KAYNAKÇA:

Acuner, E., (2015). *Zigana Turizm Merkezi'nin Sürdürülebilir Turizm Kriterleri Çerçevesinde Yerel Destinasyon Yönetim Örgütleri Tarafından Değerlendirilmesi*. Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi 1 (2015), 62-93.

- Anonim, (2013). *Erzurum Doğa Turizmi Master Planı 2013-2023*. Orman ve Su İşleri Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü, 119 s, Erzurum.
- Anonymous, (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf> (07.08.2020).
- Bahtiyar Karadeniz, C., (2014). *Sürdürülebilir Turizm Bağlamında Sakin Şehir Perşembe*. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 7 (29), 84-107.
- CEPF, (2003). *Critical Ecosystem Partnership Fund. Ecosystem Profile, Caucasus Bioiversity Hotspot*. <https://www.cepf.net/our-work/biodiversity-hotspots/caucasus>. (30.08.2020).
- Çakmak, E., (2010). *Uzundere Stratejik Gelişme Planı: Vizyon 2023*. 82 s, Erzurum, Türkiye.
- Demircioğlu Yıldız, N., (2006). *Tortum Çayı Havzasının Uygun Alan Kullanımlarının CBS ile Belirlenmesi*. Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Erzurum.
- Denzin, N.K., Lincoln, Y.S., (2008). *The Landscape of Qualitative Research*. Sage Publications, 615 p., London. ISBN: 978-1-4129-5758-8.
- Farsani, N.T., Coelho, C., Costa, C., (2011). *Geotourism and geoparks as novel strategies for socio-economic development in rural areas*. International Journal of Tourism Research, 13(1), 68–81.
- Holloway, J.C., (2009). *The Business of Tourism* (8 ed.). Harlow: Pearson Education, 776 p, England.
- Inskeep, E., (1991). *Tourism planning: An integrated and sustainable development approach*. 40 p, New York: Van Nostrand Reinhold.
- İpar, S., Doğan, M., (2013). *Destinasyonun Turist Açısından Önem-Memnuniyet Modeli ile Değerlendirilmesi: Edremit Üzerine Bir Uygulama*. Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6 (13), 129-154.
- Karahan, F., Çil, A., Ercişli, S., (2017). *Uzundere Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planı (2017-2023)*. Erzurum, 191 s, Türkiye. ISBN: 978-605-65712-5-1
- Karahan, F., Kopar, İ., Orhan, T., Çakır, E., (2011). *The geopark potential of Tortum Valley (Erzurum-Turkey) and its surroundings*. In Natural environment and culture in the Mediterranean Region II (pp.395–407). Newcastle: Cambridge Scholars Publishing.
- Karakurt Tosun, E., (2013). *Yaşam Kalitesi Ekseninde Şekillenen Alternatif Bir Kentsel Yaşam Modeli: Yavaş Kentleşme Hareketi*. Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 32 (1), 215-237.
- Kaypak, Ş., (2011). *Küreselleşme Sürecinde Sürdürülebilir Bir Kalkınma İçin Sürdürülebilir Bir Çevre*. KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 13 (20): 19-33.
- Kopar, İ., Çakır, Ç., (2013). *Determination of Geo-diversity of Lake Tortum-Tortum Gorge Valley and Surrounding Places (Uzundere-Erzurum and Yusufeli-Artvin) through Serrano and Ruiz-Flaño Method*. İ.Ü. Coğrafya Dergisi, 27, 46-66.
- Kopar, İ., Sevindi, C., (2013). *Tortum Gölü'nün (Uzundere-Erzurum) Güneybatısında Aktüel Sedimantasyon ve Siltasyona Bağlı Alan-Kıyı Çizgisi Değişimleri*. Türk Coğ. Derg., 60, 49-66.
- Kozak, M., (2001). *Comparative Assessment of Tourist Satisfaction with Destinations Across Two Nationalities*. Tourist Management, 22, 391-401.
- Kozak, M.A., Bahçe, S., (2009). *Özel İlgi Turizmi*. Detay Yayıncılık, 320 s, Ankara.
- Kut Görgün, E., Yörür, N., (2018). *Kırsal Yerleşmelerde Özgün Dokunun Korunmasında Bir Araç Olarak Köy Tasarım Rehberleri: Ödemiş Bademli Örneği*. TÜBA-KED, 17, 25-46.
- Miele, M., (2008). *Cittaslow: Producing Slowness against the Fast Life*. Space and Polity, 12, (1), 135-156.
- Özgeriş, M., Karahan, F., (2015). *Rekreasyonel tesislerde görsel kalite değerlendirmesi üzerine bir araştırma: Tortum ve Uzundere (Erzurum) örneği*. Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 16 (1), 40-49.
- Özgeriş, M., (2020). *Sakin Şehir Uzundere'nin Planlama ve Tasarım Uygulamaları Yönünden Sürdürülebilirliğinin Değerlendirilmesi*. Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Erzurum.
- Özgeriş M., Karahan, F., (2020). *Use of geopark resource values for a sustainable tourism: a case study from Turkey (Cittaslow Uzundere)*. Environment, Development and Sustainability. <https://doi.org/10.1007/s10668-020-00773-3>
- Özkök, F., Gümüş, F., (2009). *Sürdürülebilir turizmde bilginin önemi*. Yönetim Bilimleri Dergisi, 7(1), 51-71.
- Page, S.J., Connell, J., (2006). *Tourism: a modern synthesis*. Thomson, 546 p, London.
- Ransley, M., (2012). *Sustainable Tourism Practices*. https://www.academia.edu/4820716/Sustainable_Tourism_Practices (10.09.2020)
- Resmi Gazete, (2020). Resmi Gazete. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/10/20131006-3.htm> (10.09.2020).
- SBB, (2020). Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. 11. Kalkınma Planı. <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlanı.pdf> (13.09.2020)

- Şahin, İ., Kutlu, S.Z., (2014). *Cittaslow: Sürdürülebilir Kalkınma Ekseninde Bir Değerlendirme*. Journal of Tourism and Gastronomy Studies 2 (1), 55-63.
- Şahin Z., (2017). *Aktüel Turizm Türü Olarak Cittaslow Organizasyonu, Türkiye ve Dünyadaki Örnekleriyle Cittaslow Faaliyetlerinin Pazarlaması Açısından Bir Swot Analizi*. Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Testoni, L., (2001). *Planning for Sustainable Tourism*. Pacific Tourism Review, 4 (4), 191-199.
- Tıraş, H.H., (2012). *Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre: Teorik Bir İnceleme*. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2 (2) , 57-73.
- TÜİK, (2014). *Seçilmiş Göstergelerle Erzurum*. TÜİK Matbaası, 183 s, Ankara.
- Tyrväinen, L., Uusitalo, M., Silvennoinen, H., Hasu, E., (2014). *Towards sustainable growth in nature-based tourism destinations: Clients' views of land use options in Finnish Lapland*. Landscape and Urban Planning, 122 (February), 1-15.
- UNEP and WTO, (2005). *United Nations Environment Programme and World Tourism Organization. Making Tourism More Sustainable: A Guide for Policy Makers*. <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix0592xpa-tourismpolicyen.pdf> (01.08.2020)
- UNWTO, (2007). *Sustainable Tourism Indicators and Destination Management*. <https://sdt.unwto.org/sites/all/files/pdf/finrep.pdf> (01.08.2020)
- Uzundere Kaymakamlığı, (2018a). *Uzundere Kaymakamlığı Gıda Tarım ve Hayvancılık İlçe Müdürlüğü Verileri*. <http://www.uzundere.gov.tr/gida-tarim-ve-hayvancilik-mudurlugu1> (01.05.2018).
- Uzundere Kaymakamlığı, (2018b). Uzundere Kaymakamlığı. <http://www.uzundere.gov.tr/> (06.02.2018).
- Wei, F., (2014). *Compendium of Best Practices in Sustainable Tourism, Prepared for United Nations Department of Economic and Social Affairs*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/3322Compendium%20of%20Best%20Practices%20in%20Sustainable%20Tourism%20Fen%20Wei%2001032014.pdf> (20.09.2020)
- WTO, (2004). *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations: A Guidebook*. 507 p, Madrid.

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Cyclist Approaches on Cycling and Bicycle Roads in Urban Transportation: Case of Antalya		
Corresponding Author	Sibel MANSUROĞLU/Akdeniz Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, smansur@akdeniz.edu.tr		
Received Date	01.02.2021		
Accepted Date	04.03.2021		
Author / Authors	Sibel MANSUROĞLU Veysel DAĞ	ORCID: 0000-0003-3451-3069 ORCID: 0000-0002-2111-7756	
How to Cite	Mansuroğlu, S. and Dağ, V. (2021). Kentiçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı ve Bisiklet Yolları Konusunda Kullanıcı Yaklaşımları: Antalya Örneği, Kent Akademisi, Volume, 14 (44), Issue 1, Pages, 90-101.		

Kentiçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı ve Bisiklet Yolları Konusunda Kullanıcı Yaklaşımları: Antalya Örneği

Prof. Dr. Sibel MANSUROĞLU¹
Arş. Gör. Veysel DAĞ²

ABSTRACT:

Due to the increasing environmental problems in the world, interest in the use of non-motorized vehicles has increased in recent years. Among these vehicles, the bicycle stands out with its economic and ecological benefits. However, despite this, the lack of adequate infrastructure in many countries is a factor that limits the use of bicycles. The aim of this study is to examine and evaluate the studies carried out to improve transportation by bicycle in Antalya city center, to determine the problems faced by bicycle users, and to put forward some suggestions for encouraging and developing bicycle use in line with the opinions and suggestions of bicycle users. The aim of this study is to examine and evaluate the studies carried out to improve transportation by bicycle in Antalya city center, to determine the problems faced by bicycle users, and to put forward some suggestions for encouraging and developing bicycle use in line with the opinions and suggestions of bicycle users. In the first stage of the study, the use of bicycles in urban transportation in Antalya, planning and applications for bicycles, spatial development and population characteristics that affect bicycle use, studies on the subject of the research were presented. In the second stage of the study, the individuals who use bicycles were interviewed with the questions prepared beforehand. At the last stage of the study, the problems of bicycle transportation in Antalya city were evaluated and some suggestions were made to eliminate the problems. As a result, it was emphasized that the rate of cycling is low in Antalya city center, which has a young and educated population, and this may be due to the inadequacy of education, the existence of problems arising from motor vehicle traffic, lack of knowledge and experience, and the inability to participate in sports activities.

KEYWORDS: Sustainable transportation, bicycle, qualitative research, Antalya.

¹ Akdeniz Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 07058, Antalya, smansur@akdeniz.edu.tr

² Pamukkale Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 20160, veyseldag@windowlive.com

ÖZ:

Dünyada artan çevre sorunlarına bağlı olarak son yıllarda motorsuz araç kullanımına yönelik ilgi artmaktadır. Bu araçlar içerisinde ekonomik ve ekolojik faydaları ile bisiklet öne çıkmaktadır. Bisiklet günümüzde kentlerde ulaşımı sağlamanın en uygun yollarından biri kabul edilmektedir. Ancak buna rağmen birçok ülkede altyapı olanaklarının yetersiz olması bisiklet kullanımını sınırlandıran önemli bir faktör olarak görülmektedir. Bu çalışmanın amacı Antalya kent merkezinde bisiklet ile ulaşımın geliştirilmesi için yapılan çalışmaların incelenmesi ve değerlendirilmesi, bisiklet kullanıcılarının karşılaştığı sorunların belirlenmesi ve bisiklet kullanıcılarının görüş ve önerileri doğrultusunda bisiklet kullanımının özendirilmesi ve geliştirilmesine katkı sağlayacak bir takım önerilerin geliştirilmesidir. Çalışmanın ilk aşamasında araştırma konusuna yönelik yapılan çalışmalar, Antalya’da kent içi ulaşımında bisiklet kullanımı ile bu konuda yapılan planlama ve uygulamalar, bisiklet kullanımına etki eden mekansal gelişim ve nüfus özellikleri ortaya konulmuştur. Çalışmanın ikinci aşamasında önceden hazırlanan sorularla, bisiklet kullanan bireylerle karşılıklı görüşme yapılmıştır. Çalışmanın son aşamasında Antalya kenti özelinde bisikletli ulaşım sorunları değerlendirilmiş ve sorunların ortadan kaldırılmasına yönelik bazı öneriler getirilmiştir. Sonuç olarak planlama ve tasarım çalışmalarında önemli yere sahip katılımcı yaklaşım düşüncesiyle bisiklet kullanıcıları ile yapılan genç ve eğitimli bir nüfusa sahip olan Antalya kent merkezinde bisiklet kullanım oranının düşük olduğu, bunun eğitimin yetersizliği, motorlu taşıt trafiğinden kaynaklı sorunların varlığı, bilgi ve tecrübe eksikliği ile spor etkinliklerine katılma yetersizliğinden kaynaklanabileceği vurgulanmıştır.

ANAHTAR KELİMELER: Sürdürülebilir ulaşım, bisiklet, nitel araştırma, Antalya.

“Kent içi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı ve Bisiklet Yolları Konusunda Kullanıcı Yaklaşımları: Antalya Örneği”

1. GİRİŞ:

Ulaşım, insan veya diğer canlı ve cansız objelerin bir yerden başka bir yere olan hareketi ile yapmış olduğu yer değiştirme olayıdır. İnsanların yerleşik hayata geçmesi ile önem kazanan ulaşım, teknolojinin gelişmesi ve ihtiyaçlar doğrultusunda zamanla çeşitlenmiştir. Elker (1999)’e göre ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamın ayrılmaz bir elemanı olan ulaşım, gerek ülke çapında gerekse kent çapında diğer etkinlikler ile karşılıklı etkileşim halindedir. Sanayi devrimi ile birlikte üretim boyutlarının büyümesi sonucu tarım ve yerel işletmeciliğin yerini çok sayıda işçinin çalıştığı endüstriyel üretime bırakması, çalışanların konutlarından işyerine erişebilmesini gerekli kılmaması ise “kent içi ulaşım ihtiyacı”nı doğurmuştur (Öncü, 1997).

Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu (1995) ulaşımı, yaya ve bisiklet, bireysel (otomobil veya taksi ile), lastikli tekerlekli toplu taşıma, raylı toplu taşıma, deniz yolu ve yük taşımaları olmak üzere 6 sınıfta ele almaktadır. Kent içi ulaşım türleri içinde enerjiyi en verimli kullanan ve çevreyi en az kirleten ulaşım biçimi olmasına karşılık, ülkemizde bisikletin ulaşım amacıyla kullanımı çok sınırlıdır (Yeşil ve Beyli, 2018; Mansuroğlu ve Dağ, 2020). Ülkemizdeki kentlerde bisiklet kullanım oranları veya bisiklet alt yapı sistemleri ile ilgili ayrıntılı bilgiye ulaşmak oldukça zordur. Ancak KENTGES (2010) stratejileri çerçevesinde (Strateji 5.2) *kent içi ulaşımında, yaya ulaşımı ve bisiklet kullanımının kabul edilmiş tasarım ilkeleri doğrultusunda geliştirilmesi sağlanacaktır* ifadesine yer verilmiştir. Bu çalışma ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yerel yönetimlerin ve diğer paydaşların (Çevre ve Şehircilik İl Müdürlükleri, Kültür ve Turizm Bakanlığı) bisiklet altyapısının geliştirilmesine yönelik uygulamalarını Faaliyet/Çalışma Raporu şeklinde derlemektedir. Bu kapsamda “İyi Uygulamalar” başlığıyla sunulan 24 rapordan erişime açık olan 21’i incelenmiştir. 2010-2023 hedefleri doğrultusunda Yalova Belediyesi 2012 yılında 20 km bisiklet yolu; Trabzon Belediyesi 2010-2011 yıllarında 1 km bisiklet yolu ve Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ise 2014 yılı sonuna kadar hedeflediği 10 km’lik bisiklet yolunun 6 km’sini 2011’de tamamladığını rapor etmiştir. Bununla birlikte 2019-2023 yıllarını kapsayan 11. Kalkınma Planında (2019) 2018 yılında ülke çapında toplam 1048 km bisiklet yolu uzunluğundan bahsedilmektedir.

Yüz yılı aşkın bir süre boyunca önemli ulaşım aracı olan bisiklet, bu önemini otomobil icat olana kadar devam ettirmiştir. Otomobillerin yaygınlaşması ile yollara egemen olan otomobiller bisikletlerin yerini almıştır. Bazı ülkelerde bisikletler neredeyse yok olma noktasına gelirken, bazı ülkelerde ise otomobiller ile aynı anda var olabilmişlerdir (Mansuroğlu ve Dağ, 2020).

Küresel ısınma ve iklim değişikliğinin etkisinin daha fazla hissedilmesi ile motorlu taşıtlardan kaynaklanan hava ve gürültü kirliliği gibi çevre sorunlarının azaltılması amacıyla son yıllarda alternatif ulaşım araçlarına yönelik çalışmalar hız kazanmıştır. Bunun bir sonucu olarak günümüzde kent içinde kısa mesafelerde motorlu taşıtlara oranla daha sağlıklı, ekonomik ve güvenli olması, doğrudan çevre kirliliğine yol açmaması, az enerji gerektirmesi ve belirli trafik koşullarında diğer ulaşım araçlarına göre daha hızlı ulaşım sağlanması açısından en uygun yollardan biri kabul edilen bisiklet ile ulaşım gittikçe yaygınlaşmaktadır (Lundberg ve Weber, 2014; Heinen ve ark., 2010). Birçok çalışma, çağdaş kentsel alanların çeşitli kullanımlarına sahip daha yoğun yapılara dönüştürülmesinin araç kullanımını önemli ölçüde azaltabileceğini ve alternatif ulaşım araçlarının payını artıracaklarını önermektedir (Ewing ve Cervero, 2010; Van Wee, 2002; Stead ve Marshall, 2001).

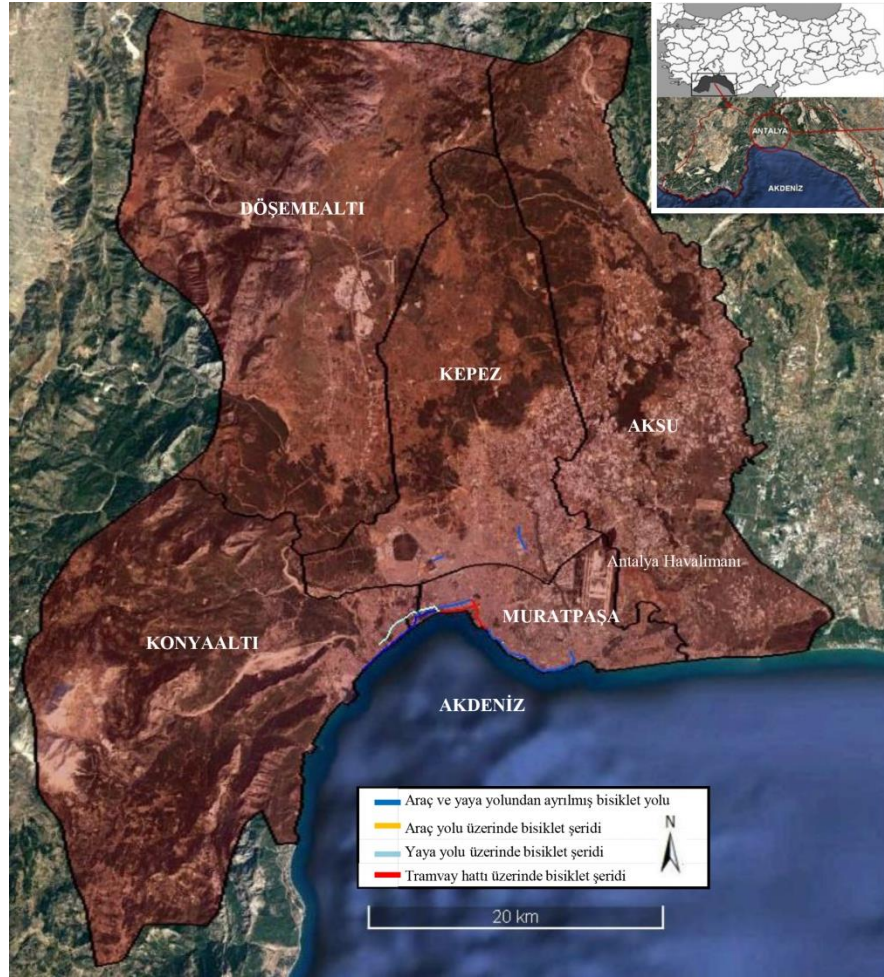
Antalya’da nüfusun belirli merkezlerde yoğunlaşması ulaşım olanaklarının motorlu taşıtlarla sınırlandırılmasına yol açmıştır. Nüfus yoğunluğuna bağlı olarak artan trafik yoğunluğu da çevre kirliliklerinin artmasına neden olmaktadır. Bu durum kentsel alanlardaki trafik yoğunluğunun azaltılması için gerekli çalışmaların yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Bu çalışmanın amacı Antalya kent merkezinde bisiklet kullanımının geliştirilmesi için yapılan çalışmaların incelenmesi ve değerlendirilmesi, bisiklet kullanımına yaklaşımların sorgulanması, Antalya kentinde bisiklet kullanıcılarının karşılaştığı sorunların belirlenmesi ve bisiklet kullanıcılarının görüş ve önerileri doğrultusunda bisiklet kullanımının özendirilmesi ve geliştirilmesi yönünde bazı önerilerin ortaya konulmasıdır.

2. MATERYAL ve YÖNTEM:

Araştırma alanı, Konyaaltı, Muratpaşa, Kepez, Döşemealtı ve Aksu ilçelerini içerisine alan Antalya kent merkezidir (Şekil 1). Araştırmanın amacına uygun olarak, değişik aşamalarda analiz ve değerlendirme çalışmalarının yapılabilmesi için Antalya Büyükşehir Belediyesi ve Merkez İlçe Belediyeleri’nden plan, proje raporları ile ilgili diğer kurumlardan elde edilen her türlü bilgi ve belge, TÜİK’den elde edilen nüfus özellikleri ve diğer sosyo-ekonomik veriler çalışmada materyal olarak kullanılmıştır. Antalya kentsel yerleşim alanında ikamet eden bisiklet kullanan bireylerin bisikletli ulaşımına yönelik yaklaşımlarının saptanmasında kullanılan karşılıklı görüşme kılavuzları ile verilerin değerlendirilmesinde kullanılan SPSS ve Microsoft Excel programları da çalışmada kullanılan diğer materyallerdir.

Antalya kent merkezinde bisiklet kullanıcılarının bisikletli ulaşım konusundaki yaklaşımlarını saptamak amacıyla yapılan araştırma, arazi ve ofis olmak üzere iki yönde ve üç aşamalı olarak yürütülmüştür. Araştırmanın ilk aşamasında araştırma konusu ve alanına yönelik veriler toplanmıştır. Bu aşamada araştırma alanı olan Antalya’da kent içi ulaşımında bisiklet kullanımı, bisiklet için planlama ve uygulamalar, ülkemizdeki bisiklet yolu uygulamaları, Antalya’da bisiklet kullanımını etkileyen mekansal gelişim, nüfus özellikleri, toplu ulaşım olanakları ve bisiklet yollarına yönelik yapılan çalışmalar, konuyla doğrudan ilgili Antalya kent merkezini kapsayan plan, proje ve raporlar incelenmiştir. İkinci aşamada, bisiklet kullananların görüşlerini belirlemek amacıyla bisiklet kullanan bireylerle karşılıklı görüşmeler yapılmıştır. Bu aşamada önceden hazırlanan ve kent içinde bisiklet kullanımının olumlu ve olumsuz yanları, bisiklet kullanıcılarının yaşadıkları belli başlı sorunlar, Antalya’nın doğal peyzaj özellikleri ile bisiklet kullanımı arasındaki ilişkiler, mevcut bisiklet yolları ve kent halkının bisikletli ulaşımına yaklaşımları hakkındaki görüşleri gibi konuları içeren, 8 adet yapılandırılmış soru ile karşılıklı görüşme yapılmıştır.

Karşılıklı görüşmeler derinlemesine ve detaylı bilgi elde edilmesi ile bireylerin duygu, düşünce, tecrübe, eğilim gibi kişisel özelliklerini yansıtması açısından önemlidir. Plancı ve tasarımcıların katılımcılık ilkesi doğrultusunda bu görüşleri belirlemesi ve elde ettikleri bilgileri çalışmalarına yansıtması değer taşımaktadır. Çalışma alanı ve konusu ile ilgili yeterli veri elde edilmesi sonucu sorular yapılandırılarak, ilgili gönüllü kuruluşlar belirlenmiştir. Belirlenen bu kuruluşlarda gönüllü olarak faaliyet yürüten, konuyla doğrudan ilgili, sınırlı sayıda kişi (30 kişi) ile görüşme yapılmıştır. Görüşmede, verilerin değerlendirilmesinde elde edilen sonuçların daha sistematik belirlendiği, konuşma metinlerinin yazıya döküldüğü ve alınan cevapların sınıflandırıldığı betimsel ve sistematik analiz yöntemi kullanılmıştır. Çalışmanın amacı doğrultusunda bir çerçeve oluşturulmuş ve buna göre veriler işlendikten sonra bulgular tanımlanmış ve yorumlanmıştır. Böylece Antalya kent merkezinde bisikletli ulaşım mevcut bisiklet yolları özellikleri, çevresel etkiler, alan kullanımları, trafik ve kullanıcı özellikleri ve ilgili yasalar kapsamında bazı sonuçlara ulaşılmış, bisikletin bir ulaşım aracı olarak yaygınlaştırılması konusunda katkı sağlayacak önerilerin oluşturulmasına çalışılmıştır. Yapılandırılmış olan bireysel karşılıklı görüşme soruları aşağıdaki başlıklar altında oluşturulmuştur.



Şekil 1. Çalışma alanının coğrafi konumu ve Antalya kent merkezindeki bisiklet yolları (Google Earth 2021).

Açılış soruları: Görüşme yapılan kişiyi tanıttıcı sorular.

Tanıtmı soruları: Bisikletli ulaşımaya yönelik genel sorular (görüşme yapılan kişinin konu ile bağlantısını kurmak amaçlı).

Geçiş soruları: Bisikletli ulaşımın kent içindeki kullanım alışkanlıklarına yönelik sorular.

Anahtar sorular: Ülkemizde ve Antalya’da bisikletli ulaşımın değerlendirilmesi soruları.

Araştırma soruları: Antalya kent merkezindeki bisikletli ulaşım uygulamalarına yönelik sorular.

Kapanış sorusu: Geleceğe yönelik önerilerin belirlendiği soru.

Final sorusu: Görüşme yapılan kişinin eklemek istediği konunun varlığının saptandığı soru.

Son olarak elde edilen tüm veriler değerlendirilerek, Antalya kent bütününde bisiklet kullanımının özendirilmesi ve geliştirilmesi yönünde çeşitli öneriler geliştirilmiştir.

3. BULGULAR:

3.1. Araştırma alanına yönelik bilgiler

Bu bölümde araştırma alanı olan Antalya’da kent içi ulaşımında bisiklet kullanımını etkileyen mekansal gelişim, nüfus özellikleri, toplu ulaşım olanakları ve bisiklet yollarına ilişkin bilgiler özetlenmiştir.

- *Mekansal Gelişim:* Antalya kent merkezinde ulaşım ağları yerleşim alanlarına bağlı olarak şekillenmektedir. Kentin ilk yerleşim alanlarında yapı yoğunluğuna bağlı olarak dar olan yollar yeni yerleşim alanlarında genişlemiş, çevre yolları ile bunlara bağlı açılan bulvarlar kentin gelişimini yönlendirmiştir. Kentin yapılaşma hızının yüksek olması sonucu açılan çevre yolları zamanla kent içi ulaşımı sağlayan bulvarlara dönüşmüş (Gazi Bulvarı gibi), yeni çevre yolları açılmıştır. Tüm bu gelişmelerde ağırlıklı olarak motorlu taşıt trafiği dikkate alınmış, ulaşım ağları bunlara bağlı oluşturulmuştur. Aksu-Döşemealtı-Kepez-Muratpaşa-Konyaaltı-Serik İlçeleri 2040 yılı 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Açıklama Raporuna göre Kaleiçi’nin büyük bölümünü içine alan kent merkezindeki yerleşim alanları geliştikleri dönemin özelliğine göre organik ve dar bir yol sistemine sahiptir. Günümüzde bu bölgedeki yollar genellikle yaya ulaşımı ve turizm odaklı şekillenmiştir. Kıyıda sahilleri boyunca gelişmiş olan kentsel yerleşimler ana yollara bağlı olarak kuzeye kaymıştır (ABB, 2017a). Kentin, Kaleiçi ve çevresini kapsayan ilk imar planında Bahçelievler gibi yerleşimler plan dışı kalmış, ardından yapılan çalışmalarda kent gelişimi batıya kaydırılmış, Lara kıyı bandı doğal sit olarak tanımlanmış ve bu bölgede yapılaşma sınırlı tutulmuştur (UTTA, 1996). Bisikletli ulaşım açısından önem taşıyan, turizm alanları, Antalya kent merkezi etkileşim alanında bulunan ilgili bakanlıkların yetkisi altında özel kanunlara bağlı Turizm Merkezleri (TM), Kültür Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri (KTKGB) ile Özel Çevre Koruma Alanları (ÖÇK) bulunmaktadır. Bunlara ek olarak hemen hemen tüm yıl insan yoğunluğu dikkat çekici boyutlara ulaşan diğer turizm tesisleri ile park ve diğer rekreasyon alanları Konyaaltı ilçesinde sahilleri ile Muratpaşa ilçesinde falezler üzerinde yoğunlaşmaktadır (Antalya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2016; Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2018).

- *Nüfus Özellikleri:* İlk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılından itibaren Antalya ilinin nüfus gelişimi incelendiğinde, turizm ve tarım etkinliklerine bağlı olarak artan göçlerle 1970’li yıllardan itibaren kentli nüfusun arttığı görülmektedir. Antalya ili, özellikle de kent merkezi 1970’li yıllardan bu yana ülkemizin net göç hızı en yüksek illeri arasında yer almaktadır. Genel Nüfus Sayımı sonuçları (1980-2000) ve Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi sonuçları (2007-2018) incelendiğinde 1985-1990 döneminde %89,7 olan net göç hızının halen aynı şekilde devam etmesi dikkat çekmektedir. Ülkemizin nüfus büyüklüğü açısından beşinci kenti olan Antalya’da, 2018 yılı adrese dayalı nüfus verilerine göre 1 222 086 erkek, 1 204 270 kadın olmak üzere toplam 2 426 356 kişi yaşamaktadır. Araştırma alanında bulunan ilçelerden Aksu (35 adet), Döşemealtı (33 adet), Kepez (66 adet), Konyaaltı (39 adet) ve Muratpaşa’da (56 adet) toplam 229 adet Antalya Büyükşehir Belediyesi’ne bağlı mahalle bulunmaktadır. Bu ilçelerden Kepez (519 966 kişi) en fazla, Döşemealtı ise (59 948 kişi) en az nüfusa sahiptir (ADNK, 2019).

- *Toplu Ulaşım Olanakları ve Bisiklet Yolları:* Antalya, Türkiye’nin temel trafik akslarının dışında olmasına rağmen turizm ve tarım sektöründeki önemi nedeniyle motorlu taşıt trafiğinin yoğun olduğu bir merkezdir. Ulaşım, ağırlıklı olarak kara ve hava yolu ile sağlanmakta olup, yük ve yolcu taşımada, havayolları ile gelen yolcuların turizm merkezlerine dağılımı da düşünüldüğünde, en önemli pay karayollarına aittir. Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) 2018 yılı Motorlu Kara Taşıtları İstatistiklerine göre Antalya’da trafiğe kayıtlı toplam 1 milyon 62 bin 419 taşıtın %46,9’unu otomobil, %26,4’ünü motosiklet, %17,3’ünü kamyonet, %4,6’sını traktör, %2,2’sini kamyon, %1,4’ünü minibüs, %1’ini otobüs, %0,2’sini ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır (TÜİK, 2019). Antalya Ulaşım Ana Planı (2017)’na göre Kaleiçi Bölgesi’nde yayalaştırma projeleri etkin bir şekilde uygulanmakla birlikte, genelde motorlu taşıt trafiğindeki artış yaya yolculuklarını azaltmıştır (ABB, 2017b). Kaleiçi ile bütünleşen Cumhuriyet Meydanı çevresi ile Kapalı Yol olarak bilinen cadde kent merkezindeki yaya ağını kuzeye yönlendirmektedir (ABB, 2017b).

2013 yılında açılan hibe programlarına Antalya Büyükşehir Belediyesi’nin başvurusunu yaptığı “Antalya Bisiklet Sistemi (ANTBİS)” isimli proje kabul edilmiştir. Proje kapsamında ilk aşamada; 6 istasyonda 40 bisiklet ve bisiklet park yeri yapılmıştır. ANTBİS Abone Kartı ve kredi kartlarıyla kullanım olanaklarının yer aldığı bu sistemde kullanıcıların istasyonlardan aldıkları bisikletleri diğer istasyonlara bırakabilmesi ile bisiklet kullanımının sağlanması planlanmıştır. Proje kapsamında Konyaaltı Kent Meydanı, Atatürk Parkı, Kapalı Yol, Büyükşehir Belediyesi, Sımpı Kavşağı ve Düden Park olmak üzere 6 adet istasyon oluşturulmuştur (ABB, 2013). 2016 yılında yapılan 5 merkez

ilçede bulunan tüm bisiklet yollarına yönelik saha çalışmalarında sorun saptanmış ve mevcut şebekenin tamamına yönelik yapılması planlanan projelendirme çalışmalarının altlıkları oluşturulmuştur (ABB, 2016).

3.2. Karşılıklı görüşme sonuçlarının değerlendirilmesi

Karşılıklı görüşmeler ile Antalya kent merkezinde bisiklet kullanım sorunlarının daha kapsamlı ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu amaçla yapılandırılmış sorular kullanılarak, ulaşımda aktif bisiklet kullanan ve/veya bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda gönüllü olarak çalışan 30 kişi ile bireysel olarak görüşme yapılmıştır. Cevapların denetimi ve değerlendirme kolaylığı sunması nedeniyle yapılandırılmış sorular kullanılmıştır. Karşılıklı görüşme formları bireylerin özellikleri ile kent içerisinde bisikletli ulaşımda yaşanan sorunların belirlenmesi kapsamında iki başlık altında oluşturulmuştur.

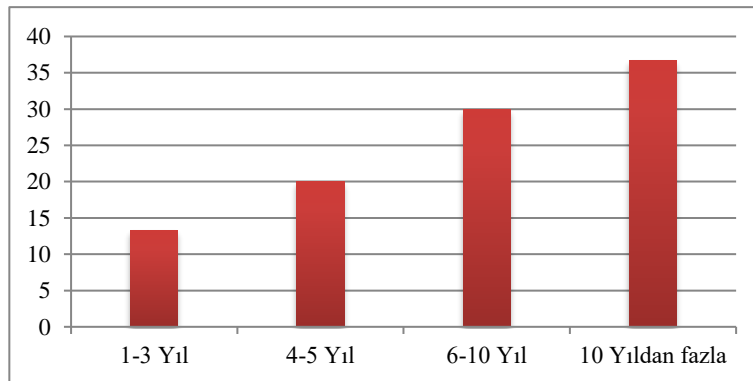
Karşılıklı Görüşmeye Katılanların Özellikleri: Karşılıklı görüşmeye katılanların 29'u erkek, 1'i kadındır. En küçük katılımcı 19, en büyük olan ise 56 yaşındadır. Katılanların %53,3'ü evli, %46,7'si ise bekar. Görüşülen kişiler büyük oranda memur (%53,3) olup, öğrenci (%26,7), emekli (%10,0) ve özel sektörde çalışanlar (%10,0) da bulunmaktadır (Çizelge 1). Üniversite mezunlarının oranı %36,7 iken, lise mezunları %23,3; yüksek lisans mezunları %16,7; doktora mezunları %13,3 ve yüksekokul mezunları %10,0 oranındadır. En düşük gelire sahip olan ayda 1.000 TL gelire sahip iken, en yüksek gelire sahip olanın hane geliri aylık 18.000 TL'dir.

Çizelge 1. Karşılıklı görüşmeye katılanların sosyo-ekonomik durumu.

Yaş	Oran (%)	İş	Oran (%)	Eğitim düzeyi	Oran (%)	Gelir* (TL)	Oran (%)
19-24 yaş	26,7	Öğrenci	26,7	Lise	23,3	2.000'den az	26,7
25-34 yaş	23,3	Memur	53,3	Yüksekokul	10,0	3.001-4.000	10,0
35-44 yaş	20,0	Emekli	10,0	Üniversite	36,7	4.001-5.000	20,0
45-56 yaş	30,0	Özel Sektör	10,0	Y. Lisans	16,7	5.001-6.000	16,6
				Doktora	13,3	6.001+	26,7

* Çalışmanın yapıldığı dönemde 1 ABD Doları: 5.40 TL

Karşılıklı görüşme yapılan kişilerin %36,7'si 10 yıldan fazla süre ile Antalya'da yaşamaktadır (Şekil 2). Görüşülen kişilerin %13,3'ü Antalya'da doğup büyüdüğünü belirtmiştir. İstanbul'dan gelen 6 kişi, Adana ve Ankara'dan 4'er kişi, İzmir, Denizli ve Muğla'dan 2'şer kişi, Eskişehir, Erzurum, Hatay, Mersin ve Van'dan 1'er kişi bulunurken, 1 kişi de yurtdışında yaşadıkdan sonra 20 yıldır Antalya'da yaşadığını belirtmiştir. Diğer şehirlerden gelenlerin %60'ı iş gereği, %30'u eğitim amaçlı geldiklerini %10'u da zaten Antalya'da yaşadığını ifade etmiştir.



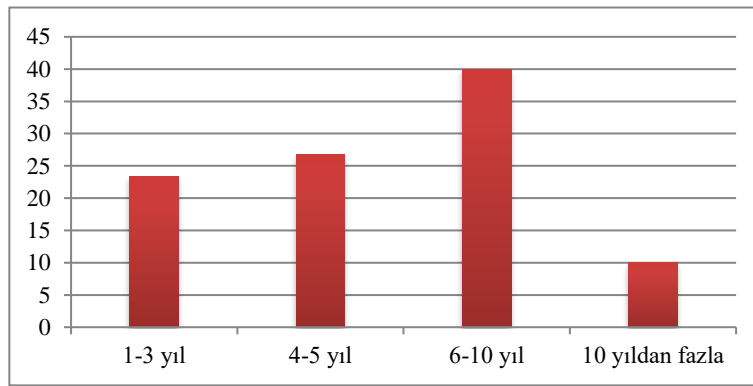
Şekil 2. Karşılıklı görüşmeye katılanların Antalya'da bulunma süreleri (%).

Çalışmaya katılanların %26,7'si hiçbir topluluğa üye olmayıp, %50'si 1-3 yıl, %6,6'sı 4-5 yıl, %13,3'ü 6-10 yıl ve %13,3'ü ise 10 yıldan fazla süre boyunca bir toplulukta yer almaktadır. Akdeniz Üniversitesi Bisiklet Topluluğu (AKÜBİT)'nda bulunanlardan (%23,3) topluluk başkanı, topluluk başkan yardımcısı ve topluluk kurucu üyeleri ile görüşme yapılmıştır. Antalya Bisiklet Sevenler (ABS) Grubu (%23,3)'ndan görüşülen kişilerden 2'si yönetim ekibinde, diğerleri ise üyedir. Antalya Bisiklet Derneği (ANTBİSDER) kurucu başkanı, kurucu üyesi ve iki üyesi ile görüşülmüştür. Toroslar Doğa Sporları Klübü (TODOKS)'ne üye iki kişi, VELESPİT kurucularından kurucu ve başkanı ile Antalya Perşembe Akşamı Bisikletçileri Kurucularından 1 kişi ile görüşmeler yapılmıştır.

Kent İçerisinde Bisikletli Ulaşımında Yaşanan Sorunlar: Bu başlık altında kent içindeki bisiklet kullanım alışkanlıkları, ülkemiz kentlerinde bisiklet yolları oluşturulmasına yönelik görüşler, Antalya kent merkezinde bisiklet kullanımındaki sorunlar, kent içi ulaşımında bisiklet kullanımı için Antalya’da ve diğer kentlerimizde yapılan uygulamaların değerlendirilmesi, Antalya’daki mevcut bisiklet yollarının durumunun olumlu ve olumsuz yönleri, Antalya kent merkezinde bisiklet kullanımına yönelik öneriler ile bisiklet kullanımının özendirilmesi için yapılması gerekenler sorgulanmıştır.

Kent içindeki bisiklet kullanım alışkanlıkları: Bu başlık altında katılımcılar bisiklet kullanım süresi, kullanım amacı, Antalya’da bisiklet kullanım güzergahları ve kent içinde bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanımını hakkındaki görüşlerini belirtmişlerdir.

En az süre ile bisiklet kullanan 3 kişi Antalya’da 1 yıldır aktif olarak ulaşım amaçlı bisiklet kullandıklarını ifade etmişlerdir. En uzun süre kullanan kişi ise 25 yıldır Antalya’da ulaşımında bisiklet kullandığını belirtmiştir. Kullanıcıların %23,3’ü 1-3 yıl, %26,7’si 4-5 yıl, %40’ı 6-10 yıl ve %10’u ise 10 yıldan fazla süre ile aktif bir şekilde Antalya’da ulaşımında bisiklet kullanmaktadır (Şekil 3).



Şekil 3. Karşılıklı görüşmeye katılanların Antalya’da bisiklet kullanım süreleri (%).

Bisiklet kullanım amaçları genel olarak kısa mesafelerde ulaşım amaçlı olup, spor ve sağlık amaçlı olanlar sahil ve kırsal alanlarda daha uzun mesafelerde kullanılmaktadır. Aktif çalışma ve öğrenim hayatını sürdüren katılımcılar ev-iş ya da ev-okul arasında bisiklet ile ulaşım sağlamaktadır. Üniversitede çalışan ya da öğrenci olanlar ise üniversite yerleşkesi içerisinde ulaşım amaçlı bisiklet kullandıklarını ve bisikleti yaygın bir ulaşım aracı olarak kullandıklarını özellikle vurgulamışlardır. Antalya’da bisiklet kullanım güzergahları çok çeşitli olup, gezinti için kullananlar ağırlıklı olarak Konyaaltı sahilini ile yakın çevredeki köyler ve kırsal alanları tercih etmektedir. Bunun dışında Konyaaltı ilçesi mahalleleri ile üniversite yerleşkesi arasında kalan bölge, Konyaaltı Caddesi, Gazi Bulvarı, Batı Antalya Çevre Yolu, Düden Park çevresi, EXPO yolu, Konyaaltı-Lara arası, kent merkezinde trafiğin az yoğun olduğu sokaklar, üniversite yerleşkesi bisiklet kullanım güzergahlarıdır. Ayrıca spor amaçlı seçilen güzergahlar Bucak, Side, Kemer, Aksu, Döşemealtı ve Manavgat’tır. Kent merkezinde bölgesel olarak Konyaaltı, Kepez ve Lara en fazla kullanılan güzergahları kapsamaktadır.

Bisikletin kent içinde ulaşım aracı olarak kullanımına olumlu yaklaşan katılımcılar, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için toplu taşıma ile birlikte düşünülmesi gerektiği üzerinde durmaktadır. Buna karşın mevcut durumda kent içinde bisiklet kullanımının riskli ve tehlikeli, motorlu taşıt sürücülerinin anlayışsız, bisiklet yollarının uzunluk ve altyapı olarak yetersiz, bisiklet hırsızlıklarının çok fazla olması gibi nedenler ile bisikletin ulaşım aracı olarak yaygın bir şekilde kullanılmadığını düşünmektedirler. Ancak bisikletin kent içinde kullanımının insan ve çevre sağlığına katkı sağlamak ve motorlu taşıt trafiğini azaltmak için yaygınlaştırılmasının önemli olduğunu vurgulamaktadırlar.

Ülkemiz kentlerinde bisiklet yolları oluşturulmasına yönelik görüşler: Genel olarak bisiklet yollarının tekniğine ve standartlara uygun yapılmadığı, bisiklet yollarında kullanılan boyaların ıslak havalarda kaygan bir zemin oluşturduğundan tehlike yarattığı belirtilmiştir. Yerel yöneticilerin bisikletli ulaşım konusunda bilinçli olmadığı, bu nedenle göstermelik uygulamaların yapıldığı, bisiklet yolu genişliği, park alanı ve aydınlatmanın yetersiz,

güzergahların kesintili devam ettiği ve kavşak düzenlemelerinin bulunmadığı bireylerin diğer saptamalarıdır. Bisiklet güzergahları oluşturulurken bisiklet kullanıcılarının tercih ettiği yolların dikkate alınmaması, bisiklet yollarının yayalar ve diğer araçlar tarafından işgal edilmesi, kent içi ulaşımında motorlu taşıt trafiğine öncelik verildiğinden, bisiklet kullanıcılarının tehlike altında kalması ise dikkat çekilen diğer konulardır.

Antalya kent merkezinde bisiklet kullanımındaki sorunlar: Bisiklet kullananlar güvenli park alanları bulunmadığından, bisiklet hırsızlığının yaygınlığı ile motorlu taşıt sürücülerinin saygısız ve anlayışsız olmaları üzerinde durmuşlardır. Ayrıca mevcut bisiklet yollarının az ve kesintili olduğunu, yağmurlu havalarda kayganlaştığını, zeminin ondüleli olduğunu ve bisiklet yollarındaki mazgalların tehlike yarattığını belirtmişlerdir. Bisiklet yollarının motorlu taşıt trafiğinden tam olarak ayrılmadığına, yaya ve diğer araçlar tarafından kullanıldığına, toplu taşıma araçlarına bisiklet ile binilemediğine de işaret edilmiştir.

Kent içi ulaşımında bisiklet kullanımı için Antalya’da ve diğer kentlerimizde yapılan uygulamaların değerlendirilmesi: Katılımcılara göre Antalya’da sahil kesimi dışında bisiklet yolu uygulaması yaygın değildir. Kent içi ulaşımı sağlayacak bir ağ oluşturulmamıştır. Konyaaltı ve Lara’da yapılan yollar farkındalık yaratmakla birlikte yeterli değildir. Antalya’da iyi bir bisiklet yolu ağı oluşturulması kentin ulaşım sorununu çözmeye etkili olabilecektir. Bisikletin ulaşım amaçlı kullanıldığı yollar trafik levhaları, elektrik direkleri, reklam panoları, mazgallar, engelli yürüyüş şeritleri vb. nedeniyle kullanıcı açısından tehlikelidir. Bisiklet güvenli park alanlarının olmayışı kent içindeki AVM, hastane, eğitim kurumları gibi mekanlara bisikletle ulaşmada bir sorun yaratmaktadır. Toplu taşıma araçlarına bisikletle binilememesi, raylı sistemin yaygın olmayışı bisikletin ulaşım aracı olarak kullanımını kısıtlayan diğer etkenler olarak belirtilmiştir. Kent içinde bisiklet kullananların yaşadığı sıkıntılar kadın ve çocukların bisiklet kullanımını engellemektedir. Daha çok genç erkekler bisiklet kullanmaktadır. Bisiklet yolları ile yaya yollarının çakışması tehlikeli bir durum yaratmaktadır. Mevcut koşullarda bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılmaktan uzak olduğu düşünülmektedir. Yılın belirli dönemlerinde kente yapılan bisiklet yarışları ve ANTBİS uygulaması istasyon ve bisiklet sayısı açısından yetersiz görülmeyle birlikte bisikletin yaygınlaştırılması açısından olumlu görülmesine karşın, bisiklet kiralama noktalarına ulaşımın zor olduğu bildirilmektedir.

Antalya ilçelerindeki uygulamalardan Finike-Kumluca arasındaki bisiklet yolu taşıt yolundan ayrıldığı için emniyetli olarak tanımlanmaktadır. Marmaris ve Ortaca’daki uygulamalar motorlu araç görüşünün engellendiği ve kesintisiz olması nedeniyle beğenilmektedir. Mersin, İstanbul ve İzmir’de bisikletle toplu taşıma araçlarına binilebildiği, Konya’da ise güzergah seçimi, bisiklet yolu ağı oluşturulması ve bisikletin diğer ulaşım ağlarına entegre edilmesinin olumlu olduğu yönünde görüşler bildirilmektedir. Eskişehir, Konya ve Nevşehir’in diğer kentlere göre daha iyi uygulamalara sahip olduğu, Isparta ve Niğde’de yapılan uygulamalarda güzergah ve standartlara uygunluk açısından sorunlar olduğu ifade edilmektedir.

Antalya’daki mevcut bisiklet yollarının durumunun olumlu ve olumsuz yönleri: Katılımcılar genel olarak Antalya’daki bisiklet yollarını parçalı ve bağlantısız, genişlik açısından yetersiz, bazı alanlarda gereksiz olarak uzatılmış görmektedir. Bisiklet yollarının işaretleme ve sinyalizasyon ile park alanları açısından yeterli ve güvenli olmadığını, yaya ve motorlu taşıt trafiği ile karışmış, şehrin ana güzergahları ile uyumsuz bulduklarını ifade etmişlerdir. Ayrıca güzergahların ve bisiklet istasyonlarının kentin turistik alanları ile yeterince ilişkili olmadığını, Konyaaltı sahilindeki bisiklet yolunda kullanılan sarkıcı bitkilerin bisiklet kullanıcıları için tehlike yarattığını belirtmişlerdir. Mevcut bisiklet yollarının sadece belirli bölgelerde (Lara ve Konyaaltı) yoğunlaşması olumsuz görülürken, kent genelinde bisiklet yollarının yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar olumlu değerlendirilmektedir.

Antalya kent merkezinde bisiklet kullanımına yönelik öneriler: Çalışmaya katılanlar bisikletlilerin trafikten korunmasının önemli olduğunu, bu amaçla bisiklet yollarının taşıt yollarından ayrılması gerektiğini vurgulamışlardır. Buna ek olarak bisiklet ile öncelikle belirli merkezlere kesintisiz ulaşımın sağlanması gerektiği, kaldırımlardaki bisiklet şeritlerinin yaya ve bisikletliler için uygun genişlik ve yapıya sahip olmadığı, üniversitede bisiklet kullanımının yaygın olmasına rağmen, üniversiteye bisiklet ile ulaşım sağlayacak uygun güzergahların bulunmadığını belirtmişlerdir. Ayrıca AVM, kamu kurumları, hastaneler ve üniversite gibi yoğun kullanıma sahip alanlara bisiklet ile ulaşım sağlanması gerektiği, okullarda bisiklet park alanları oluşturulması, genel olarak güvenli bisiklet park alanlarının yaratılması ve buralarda bisiklet bakım istasyonlarına yer verilmesi üzerinde de durulmuştur.

Kullanıcılar yapmış oldukları gözlem, meslek disiplinlerinin gereği buldukları konum ve çevrelerinden aldıkları duyum ile Antalya’da bisiklet yollarının öncelikli yapılması gereken bazı bölgeler için önerilerde bulunmuşlardır. Batı Antalya Çevre Yolu, Gazi Bulvarı, Yıldırım Bayezit Caddesi, Sakarya Bulvarı, Seyhan Caddesi, Süleyman Demirel Bulvarı, Vatan Bulvarı-Güllük bağlantısı, Fatih Caddesi, Yeşilirmak Caddesi, Sütçüler Caddesi, Aşık Veysel Caddesi, Yeni Hal Yolu, Ali Çetinkaya Caddesi, 100. Yıl Caddesi, Sampi Kavşağı-Lara Bölgesi (KL08 ve KL06 otobüs güzergahlarında), Yeni Sanayi Bölgesi (tramvay hattına aktarma istasyonu ile) gibi alanlar bisiklet yolu oluşturulması için uygun genişlikte olup, kent merkezi ile birçok kullanım alanına ulaşım sağlaması açısından öncelikli olarak bu caddeler üzerinde bisiklet yolu oluşturulması gerektiği konusunda görüş bildirilmiştir. Mevcut olanaklar çerçevesinde Kepez ilçesindeki Varsak Bölgesi’nden kent merkezine bisiklet ile ulaşımın sağlanmasının mevcut durumda çok zor olduğu ayrıca belirtilmiştir.

Kırsal bölge niteliğinde olan ve hafta sonları yoğun ziyaret edilen Çakırlar Bölgesi’ne bisiklet ile ulaşım sağlanarak, bölgenin doğal yapısının zarar görmesinin önüne geçilmesinde rol alacağı konusu önemli bulunmuştur. Turistik açıdan önemli olan turizm yolu-oteller bölgesinde de bisiklet yollarının standartlara uygun bir şekilde ve artırılarak yapılması önerilmektedir. Kemer yolu bisikletliler tarafından yoğun kullanılan bölge olduğu için, tünel geçişlerinde ve yol boyu güvenli sürüş sağlanmasının önem taşıdığı belirtilmiştir.

Bisiklet kullanımının özendirilmesi için yapılması gerekenler: Karşılıklı görüşmeye katılanlara göre bisiklet kullanımının yaygınlaşması için kamu kurumları ve özel sektör temsilcilerinin teşvik edici çalışmalar (prim, teşvik ücreti, hediye/kuruma ait bisiklet sağlama vb.) yapmasının rolü olabilir. Sağlıklı toplum için bisikletin avantajlarını açıklayıcı, bilgilendirme ve bilinçlendirme amaçlı kamu spotları hazırlanmalıdır. Bisiklet yarışları ve festivallerinin artırılması ve medyada sürekli yer verilmesi ile farkındalık yaratılması önemlidir. Trafik denetlemelerinin artırılması, bisiklet ile ilgili yasal düzenlemeler ile ilgili bilgilendirmeler yapılmalıdır. Bisikletli polis ve zabıta ekipleri oluşturulmalıdır. Kamu kurum çalışanları, özellikle önemli makamlarda bulunan kişilerin bisiklet kullanması ile farkındalık oluşturulmalıdır. Okullarda öğretmenlerin ve öğrencilerin bisiklet ile okula ulaşımını sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır. Emeklilere ücretsiz otobüse binme hakkı yerine ücretsiz bisiklet ve/veya bisiklet kiralama hizmeti sunulmalıdır. Bisiklet fiyatlarında KDV vb. indirim uygulanması ile bisiklet edinilmesine katkıda bulunulmalıdır.

Çalışmaya katılanlar bireysel ve/veya üyesi oldukları topluluklar ile bisiklet kullanımının özendirilmesi için çeşitli bisiklet turları düzenlediklerini; okullarda, halk eğitim merkezlerinde, yerel yönetimler ile işbirliği yaparak belediye kültür merkezlerinde tanıtıcı ve eğitici seminerler ve kurslar verdiklerini belirtmişlerdir.

4. TARTIŞMA ve SONUÇ:

Antalya iklimsel ve topografik özellikleri açısından bisiklet kullanımı için uygun doğal koşullara sahip olmasına rağmen, kentte bisiklet kullanım oranı oldukça düşüktür (Mansuroğlu ve Dağ, 2020). Antalya, bulunduğu coğrafi koşullar bakımından bisiklet kenti olmaya elverişli bir durumdayken, hali hazırda yapılmış olan uygulamalar bu konuda yetersizdir. Ulaşımında ağırlıklı olarak motorlu taşıt trafiği dikkate alınmış, ulaşım ağları bunlara bağlı oluşturulmuştur. Bisiklet yolları ile ilgili yapılan çalışmalarla Antalya genelinde belirlenen bazı bölgelere bisiklet ulaşımı için ayrı yollar düzenlemiştir. Ancak bisiklet yollarının toplu taşıma araçları ve yaya yolları ile bağlantısı kurulmamış olup, kentle bütünlüğü ya da devamlılığı da bulunmamaktadır. Mansuroğlu ve Dağ (2020) kent merkezinde insan yoğunluğunun dikkat çekici boyutlara ulaştığı alanlar ile kent halkı ve yerli/yabancı turistlerin gününbirlik turizm bölgeleri, park alanları, rekreasyon alanları ile kent içerisinde ve yakın çevresinde bulunan koruma alanlarına bisiklet ile ulaşımın sağlanamadığını, bu alanlara uygun güzergahlar ile ulaşımın sağlanması durumunda alanların sürdürülebilirliğine ve turizme katkı sağlanabileceğini vurgulamışlardır.

Bisiklet yollarının kentlerde belirli odak noktalarına ulaşım sağlayacak biçimde planlanması gerekirken, Antalya’da mevcut bisiklet yolları ulaşım talebi olan sahil şeridi dışında ulaşım sağlayacak bütünlükte değildir. Sahil şeridinde bulunan bisiklet yolları da bütünlük bir ağ oluşturmamaktadır. Bisiklet yol ağının kent içinde bütünlük bir sistem oluşturulmamasının en temel nedenlerinden biri kesintilere uğramasıdır. Mert (2007) Konya’da 215 km bisiklet yolu bulunduğunu, bunun toplu taşıma ile entegre olmasından dolayı insanların %54,8 oranla ulaşım amaçlı bisiklet kullandığını tespit etmiştir. Zhao (2014) Pekin’de yapısal çevrenin bisiklet kullanımına etkisi üzerine yaptığı araştırmada ulaşım kolaylığı, uygun bisiklet altyapı sistemlerinin varlığı ve birbiri ile olan ilişkisinin bisiklet

kullanımını arttırdığını ve uygun altyapı sistemlerinin yoğun yerleşim alanlarında da bisiklet kullanımını özendirdiğini vurgulanmıştır. Providelo ve Sanches (2010), Brezilya’da yol genişliği, araç hızı, kavşakların algılanabilirliği, kavşak yapısı ve yol ağaçlandırmasının (gölgeleme amaçlı) bisiklet kullanımını etkilediğini ortaya koymuşlardır. Buehler ve Pucher (2012), Amerika’da yolların fiziksel özellikleri (uzunluğu, genişliği vb.) ile kullanıcı sayısı arasında anlamlı bir ilişki bulunduğunu ve bu ilişkinin mevcut alan kullanım durumu, iklim, sosyo-ekonomik faktörler, akaryakıt fiyatları, şehir içi ulaşım olanakları ile güvenli bisiklet sürüş alanlarına bağlı olarak çeşitlendiğini ifade etmişlerdir.

Güvenli sürüş alanlarının yetersiz olduğunu her fırsatta dile getiren kullanıcılar mevcut bazı bisiklet yollarında araçların park etmesi, elektrikli bisiklet ve geri dönüşüm materyali toplayan kişilerin bisiklet yollarını kullanmasının da bir takım sorunlara neden olduğunu belirtmiştir. Schepers ve ark. (2017) Hollanda’da 30 yılda bisiklet kazalarının %80 oranında azaltılmasının, taşıt yoğunluğuna bağlı olarak hiyerarşik düzende oluşturulan sistemli ulaşım ağı, bisiklet yollarının araç yollarından ayrılması ve bisiklet kullanıcı sayısının artırılması yönünde yapılan çalışmalar ile birlikte araç kullanıcılarının da duyarlılığının artmasına bağlı olduğunu vurgulamışlardır.

Antalyalı bisiklet kullanıcıları otobüs yolculuğu sırasında bisikletini yanında taşıyamamakta ve bisikletli yolculuk sürekliliğini sağlayamamaktadır. Otobüslerin yanı sıra Antray’la yapılan yolculuklarda bisiklet taşınmayacağı, Antalya Ulaşım A.Ş web sitesinde yer alan Antray yolculuk kuralları gereğinde belirtilmiştir. Bisiklet ulaşımı ile raylı sistem entegrasyonunu destekleyen durak yerleri belli başlı noktalarda kurulmuşsa da sistemin genelinde yetersiz kaldığı gözlenmiştir. Bu durumlar bisiklet sürücülerini için engel teşkil etmektedir. Yavuz (2016) İzmir’de 41 km’lik bisiklet yolunun toplu taşımaya entegre edilmesi amacıyla bisiklet kiralama sisteminin kurulduğunu aktarmaktadır. Kentteki 31 istasyonda 400 bisiklet, 600 bisiklet park alanının bulunduğu, böylece ulaşımında bisiklet tercih oranının arttığı belirtilmiştir. Araştırmacının 404 kişi ile yapmış olduğu anket çalışması sonucunda insanların %25’inin bu sayede bisiklet ile ulaşımı tercih ettiğini ortaya koymuştur. Mansuroğlu ve Dağ (2019) Antalya kent merkezinde kentsel (400) ve kırsal (400) yerleşim birimlerinde yaşayan 800 kişi ile yapmış oldukları anket çalışmasında halkın %31’inin bisiklet kullandığını, ancak bunun sadece %2,9’unun ulaşım amaçlı olduğunu tespit etmişlerdir. Aynı çalışmada memur (%27,9) ve öğrencilerin (%22,3) bisiklet alt yapısının geliştirilmesi ile ulaşımında bisiklet kullanabileceklerini belirttikleri ifade edilmektedir. McBain ve Coulfield (2017) Cork (İrlanda) Kenti’nde özellikle otobüs veya raylı sistem ile bağlantısı olan bisiklet istasyonlarından aktarma yapmak amacıyla daha fazla yararlandığı, Sun ve Zacharias (2017) Pekin’de (Çin) kısa mesafelerde bisiklet ile otobüs veya raylı sistemlere aktarma yapılabilecek noktaları belirlemeye yönelik yapılan çalışmada 1,5-2 km ulaşım mesafesinden gelen yolcuların 2 ana aktarma istasyonu önerisinde bulunduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Doğal ve kültürel peyzaj değerleri ile turistlerin ilgisini çeken Antalya’da, başta ulaşım olmak üzere yapılacak her türlü planlama çalışmasında sürdürülebilirliğin sağlanması önemlidir. Bu bağlamda bu değerlere bağlı hareket edilmeli, ulaşım ağları ile diğer kullanımlar arasındaki ilişki ve çelişkiler değerlendirilerek, kentlerin ulaşım sorunlarının çözülmesinde halka sunulan ulaşım olanaklarının çeşitlendirilmesi, çevre ile dost sistemlerin geliştirilmesi, ekonomik ve hızlı ulaşımın sağlanmasına yönelik doğru kararların alınması önem taşımaktadır. Bu kararların alınmasında bu çalışmada olduğu gibi konu ile doğrudan ilgili kişilerin görüşlerinin alınması ile katılımcı planlama ve tasarımlara yer verilmelidir. Dünyada kentlerde artan ulaşım sorunlarının azaltılması yönünde bisikletin, sözü edilen olanaklar sunması nedeniyle öne çıkan bir ulaşım aracı olduğu dikkate alınarak, kent özelinde uygun planlama çalışmaları ile bisikletin mevcut ulaşım ağına entegre edilmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma Akdeniz Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu tarafından (katılanların oy birliği ile) insandan görüşme yolu ile bilgi edinilebileceğine dair alınan etik kurul kararı (07/1 sayı ve 13.12.2017 tarihli) ile başlatılmıştır.



Finansal Destek: Bu çalışmayı Normal Araştırma Projesi (FBA-2018-3316) olarak destekleyen Akdeniz Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) Koordinasyon Birimi’ne teşekkür ederiz.

Teşekkür: Bu çalışmayı Normal Araştırma Projesi (FBA-2018-3316) olarak destekleyen Akdeniz Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) Koordinasyon Birimi’ne teşekkür ederiz.

KAYNAKÇA:

- ABB (2013). Antalya Büyükşehir Belediyesi 2013 Faaliyet Raporu. <https://www.antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Raporlar%2FFaaliyetRaporlari%2F2013-faaliyet-raporu.pdf> Erişim tarihi: 01.03.2019
- ABB (2016). Antalya Büyükşehir Belediyesi 2016 Faaliyet Raporu. https://www.antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Raporlar%2FFaaliyetRaporlari%2F2016_antalya_buyuksehir_belediyesi_faaliyet_raporu.pdf Erişim tarihi: 01.03.2019
- ABB (2017a). Antalya Büyükşehir Belediyesi Aksu-Döşemealtı-Kepez-Muratpaşa-Konyaaltı-Serik İlçeleri 2040 yılı 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Açıklama Raporu (Temmuz 2017). https://antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/imar_plan_tadilat%2FYUZBIN%20RAPOR.pdf Erişim tarihi: 01.03.2019
- ABB (2017b). Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2040 Antalya Ulaşım Ana Planı, Antalya Ulaşım Ana Planı Yapılması Hizmet Alımı İşi Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu 5.2/6, Boğaziçi Proje Mühendislik A.Ş.
- ADNK (2019). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi. <http://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> Erişim tarihi: 01.03.2019
- Antalya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü (2016). Antalya İli 2015 Yılı Çevre Durum Raporu. T.C. Antalya Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü. Erişim tarihi: 01.03.2019 <https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/Antalya%20cevre%20durum%20raporu%202015.pdf>
- Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2018). (Son erişim: 22.06.2018) <http://www.antalyakulturturizm.gov.tr/TR,68432/kultur-turizmi.html>
- Buehler R. & Pucher J. (2012). *Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes*. Transportation, 39: 409–432. DOI 10.1007/s11116-011-9355-8
- Elker C. (1999). *Ulaşımın Diğer Sektörlerle Etkileşimi ve Ulaşım Politikaları*. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Bülteni, Ankara, 11:18-21.
- Ewing R. & Cervero R. (2010). *Travel and the built environment: a meta analysis*. J. Am. Plan. Assoc. 76(3), 265-294.
- Google Earth (2021). [google.com/maps/place/Antalya/@36.8978553,30.5780206,57212m/data=!3m2!1e3!4b1!4m5!3m4!1s0x14c39aaeddadcd1:0x95c69f73f9e32e33!8m2!3d36.8968908!4d30.7133233](https://www.google.com/maps/place/Antalya/@36.8978553,30.5780206,57212m/data=!3m2!1e3!4b1!4m5!3m4!1s0x14c39aaeddadcd1:0x95c69f73f9e32e33!8m2!3d36.8968908!4d30.7133233)
- Heinen E., Van Wee B. & Maat K. (2010). *Commuting by bicycle: an overview of the literature*. Transport Rev. 30 (1), 59–96. <http://dx.doi.org/10.1080/01441640903187001>
- KENTGES (2010). Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı (2010–2023). <https://kentges.csb.gov.tr/> Erişim: Şubat 2021.
- Lundberg B. & Weber J. (2014). *Non-motorized transport and university populations: an analysis of connectivity and network perceptions*. Journal of Transport Geography 39 (2014) 165–178
- Mansuroğlu S. & Dağ V. (2019). *Antalya Örneğinde Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşımında Halkın Bisiklet Kullanımı ve Bisiklet Yollarına Yaklaşımlarının Belirlenmesi*. Akdeniz Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Projesi (BAP) Sonuç Raporu (Basılmamış). Proje No: FBA-2018-3316, Antalya.
- Mansuroğlu S. & Dağ V. (2020). *Antalya Örneğinde Turizm Kentlerinde Bisikletli Ulaşım Güzergahı Olanaklarının Değerlendirilmesi*. Journal of Bartın Faculty of Forestry, 22(2), 341-353.
- McBain C. & Caulfield B. (2017). *An Analysis of the Factors Influencing Journey Time Variation in the Cork Public Bike System*. Sustainable Cities and Society <https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.09.030>.
- Mert K. (2007). *Konya'da bisiklet ulaşımı-planlama ve uygulama sürecinin incelenmesi*. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 112 s., Ankara.

- On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) (2019). sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf Erişim: Şubat 2021.
- Öncü E. (1997). *Kentiçi Ulaşımında 21. Yüzyıl Perspektifi*. Ulaşım-Trafik Kongresi, Ankara, 21-42.
- Providelo J. K. & Sanches, S. P. (2010). *Roadway and traffic characteristics for bicycling*. 12th WCTR (World Conference on Transport Research), July 11-15, 2010 - Lisbon, Portugal.
- Schepers P., Twisk D., Fishman E., Fyhri A. & Jensen A. (2017). *The Dutch road to a high level of cycling safety*. Safety Science 92 (2017) 264–273.
- Stead D. & Marshall S. (2001). *The relationships between urban form and travel patterns*. European Journal of Transport and Infrastructure Research 1(2):113–141.
- Sun G. & Zacharias J. (2017). *Can bicycle relieve overcrowded metro? Managing short-distance travel in Beijing*. Sustainable Cities and Society 35 (2017) 323–330
- TUİK, 2019. Konularına Göre İstatistikler . <http://tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=kategorist> Erişim tarihi: 01.03.2019
- Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu (1995). *Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu*. T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, 2388-451, Ankara, 2-11.
- UTTA (1996). *Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım İmar Planı-1/5000 Araştırma-Açıklama Raporu*. UTTA Planlama, Projelendirme ve Danışmanlık Ltd. Şti., Ankara.
- Van Wee B. (2002). *Land-use and transport: Research and policy challenges*. Journal of Transport Geography, vol. 10, no. 4, pp. 259-271.
- Yavuz B. (2016). *Sürdürülebilir Ulaşım Kapsamında Bisiklet Ulaşımının İzmir Bornova İlçesinde İrdelenmesi*. Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı yüksek Lisans Tezi. 196s, İstanbul.
- Yeşil M. & Beyli K N. (2018). Mimarlık, Planlama ve Tasarımda Akademik Araştırmalar. *Sürdürülebilir Ulaşımında bisikletin Yeri: Ordu Kenti Örneği*. Gece Kitaplığı, ISBN: 978-605-288-389-1. Editör: Öğr. Gör. Dr. Çiğdem EREN.
- Zhao P. (2014). *The Impact of the Built Environment on Bicycle Commuting: Evidence from Beijing*. Journal of Urban Studies 51(5) 1019–1037.

Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	Accessibility Analysis in The Context of Variety of Transport Modes: A New Approach for Metropol Ankara		
Corresponding Author	Hatice Gül ÖNDER Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Tapu Kadastro Yüksekokulu, Emlak ve Emlak Yönetimi Bölümü, gul.onder@hbv.edu.tr		
Received Date	28.09.2020		
Accepted Date	05.03.2021		
Author / Authors	Hatice Gül ÖNDER Furkan AKDEMİR	ORCID: 0000-0002-4794-6923 ORCID: 0000-0003-0964-338x	
How to Cite	ÖNDER, H.G. and AKDEMİR, F. (2021). Ulaşım Modlarının Çeşitliliği Bağlamında Erişebilirlik Analizi: Ankara Metropolü İçin Yeni Bir Yaklaşım, Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages, 102-121		

Ulaşım Modlarının Çeşitliliği Bağlamında Erişebilirlik Analizi: Ankara Metropolü İçin Yeni Bir Yaklaşım

Hatice Gül ÖNDER¹
Furkan AKDEMİR²

ABSTRACT:

In line with their needs and possibilities, people are putting various forms of spatial use to the environment in which they live, In the long run, the increasing of type use patterns of the environment and the environment itself is growing. The dimension of transportation that creates the connection in spatial interaction is accessibility. Accessibility refers to the qualitative and quantitative aspect of the transportation connection as a concept. In this study, different from the literature, a new accessibility calculation model is developed by using the quantity and quality values of urban transportation vehicles such as service, distance, number of vehicles, vehicle type in Ankara city metropolitan area sample. In addition, a new type of representation has been developed to easily understand the structure of transportation - accessibility between spaces, to show the accessibility level of social groups in spaces, and to determine the level of accessibility on the basis of social groups that can be used as a guiding tool in planning and investment decision-makings. According to the results of the study, the accessibility level of districts such as Çankaya, Yenimahalle and Altındağ, which have the most transportation diversity, is 5 times higher than the districts which are Kahramankazan, Çubuk and Gölbaşı. In the evaluation made on the basis of social groups, it is seen that the transportation infrastructure of Ankara city can respond better to the needs of low income groups compared to other social groups

KEYWORDS: Ankara, Accesibility, Transportation

¹ Ankara Hacı Bayram Veli University, Academy of Land Registry and Cadastre, Department of Real Estate and Property Management, gul.onder@hbv.edu.tr

² Ankara Metropolitan Municipality, Transport Planning and Rail System Department, Directorate of Planning and Implementation, akdemirfurkan10@gmail.com

ÖZ:

İnsanlar, yaşam sürdürdüğü çevreye, ihtiyaç ve imkânlar doğrultusunda çeşitli mekânsal kullanım biçimleri yüklemektedir. Zamanla kullanım biçimlerinin artması çevreyi dönüştürmekte ve çevre giderek büyümektedir. Büyüyen çevrenin kullanıcıları olan insanlar, mekânlar arası etkileşimde ulaşım aracılığı ile bağ kurmaktadır. Ulaşımın, mekânsal etkileşimde bağ yapısını oluşturan boyutu ise erişebilirliktir. Erişebilirlik, kavram olarak ulaşım bağının niteliksel ve niceliksel yönünü işaret etmektedir. Literatürde erişebilirliğin teorik düzeyine ilişkin yapılan daha önceki hesaplamalarda yaygın olarak arazi kullanım türleri, uzaklık, fayda, dışsallıklar gibi ölçütlerden yararlanılmaktadır. Bu çalışmada Ankara kenti metropoliten alan örneğinde literatürden farklı olarak kent içi ulaşım taşıtlarının hizmet, mesafe, taşıt sayısı, taşıt türü gibi nicelik ve nitelik değerleri kullanılarak yeni bir erişebilirlik düzeyi hesaplama modeli geliştirilmektedir. Ayrıca mekânlar arası ulaşım – erişebilirlik yapısının kolay anlaşılması için yeni bir gösterim türü, mekânlardaki sosyal grupların erişebilirlik düzeyinin ortaya çıkarılması ve planlama, yatırım kararı alma faaliyetlerinde bir yönlendirici araç olarak kullanılabilir sosyal grup bazında erişebilirlik düzeyi belirleme modeli geliştirilmiştir. Çalışmanın sonucuna göre en fazla ulaşım çeşitliliğine sahip Çankaya, Yenimahalle, Altındağ gibi ilçelerin erişebilirlik düzeyi Kahramankazan, Çubuk, Gölbaşı ilçelerine kıyasla 5 kat fazladır. Nüfus, iş yeri sayısı, otomobil sayısı, çalışan nüfus gibi değişkenler ve erişebilirlik arasında yüksek pozitif ilişki varken hane halkı büyüklüğü, yüzölçümü gibi değişkenler ile yüksek negatif bir ilişki tespit edilmiştir. Sosyal gruplar bazında yapılan değerlendirme de ise Ankara kenti ulaşım altyapısının diğer sosyal gruplara kıyasla düşük gelir grubunun ihtiyaçlarına daha iyi cevap verebildiği görülmektedir.

ANAHTAR KELİMELEER: Ankara, Erişebilirlik, Ulaşım

GİRİŞ:

İnsanlar, günlük hayatta gerçekleştirdikleri sosyo-ekonomik faaliyetlerden dolayı, çeşitli hizmetlere ihtiyaç duymaktadır. Bu çerçevede ihtiyaç duyulan en temel hizmetlerden birisi de ulaşım hizmetidir. Ulaşım, her ne kadar yolculuk yapma arzusunda olan insanların ve belirli ekonomik amaçlar çerçevesinde üretilen malların, bir noktadan başka bir noktaya aktarılmasını ifade etse de, son zamanlarda daha çok hizmet boyutu ile literatürde yerini almaktadır (Dell’Olio, Ibeas, ve Cecin, 2011). Ulaşım hizmetlerini sağlamada kullanılan araçların, tarih boyunca yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte, yüksek hız, kapasite vb. hizmet özellikleri açısından geniş bir çeşitliliğe sahip olduğu görülmektedir (Mokhtar, 2011). Ulaşım sistemleri, teknolojik imkânların gelişimine paralel bir şekilde ilerleme kaydetmektedir (Erdoğan, 2016). Gelişen teknolojiler, insanların bir noktadan bir diğer noktaya giderken hız, zaman, maliyet kavramlarında elde ettikleri kazancın artırılmasına yönelik katkı sağlamaktadır. Ulaşım teknolojilerindeki temel eğilim, ulaşımın geçen sürenin kısaltılması için yol altyapısı, araç türü vb. kavramlar üzerine araştırma ve geliştirme çalışmalarını merkeze almaktadır. Geliştirilen bu iki dinamik sayesinde insanların bir zamanda daha fazla etkileşim içinde olduğu ve olabileceği mekân sayısı da doğru oranda artmaktadır. Kentlerdeki yapılaşmış alanların ve kentli nüfus yoğunluğunun hızlı şekilde artmasında otomobilin rolünü düşündüğümüzde, bu durum daha iyi anlaşılabilir (Cervero, 2013). Ulaşım talebi, bir yolcunun veya malın ulaşmayı arzuladığı hedef noktasına, istediği taşıt türüyle, istenilen güzergâhta gidebilmesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu durum bir yere ulaşmak için önce o yerin erişebilir olmasını gerektirmektedir. Erişebilirlik kavramı ulaşım bağlamında değerlendirildiğinde, herhangi bir nedenden dolayı, iki mekân arasında gerçekleştirilmek istenen etkileşimi sağlayacak altyapıya yönelik mevcut bileşenler olarak ifade edilebilir. Ulaşımın erişebilirlik, bu perspektifte, iki noktayı birbirine bağlayan yollar ve ulaşım türleri olmak üzere iki kavramdan meydana gelmektedir. Ulaşım teknolojileri konusunda yaşanan gelişmelere baktığımızda, daha önce de ifade edildiği gibi ulaşım türlerinin birim zamanda daha fazla yol yapabilmesi için hız bağlamında, hayvanların kas gücünden, buhar, motor, elektrik sistemlerine gelişim; yol açısından ise patika, ray, asfalt, manyetik ray vb. sistemlere doğru uzanan bir gelişim olduğu görülmektedir. Geline nokta havanın da hava taksi, uçangöz (drone) vb. araçlar ile bir ulaşım yolu olarak kullanılma sıklığının artırılmaya çalışılması, insanların mekânlara erişebilirlik için gerek hız gerekse zaman anlamında daha üst seviye teknolojilere her zamankinden daha fazla gereksinim duyduğunun bir işareti olarak görülebilir.

Gereksinim duyulan erişebilirlik düzeyi ve bu düzeyin artışı, mekânlar arası etkileşime duyulan talebin zamanla yoğunlaşması sonucu karşımıza çıkmaktadır (Gündoğdu ve Uğuz, 2020). Bir diğer ifadeyle, iki mekân arasında ulaşım talebinin artması, mekânlar arası daha teknolojik bir ulaşım altyapısının yatırımını tetiklemektedir. Farklı mekânlar için farklı ulaşım taleplerinin olması günümüz kentlerinin kullanım alanlarını ortaya koymak için gerçekleştirilen arazi kullanım planlamasının bir sonucudur. Arazi kullanımı, kentin yerleşime uygun olan alanlarının

kentli insan için uygun bir şekilde kullanılma arayışı olarak ifade edilebilir (Pan, Qi, Wu, Zhang ve Li, 2012). Arazi kullanımında her ne kadar alanlar ön planda yer alsada, alanlar arasında dolaşımı sağlayan ana unsur olan karayolu, demiryolu, su yolu gibi ulaşım türleri de bir o kadar önemlidir. Bu türlerin önemi, kentli insanın ulaşım talebinin karşılanmasında iki mekân arası etkileşimi sağlayan önemli bir erişebilirlik kanalı olmasından kaynaklanmaktadır. Kentlerin arazi kullanım planlaması ile üretilen kullanım biçimleri arasında farklı şekil ve düzeyde ulaşım gerçekleşmektedir. Bir diğer ifadeyle, kentli insan gitmeyi istediği her yere gidebilmek için her zaman ve her yerde aynı tür ulaşım alternatifine sahip değildir. Örneğin toplu taşımanın hizmet vermediği bir yere veya toplu taşıma hizmetinin sağlanmadığı bir anda, bir noktadan diğer bir noktaya giderken ya otomobil, taksi vb. kullanmak ya da yürümek durumunda kalınacaktır. Kent içinde, farklı tür arazi kullanımları arasındaki ulaşım aktiviteleri de farklı erişebilirlik düzeyinde gerçekleşecektir. Arazi kullanım alanları arasında günlük aktivitelerin devamlılığını sağlamak amacıyla oluşturulan ulaşım kanalları ve kullanılan ulaşım türü alternatifi, kentlerin özelliğine ve kentin fiziksel yapısına göre çeşitlilik gösterebilir. Genel olarak günümüzde tüm kentsel ölçekler düşünüldüğünde kullanılan ulaşım türleri, bisiklet, otomobil, minibüs, otobüs, taksi, metrobüs, tramvay, hafif raylı sistem, ağır raylı sistem, teleferik, funiküler, uçak, gemi, feribot gibi sistemlerdir (Stenneth, Wolfson, Yu, ve Xu, 2011). Ancak ulaşım türlerinin kentsel ulaşım rutininde kullanılan formlarını genel başlıklarla ifade etmek gerekirse; lastik tekerlekli ulaşım türleri, raylı ulaşım türleri ve kablolu ulaşım türleri olarak gruplandırılabilir. Bu sistemler yararlandıkları teknolojilerden dolayı birbirinden farklılık göstermektedir.

Ulaşım sistemlerinin sahip olduğu teknoloji çeşitliliği, mekânlar arasında erişebilirlik düzeyi açısından farklılık oluşturmaktadır. Örneğin birim zamanda daha fazla yolcuyla bir noktadan bir diğer noktaya taşıyan yüksek kapasiteli sistemler, talebin yoğun olduğu yerlerde erişebilirlik açısından üst düzey kalite sağlayan sistemler olarak değerlendirilebilir.

1. Teorik Arka Plan

Erişebilirlik, kentin belirli noktalarına ulaşım türleriyle erişim düzeyi ve koşulları olarak tanımlanmaktadır (Kırmızı, Kolağasıoğlu ve Çalışkan, 2012:59). Keleş'e göre erişebilirlik (1998), bir taşınmaza, bir yerleşim yerine ya da bir yerleşim yerindeki kamusal hizmete erişme olanağı, varış kolaylığını ifade eder. Litman'a göre erişebilirlik (2012), çeşitli grup, insan, taşıt türü, mekân perspektifi kapsamında insanların mekânlar arasında etkileşimlerinin sorgulanmasına yarayan bir araç olarak değerlendirilmektedir. Erişebilirlik, etkileşim kurulacak fırsatlara ulaşabilme potansiyeli olarak da tanımlanabilir (Hansen, 1959). Konuma dayalı tedbirler, bireyin ulaşmak istediği hedefe potansiyel erişimi olarak düşünülebilir. Erişebilirlikle ilişkili dört bileşen bulunmaktadır. Bunlar; Arazi kullanımı bileşeni, ulaşım bileşeni, zaman bileşeni ve bireysel bileşendir (Geurs ve Van Wee, 2004). Literatürde erişebilirliğin farklı bileşenleri üzerine yapılan çalışmalar bulunmaktadır. Arazi kullanımı bileşeni bağlamında, farklı konut alanlarında yaşayanların sağlık imkanına erişebilirliği (Campbell, Rising, Klopp ve Mbilo, 2019), ulaşım ve arazi kullanım ilişkisinin erişebilirlik üzerindeki etkisinin ölçülmesi (Avner ve Lall, 2016); ulaşım bileşeni bağlamında, yürüme-ara toplu taşımayı kullanma-otomobil kullanımı ile mesafe tabanlı erişebilirlik (Campbell, Rising, Klopp, ve Mbilo, 2019), kent merkezinde ve merkez çeperindeki iş yerlerine ulaşımında otomobilin ve toplu taşımanın erişebilirlik düzeyinin kıyaslanması (Quiros ve Mehndiratta, 2015), ulaşım sistemi yoksunluğu ve yüksek maliyetlerin oluşturduğu dezavantajın hane halklarının temel ulaşım faaliyetini gerçekleştirememe nedeniyle maruz kaldıkları sosyal dışlanma etkisinin belirlenmesi (Lucas, 2011); zaman bileşeni bağlamında, farklı ulaşım modları, destinasyon türleri ve yolculuk süresini de temel alan farklı erişebilirlik ölçütlerinin karşılaştırılması (McCahill, Jain ve Brenneis, 2020); bireysel erişebilirlik bileşeni bağlamında, yaşlıların ve engellilerin erişebilirliği (Hallgrimsdottir, Wennberg, Svensson ve Ståhl, 2016), toplu taşımaya erişim sorunu ve bunun sosyal dışlanma etkisinin mevcudiyeti konularında çalışmalar yapıldığı gözlenmiştir (Hallgrimsdottir, Svensson ve Ståhl, 2016). Bütün bu tanımlar değerlendirilerek erişebilirlik, ulaşımın mekânlar arasında kurduğu etkileşim bağının boyutu olarak tanımlanabilir. Dahası erişebilirlik, boyut olarak ulaşımın etkileşim bağının niteliksel ve niceliksel yönünü işaret etmektedir.

Erişebilirlik analizi ise, kentin belli noktalarına ulaşım türleriyle erişim düzeyi ve koşullarının bir örnekçe üzerinde değişik yöntemler kullanılarak sınanmasıdır (Kırmızı ve diğerleri, 2012). Yapılan bu tanımlar bağlamında erişebilirliğin, göreceli, yoruma açık, hesaplanma ve ifade edilme şekillerinin farklılık arz edeceği bir kavram olduğu görülmektedir. Ele almış biçimi yönüyle kimi insanlar için erişebilir olan, kimi insanlar için erişebilir olmayabilir. (Tiznaido-Aitken, Muñoz ve Hurtubia, 2021). Erişebilirlikte temel yaklaşımlar sosyo-ekonomik alışkanlıkların insani ihtiyaçların giderilmesine odaklanmaktadır. Kişisel gereksinimlerin karşılanması için gerçekleştirilecek ulaşım

aktivitelerindeki mevcut durumu analiz eder ve sorgular. Temel olarak insanların mekânlar arasındaki erişebilirliğini, taşıtlar, fiziksel mekân, yaş, cinsiyet, gelir düzeyi gibi bir takım değişkenler etkilemektedir (Litman, 2012). Günümüzde birçok uzman ve araştırmacı, erişebilirliğin ölçülmesine yönelik belirlenen ölçütleri, üstün performansın belirlenmesinde bir dayanak olarak görmektedir (Levine, Grengs ve Merlin, 2019; Litman, 2020). Erişebilirlik düzeyinin belirlenmesine yönelik yapılacak hesaplama yöntemleri, bize mekân ve insanlar arası etkileşimi işaret etmektedir. Erişebilirlik, Şenbil tarafından (2012) mekânın zaman bileşeni kapsamında yapılmak istenen aktivitelere erişim kalitesinin bir ölçüsü olarak açıklanmaktadır. Mekân ve mekâna erişim yöntemi olan ulaşım türleri, erişimin kalitesini şekillendiren unsurlardır. İnsanların birbirinden farklı nitelikte sosyo-ekonomik düzeye sahip olması, mekân etkileşimlerinin kalitesine doğrudan etki etmektedir. Üst gelir grubuna ait bir kişinin bir mekâna ulaşmak isterken kullanabileceği ulaşım alternatiflerinin, alt gelir grubuna ait bir kişinin ulaşım alternatiflerinden daha farklı ve çeşitli olması kaçınılmazdır.

Mekân, insanların sosyo-ekonomik ihtiyaçlarına farklı düzeylerde karşılık vermektedir. İnsanla mekân arasındaki etkileşimde ulaşım gereksinimi, fiziksel olarak ya da taşıtlar vasıtasıyla gerçekleşmektedir. Günümüzde gelişmiş teknolojik imkânlar, ulaşım talebinin karşılanmasında insanların kullanımına çeşitli alternatifler sunmaktadır. Talepler, kimi zaman yakın mekânlar arasında, kimi zaman ise uzak mekânlar arasındaki yolculuklardan oluşmaktadır. Uzak mekânlar arası taleplerde ileri teknolojiye sahip taşıtlar etkin olarak kullanılmakta, yakın mekânlar arasında ise çoğunlukla fiziksel güç kullanılarak gerçekleştirilen bisiklet ve yaya yolculukları ön plandadır. Ulaşım sisteminin etkinlik düzeyi, yolculuk amacına ve talep çeşitliliğine cevap verebildiği ölçüde verimlidir. Bütün ulaşım sistemlerinin mekânlar arasında kurgulanmasını sağlamak, kaynakların korunması açısından doğal olarak olumlu karşılanmayacaktır. Bundan dolayı mekânlar genişledikçe sürdürülebilirlik çerçevesinde cevap verecek nitelik ve nicelikte yatırım (ulaşım arzı) sağlanmalıdır (Şimşek ve Yeşiltepe, 2020).

Nitelik ve niceliklerin düzeyi, ulaşım teknolojilerinin yapısına göre değişkenlik göstermektedir. Otomobil, dolmuş, otobüs, tramvay, metro ve banliyö gibi bazı ulaşım taşıtlarının, fiziksel, teknik, çevresel ve ekonomik anlamda birbirine üstünlüğü bulunmaktadır (Elker, 2012; Litman, 2020; Kahn Ribeiro ve diğerleri, 2012; Gourdin, 2006).

Toplam yolcu kapasitesi, saatlik yolcu kapasitesi, esneklik, fiziksel otonomi, hız, enerji tüketimi, konfor, işletme için alan gereksinimi gibi bir takım değişkenler ulaşım araçlarının fiziksel teknik yönünü oluşturmaktadır. Altyapı, kuruluş, kamusal ve kullanıcı maliyeti, kişi başı maliyet, ulusal kaynak tasarrufu gibi değişkenler ulaşım araçlarının ekonomik yönünü göstermektedir. Kaza olasılığı, gürültü, görüntü ve çevresel kirlilik ise ulaşım taşıtlarının çevresel yönünü ifade etmektedir (Elker, 2012).

Mekânlar arasında gerçekleştirilen ulaşım aktivitelerinde, ekonomik, fiziki-teknik ve çevresel yönden avantajlara sahip ulaşım alternatifinin bulunması, üst düzey bir erişebilirliğin göstergesidir (Allen ve Farber, 2020). Özellikle, kent yönetimleri tarafından yatırım kararı alınırken, bahsi geçen bu yönler açısından elde edilecek faydalar, sıklıkla göz önünde bulundurulmaktadır. Genel olarak ulaşım ağında daha ileri teknoloji içeren sistemlerin kullanılması sonucunda, alan ihtiyacı, hız, kapasite, enerji tüketimi, işletme-yatırım maliyeti, yolcu sayısı-maliyet, çevre konularında daha fazla fayda elde edilmektedir. Örneğin otomobil, dolmuş, otobüs, tramvay seçenekleri değerlendirildiğinde aynı anda aynı miktarda yolcu taşınması hizmetini, 1 tramvay, 3 otobüs, 18 dolmuş, 250 otomobil sağlayabilmektedir. Bir diğer ifade ile 250 otomobilin taşıdığı yolcu sadece 3 otobüs tarafından taşınabilmektedir (Litman, 2020).

Benzer şekilde, hafif raylı sistem için tek yönde saatlik taşıma kapasitesi 40.000 yolcu olarak ifade edilirken bu rakam otobüslerde 12.000 yolcu, minibüs için 3.500 yolcu ve dolmuş için 1.500 yolcu olarak ifade edilmektedir. Mekânsal tüketim düşünüldüğünde, bisiklet kullanan 40 yolcuyla taşımak için toplamda 1 otobüsün rahatlıkla yeteceği ifade edilebilir. Aynı 40 kişinin otomobil kullandığı düşünülürse bir otobüse kıyasla çok daha fazla mekân tüketimi gerçekleşmesi gündeme gelecektir (Litman, 2018). Enerji tüketimi, kişi başına birim olarak göz önünde bulundurulduğunda ise raylı sistemlerin otobüs, otomobil, dolmuş gibi sistemlere kıyasla bir üstünlüğü söz konusu olmaktadır. Ekonomik olarak değerlendirmede ise birim araçta yolcu sayısının daha fazla olması daha fazla fayda sağladığından raylı sistemlerin göreceli olarak üstün bir ulaşım sistemi olduğu anlaşılmaktadır.

Çevre konusunda özellikle emisyon üretimi nedeniyle oluşan hava kirliliği açısından raylı sistemlerin diğer türlere göre üstünlüğü bulunmaktadır. Aynı taşıt başına yolcu hesabı yapılarak otomobilin minibüse, minibüsün otobüse kıyasla daha fazla kirlilik oluşturduğu ifade edilmektedir. Ayrıca kaza olasılığı açısından ulaşım türleri ele

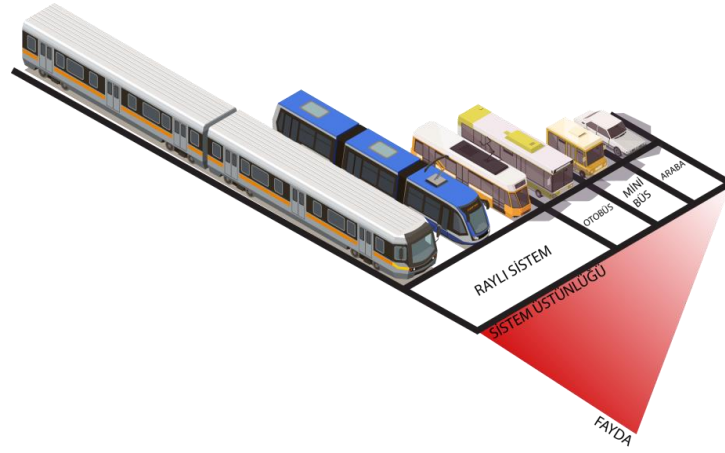
alındığında, fiziksel özerklik açısından üstün olan sistemlerin kaza olasılığının daha fazla olduğunu söylemek mümkündür. Bu duruma karşılık olarak fiziksel üstünlüğü bulunmayan yani esnekliği olmayan raylı sistemlerde kaza olasılığı esnek sistemlere göre oldukça düşüktür. Kent dokusunda tarihi yapısı ön planda yer alan yerleşimlerde otomobillerin sayıca çok olması, yerleşimin kültürü üzerine hem gürültü hem de sera gazları salınımı açısından olumsuz bir imaj çizmektedir. Kent yönetimleri için raylı sistemler ise geniş mekân ve meydan düzenlemeleri için bir araç olarak kullanılabilir. Çevre konusunda lastik tekerlekli ulaşım teknolojilerinin üstün olduğu tek yön, gürültü kirliliği olarak karşımıza çıkmaktadır (Tablo 1), (Elker, 2012, Litman, 2020; Planitmetro, 2014; Kahn Ribeiro, Figueroa, Creutzig, Dubeux, Hupe ve Kobayashi, 2012; Gourdin, 2006).

Tablo 1. Ulaşım Türlerinin Nicelik ve Nitelik Yönünden Karşılaştırılması

Nicelik ve Nitelikler	Otomobil	Dolmuş	Otobüs	Raylı Sistem
Aynı sayıda yolcu için gereken alan	250 otomobil	18 minibüs	3 otobüs	1 (tramvay dizisi)
Kapıdan kapıya servis	Bazen	Bazen	Bazen	Bazen
Esneklik	Yüksek	Yüksek	Orta	Düşük
Fiyat	Yüksek	Orta	Orta	Düşük
Konfor	Yüksek	Orta	Orta	Yüksek
Kapasite (Yolcu/Saat/Hat)	1.500	3.500	12.000	40.000 (metro)
Enerji Tüketimi (Km Başına Yolcu)	100	26	19	19 (metro)
Yatırım ve İşletme Maliyeti (bir kişiyi bir km taşıma)	100 Birim	20 Birim	15 Birim	10 Birim (HRS)
CO ₂ eşdeğer kirliliği (gram/taşıt-km)	143 (Dizel)	50	15	0
Kaza Riski	Çok Yüksek	Yüksek	Orta	Çok Düşük

Kaynak: Elker, 2012; Litman, 2020; URL-1, 2020; Kahn Ribeiro ve diğerleri., 2012; Gourdin, 2006.

Ulaşım teknolojileri göz önünde bulundurulduğunda, raylı sistem ve minibüsün etkin kullanıldığı bir ulaşım etkileşiminde farklılıklar şu şekildedir. Raylı sistem esnek olmayan bir güzergâhta ilerleyeceği için minibüse kıyasla kaza yapma riski daha düşük, ücret ödeme sistemi daha düzenli ve sabit zamanlı ulaşım hizmeti sunma avantajı vardır. İstasyon açısından daha korunaklı ve temiz bir altyapıya sahiptir. Konfor açısından bakıldığında, oturarak yolculuk yapabilmek, trafikten izole daha sessiz bir yolculuk geçekleştirebilme, sefer aralıklarına uygun hareket edebilme, yolculuk hakkında anlık bilgi edinebilme, kalkış aralıklarının kısa olması, işleme başlama ve sonlanma saatinin daha uzun olması gibi çeşitli imkânlarla sahiptir. Birim başına taşınan yolcu kapasitesi düşünüldüğünde çok daha ekonomiktir. Ulaşım taşıtlarının teknolojik özelliklerine göre karşılaştırması yapıldığında, raylı sistemlerin otobüslere, otobüslerin minibüslere, minibüslerin de otomobillere karşı birim başına karbondioksit üretimi, kapasite, yolcu-km başına enerji tüketimi açısından üstün olduğu görülmektedir (Şekil 1), (Elker, 2012; Gourdin, 2006).

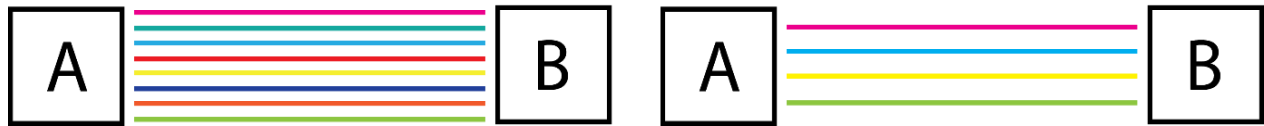


Şekil 1. Sistem Üstünlüğünün Karşılaştırılması
Kaynak: Macrovector/Freepik, 2020

Ulaşım alternatiflerinin çeşitli olması, birim zamanda yapılacak ulaşım faaliyetinin etkin bir şekilde gerçekleşebilme ihtimalini artırmaktadır. Bu ihtimalin yüksek olması da, erişebilirliğin üst düzey olduğu daha kaliteli bir ulaşım ağının varlığını yansıtır. İki nokta arasında gerçekleştirilecek ulaşım faaliyetinin kalitesi, hem teknolojiden hem de imkânların sayısından etkilenmektedir. Bu durumda ulaşım faaliyetlerinin kalitesine bağlı olarak erişebilirlik kavramının yeni yorumu, mekânlar arasında etkileşim sağlayan ulaşım türlerinin niceliksel ve niteliksel özelliklerine bağlı olarak, kullanıcının ulaşımında erişim ihtiyacını karşılayabilme düzeyi, şeklinde olacaktır. Bu yeni tanıma göre erişebilirlik kavramının niceliksel ve niteliksel erişebilirlik adında iki bileşeni ortaya çıkacaktır.

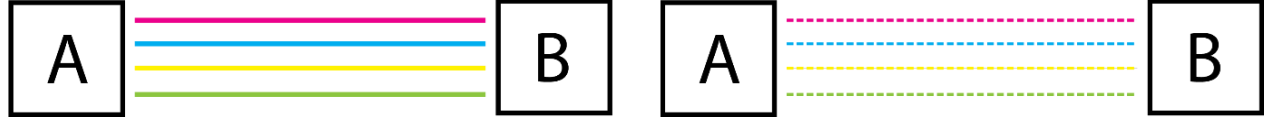
Nicelik kavramı erişebilirlik açısından iki mekân arasında ulaşım ihtiyacını gidermeye yönelik olarak kullanılmaya hazır araç sayısını, mesafe, hat sayısı gibi ölçülebilir, sayılabilir değişkenleri ifade eder. Örneğin, iki nokta arasında ulaşım hizmeti sağlayacak 2 hat bulunması ve bu hatta 10 otobüs, 3 dolmuş işletilmesi, noktalar arası mesafenin 6 km olması gibi sayısal değişkenler miktar bildirdiğinden erişebilirliğin niceliği, azlık-çokluk yönü tarif edilmektedir. Nitelik kavramı nicelik kavramından farklı olarak iki mekân arasında ulaşım ihtiyacını gidermeye yönelik olarak kullanılmaya hazır araçların özellikleri, araçların kullandığı yol-hat özelliklerini belirtmektedir. Örneğin, iki nokta arasında ulaşım hizmetinin otobüsle sağlanması, raylı sistemler ile sağlanmasından fiziksel, teknik, çevresel ve ekonomik açılardan farklılık arz etmektedir. Bir diğer ifade ile erişebilirliğin niteliği, özellik yönü tarif edilmektedir. Hizmet farklılığı, araçların nitelik, yani özelliklerinden kaynaklanmaktadır.

Erişebilirlik tanımının ilk bileşeni niceliksel erişebilirlik olup, mekânlar arası ulaşım faaliyetlerinde sahip olunan aynı türden alternatiflerin sayısını kapsamaktadır. Birinci durumda A ve B mekânları arasında aynı türden 8 ulaşım alternatifi ve ikinci durumda A ve B mekânları arasında aynı türden 4 ulaşım alternatifi olduğu başka bir durum düşünüldüğünde, A ve B mekânları arasındaki erişebilirlik düzeyinin, ilk durumda niceliksel erişebilirlik anlamında daha üst düzeyde olduğu düşünülebilir (Şekil 2).



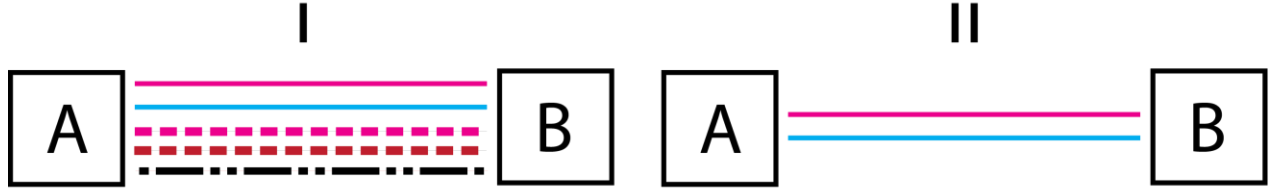
Şekil 1. Erişebilirlikte Nicelik

Erişebilirlik tanımının ikinci bileşeni niteliksel erişebilirlik olup, mekânlar arası ulaşım faaliyetlerinde sahip olunan farklı alternatiflerin türe ait özelliklerini ifade eder. Alternatiflerin niteliğinden kaynaklanan niteliksel erişebilirlik ulaşım taşıtlarında oturma imkânının olması, güvenlik, kaza olasılığı, trafikten bağımsızlık, maliyet gibi teknolojik özelliklerinin sağladığı avantajları ifade eder. A ve B mekânları arasında 4 metro hattının işletildiği bir senaryo, 4 otobüs hattının işletildiği bir senaryoya göre niteliksel erişebilirlik anlamında üstündür (Şekil 3).



Şekil 3. Erişebilirlikte Nitelik

Şekil 4'te verilen örnek diyagramda erişebilirliğin niceliksel ve niteliksel yönü çizimle ifade edilmektedir. A ve B mekânları arasında 3 farklı ulaşım alternatifinin olduğu (düz çizgi, kesikli çizgi, iki noktalı kesikli çizgi) ve aynı ulaşım türüne ait 2 farklı hat alternatifinin olması durum, I numaralı kısımda gösterilmektedir. II numaralı kısımda ise 1 ulaşım alternatifinin 2 farklı hat alternatifini gösterilmektedir. Bu gösterim türü erişebilirlik değerlendirme diyagramı adı verilerek geliştirilmiştir. Erişebilirlik değerlendirme diyagramında iki mekân arası ulaşım türleri farklı çizgi stili ile gösterilir. Aynı türe ait farklı hatlar ise aynı çizgi stilinde farklı renklerle gösterilir. Aynı renkler aynı güzergâhtan iki farklı teknolojiye sahip taşıtın geçtiğini göstermektedir. Diyagramda I durumunda A ve B mekânları arası 3 farklı teknolojiye sahip ulaşım sistemi senaryosu gösterilmektedir. İki farklı teknolojinin birer hattı aynı güzergâh üzerinde ilerlemektedir. I durumunda mekânlar arasında toplamda 3 farklı ulaşım taşıtı türü imkânı ve 4 güzergâh alternatifi bulunmaktadır. II durumunda mekânlar arasında toplamda tek ulaşım türü alternatifi (Ör: Otobüs) ve 2 güzergâh alternatifi bulunmaktadır (Şekil 4).

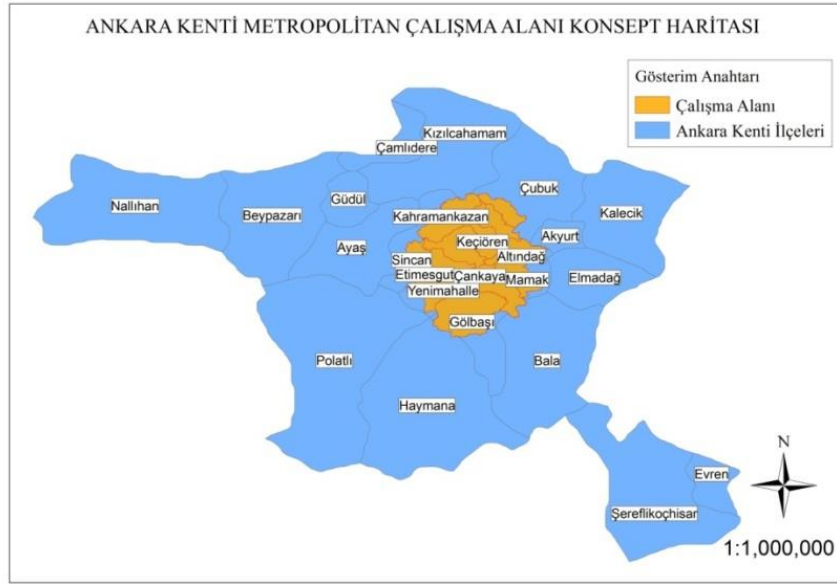


Şekil 4. Erişebilirlik Değerlendirme Diyagramı

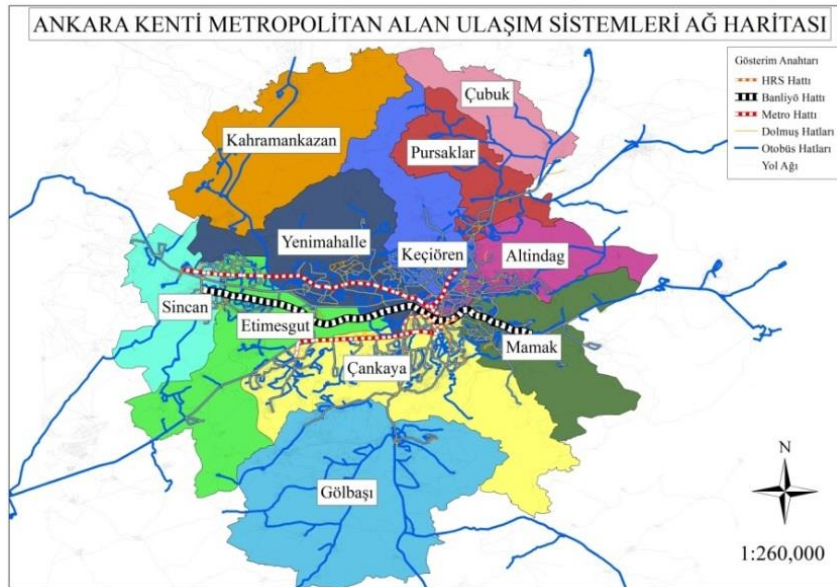
Şekil 4'teki diyagramda görüleceği üzere iki mekân arasında ulaşımın erişebilirlik yönünden niceliksel ve niteliksel kalitesi sorgulandığında, I senaryosunun gerek alternatif sayısı açısından gerekse hat sayısı fazlalığından dolayı II senaryosuna göre teorik açıdan üstünlüğü söz konusudur. Geliştirilen erişebilirlik tanımının nitelik ve nicelik yönünden ortaya koyulduğu çerçevede çok fazla türde ve aynı türün çok sayıda ulaşım hizmeti sağlayan aracının yer aldığı kentlerde, erişebilirlik düzeyinin daha kolay şekilde belirlenebileceği öngörülmektedir.

2. Çalışma Alanının Belirlenmesi

Bu çalışma kapsamında, kentsel ulaşımın erişebilirliğin nicelik ve nitelik özellikleri, Ankara metropoliten alanı üzerinden incelenmektedir. Ankara bugün 5.639.076 kişilik nüfusa sahiptir (TÜİK, 2019). Bu nüfusun %80'i metropoliten alan içinde yaşamaktadır (2023 hedefli Ankara Nazım Planı, 2006). Metropoliten alan, Ankara ilçelerinin büyük bir bölümünü kapsamaktadır. Ankara Büyükşehir Belediyesi, metropoliten alan odak olmak üzere il sınırlarını da kapsayacak şekilde, Ankara kentinin ulaşım alanındaki bazı yatırımlarını gerçekleştiren ve ulaşım sistemlerini yöneten kamu kurumudur. Ankara kenti, metropoliten alanda çeşitli kamusal ulaşım türlerinin varlığını taşımaktadır (Gökalp, 2019). Bu kamusal ulaşım türlerinin bir kısmı metropoliten alanda yer alan ilçeler arasında hizmet verirken, bir kısmı ise ilçelerin kendi içinde hizmet vermektedir. İlçeler arasında hizmet sağlayan toplu ulaşım türleri arasında dolmuş, otobüs, metro, banliyö gibi araçlar bulunmaktadır (Şekil 5, Şekil 6).



Şekil 5. Ankara Kenti ve Metropolitan Çalışma Alanı Konsept Haritası



Şekil 6. Ankara Kenti ve Metropolitan Alan Ulaşım Sistemleri Ağ Haritası

Ankara metropoliten alanının arazi kullanım yapısı incelendiğinde, kent merkezinin ağırlıklı olarak tarihi ve ticari merkez vasfına sahip iki merkezin birleşiminden ve çoğunlukla Merkezi İş Alanı (MİA) niteliği taşıyan bir yapıda olduğu görülmektedir. MİA çevresinin konut alanları ve sosyal donatı alanları ile çevrelediği görülmektedir. İlçe merkezleri alt merkez görevi görmektedir ve her bir ilçe merkezinde yoğun ticari kullanımlar, iş-çalışma alanları, sosyal donatı alanları ve kentsel hizmet birimleri yer almaktadır. Dolayısıyla tahmin edileceği üzere ağırlıklı olarak konut alanlarından ilçe merkezlerine ve kentin çekirdeği konumundaki MİA'ya yönelen çalışma ve sosyo-ekonomik faaliyetlerin gerçekleşmesini sağlayacak ulaşım talebinin akışı söz konusu olmaktadır.

Çalışma kapsamında, farklı sosyo-ekonomik nitelikleri ve farklı ulaşım altyapılarına sahip olması nedeniyle, kentin merkezi niteliğe sahip ilçeleri, dolayısıyla Ankara'nın merkez ilçe özelliği gösteren ilçelerinin ulaşım konusunda sahip olduğu erişebilirlik kalitesi düzeyine yönelik karşılaştırmalı inceleme yapmaya olanak vermektedir. Bu durumda sonuç olarak hangi ilçelerin erişebilirlik açısından üst düzeyde olduğu, hangi ilçelerin alt düzeyde olduğu, hangi ilçelerin ulaşım yatırımına sosyo-ekonomik açıdan daha fazla ihtiyaç duyduğu gibi sorulara cevap üretilebilecektir.

İnsanlar, hangi ulaşım türünü seçerse seçsin, yolculuklarına her zaman yürüyüşle başlar ve bitirirler (Stjernborg, Emilsson ve Ståhl, 2014). Bu nedenle erişebilirlikte en fazla kullanılan ulaşım türü yaya olduğu için bu çalışma kapsamında yaya hariç diğer ulaşım türleri ile erişebilirliğin ölçülmesine yönelik bir yaklaşım benimsenmiştir.

3. Metodoloji ve Veri Analizi

Çalışma kapsamında geliştirilen yeni metodoloji için Ankara kenti metropoliten alanında seçilen ilçeler arasında hizmet veren ulaşım türlerinin niceliksel ve niteliksel özellikleri ön planda yer almaktadır. İlçeler arası mevcut ulaşım altyapısına ilişkin veriler toplanmıştır. Bu veriler otomobil için ilçeler arası mesafe, dolmuş ve raylı sistem için aktarmalı ya da doğrudan bir noktadan başka bir noktaya gidebilme, otobüs için ise hat sayılarının incelenmesi şeklindedir. Teknolojik anlamda çalışma alanında değerlendirmeye alınan ulaşım türleri sırasıyla otomobil, minibüs, otobüs, metro, hafif raylı sistem, banliyö şeklindedir.

Çalışma alanı sınırı oluşturulurken, Ankara metropoliten alan sınırı göz önünde bulundurularak, ulaşım planlama çalışmalarında genellikle ilçe sınırları çerçevesinde kalan hiperzone düzeyine eşit sınırlar oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda yapılan analiz, ulaşım düzeyine ilişkin genel bir fikir verebilecektir. Sınırlardan çok sınırların temsil ettiği ilçeler ve ilçelere ulaşım sağlayan ana aksları kapsayan geniş alanlar göz önünde bulundurulmuştur.

Uygulanan metotta, çalışma alanında var olan ulaşım türleri ve bu türlerin sayılarına ilişkin tespitler, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin EGO Genel Müdürlüğü web sayfalarından ve EGO Şehir İçi Bilgi Sistemi'nden elde edilmiştir. Otomobil ile erişebilirliğine ilişkin değerlendirmede, Google Earth vasıtasıyla iki nokta arasındaki mesafe ölçülerek, ilçeler arası doğrudan veya aktarma olarak dolmuş ile yapılan yolculuklara ilişkin ise Ankara Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama ve Koordinasyon Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nden bilgi elde edilmiştir.

Dolmuşların otobüs ve raylı sistem gibi kamusal ulaşım sistemlerinden farklı değerlendirilmesinde, kesin şekilde belirlenmiş bir güzergâhı ve duraklama yerlerinin bulunmaması etkili olmaktadır. Her ne kadar otomobil açısından irdelendiğinde iki nokta arasında ulaşımı sağlayacak birden çok alternatif olsa da, insanlar genellikle maliyeti en ucuz olan ulaşım türünü ve en kısa yolu tercih etme eğilimindedir. Çalışma kapsamında otomobillerin erişebilirliğine ilişkin değerlendirme yapılırken bu durum göz önünde bulundurulurken, ilçelerin erişebilirlik düzeyinin belirlenmesinde ilçelerin birbirlerine yakınlıkları temel alınmıştır. Geliştirilen bu çalışma kapsamında uygulanan metot 8 aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar sırası ile şu şekildedir;

1. aşamada, öncelikle ilçeler arası mevcut ulaşım türleri kodlanır. Bu kodlamada harf karmaşasını önlemek amacıyla ulaşım türlerinin İngilizce baş harfleri verilebilir.

$$\text{Otomobil}=C, \text{Minibüs}=J, \text{Otobüs}=B, \text{Hafif Raylı Sistem}=L \dots x=N \quad (1)$$

2. aşamada, kodlanan ulaşım türleri erişebilirlik nitelik ve niceliği açısından daha az nitelikli olandan en çok nitelikli olana doğru sıralanıp en düşükten, en yükseğe olacak şekilde puanlanır.

$$\text{Otomobil}=1, \text{Minibüs}=2, \text{Otobüs}=3, \text{Hafif Raylı Sistem}=4 \dots X=Q \quad (2)$$

3. aşamada, düşük niteliğe sahip ulaşım türünden başlanarak tüm ulaşım türleri için tüm ilçeler arasında (a, b, c, d, e, ..., n inci ilçe) bu ulaşım türünü kullanan ilçeleri gösteren bir matris oluşturulur. Otomobil için bu matris ilçeler arası mesafe, düzensiz güzergâhı olan sistemler için ise doğrudan ve dolaylı erişebilirliğe göre tamamlanır. Bu matriste ulaşım türü taban, incelenen ilçe adı ise alt indis olarak belirtilir. Çalışma alanında A ve B noktaları arasında örneğin 20 hat ile hizmet sağlansa dahi bütün hatların başlangıcı ilçe içinden olmayabilir. Bu durumdan dolayı eğer iki ilçe arasında daha detaylı inceleme yapılmak istenirse matris başlangıç ve bitiş başlıkları ile ikiye ayrılabilir (Tablo 2).

Tablo 2. Yerleşimlerin Ulaşım Türleri Matrisinin Oluşturulması

Car	Bitiş											
	İLÇELER	C_a	C_b	C_c	C_d	C_e	C_f	C_g	C_h	C_k	$C_{...}$	C_n
Başlangıç	C_a											
	C_b											
	C_c											
	C_d											
	C_e											
	C_f											
	C_g											
	C_h											
	C_k											
	$C_{...}$											
	C_n											

4. aşamada, a, b, c, d, e, ...n'e kadar sıralanmış ilçelerin sahip olduğu değişkenlerin matrise girilmiş değerleri, ilçe bazında ayrı ayrı toplanır. Bir ilçenin hem başlangıç satırı hem de bitiş sütununda ilçeler arasında elde edilen değerlerin toplamı, o ilçenin ilgili ulaşım türü konusunda sahip olduğu toplam niceliği ifade etmektedir (Tablo 3).

Tablo 3. Erişebilirlik Seviyesi Nicelik Değerlerinin Hesaplanması

Car	Bitiş							TOPLAM
	İLÇELER	C_a	C_b	C_c	C_d	$C_{...}$	C_n	
Başlangıç	C_a		$C_a + C_b$	$C_a + C_c$	$C_a + C_d$	$C_a + C_{...}$	$C_a + C_n$	$n(C_a) + \sum_{k=a}^n C_k$
	C_b	$C_b + C_a$						
	C_c	$C_c + C_a$						
	C_d	$C_d + C_a$						
	$C_{...}$	$C_{...} + C_a$						
	C_n	$C_n + C_a$						
TOPLAM	$n(C_a) + \sum_{k=a}^n C_k$							

a ilçesinin C ulaşım türündeki toplam niceliği = $C_{ab} + C_{ac} + C_{ad} + C_{ae} + \dots + C_{an} + C_{ba} + C_{ca} + C_{da} + C_{ea} + \dots + C_{na}$ şeklindedir. Bu aşamada bu hesap bütün ilçeler için yapılır. 5. aşamada, her ilçe için yapılan hesaplamalardan elde edilen değerler, yeni oluşturulan yerleşimler ve ulaşım türleri matrisinde yerine yazılır (Tablo 4).

Tablo 4. Yerleşimlerde Ulaşım Türlerine Göre Erişebilirlik Seviyesi Nicelik Değerlerinin Hesaplanması

Ulaşım Türleri	a Yerleşimi	b Yerleşimi	...	n. Yerleşim
C	$C_{ab} + C_{ac} + C_{ad} + C_{ae} + \dots + C_{an} + C_{ba} + C_{ca} + C_{da} + C_{ea} + \dots + C_{na}$	$C_{ba} + C_{bc} + C_{bd} + C_{be} + \dots + C_{bn} + C_{cb} + C_{cb} + \dots + C_{nb}$	...	...
J	$J_{ab} + J_{ac} + J_{ad} + J_{ae} + \dots + J_{an} + J_{ba} + J_{ca} + J_{da} + J_{ea} + \dots + J_{na}$	$J_{ba} + J_{bc} + J_{bd} + J_{be} + \dots + J_{bn} + J_{cb} + J_{cb} + J_{cb} + \dots + J_{nb}$	...	...
B	...	...	...	...
L	...	...	...	...
M	...	...	...	...
⋮
n	...	...	...	...

6. aşamada, ulaşım türleri bazında ayrı ayrı hesaplanan değerlerde yerleşimler bazında kolayca karşılaştırmalı değerlendirme yapmak üzere standardizasyon yapılır. Standardizasyon her bir ulaşım türü için ayrı ayrı yapılır, en

yüksek puanı elde eden yerleşim en yüksek (100) değerini alır, diğer yerleşimlerin standart puanı ise hesaplanmış değerinin en yüksek değerine bölünmesi ile bulunur.

7. aşamada, yerleşimlerin ulaşım nicelikleri bazında elde ettikleri standart değerler başta belirlenen nitelik katsayısı ile çarpılır (Tablo 5).

Tablo 5. Erişebilirlik Seviyesi Nitelik Standardizasyon Değerinin Hesaplanması

Ulaşım Türleri	a yerleşimi	b yerleşimi	...	n. yerleşim
C [Nitelik Katsayısı=1]	(a Yerleşimi Standardize C Nicelik Değeri)*1	(b Yerleşimi Standardize C Nicelik Değeri)*1	...	...
J [Nitelik Katsayısı=2]	(a Yerleşimi Standardize J Nicelik Değeri)*2	(b Yerleşimi Standardize J Nicelik Değeri)*2	...	...
B [Nitelik Katsayısı=3]	(a Yerleşimi Standardize B Nicelik Değeri)*3	(b Yerleşimi Standardize B Nicelik Değeri)*3	...	...
L [Nitelik Katsayısı=4]	(a Yerleşimi Standardize L Nicelik Değeri)*4	(b Yerleşimi Standardize L Nicelik Değeri)*4	...	...
⋮
N Nitelik Katsayısı = q]	(a Yerleşimi Standardize n türü Nicelik Değeri)*q	(b Yerleşimi Standardize n türü Nicelik Değeri)*q	...	...

8. aşamada, verilen işlem bütün yerleşimler kapsamında yapıldıktan sonra her yerleşimin elde ettiği değerler toplanır. İlçe bazında özet bir tablo olarak verilir. Bu adımda elde edilen tabloda yüksek puana sahip olan yerleşimler, nitelik açısından daha üst düzey teknolojiye sahip sistemlerden oluşmaktadır. Ayrıca nicelik açısından ise ulaşım etkileşimleri için daha fazla sayıda alternatifi bünyesinde barındırmaktadır.

Geliştirilen yöntemin çalışma alanı kapsamında uygulaması ve sonuçları şu şekildedir;

Çalışma alanı olan Ankara kenti metropoliten alanındaki seçilmiş ilçelerde kullanılan ulaşım türlerinin kodları;

- Otomobil-Car= C
- Minibüs/Dolmuş-Jitney =J
- Otobüs-Bus =B
- Hafif Raylı Sistem-Light Rail Transit=L
- Metro = M
- Banliyö-Suburban Train =S, olarak belirlenmiştir.

Kodlanan ulaşım türleri erişebilirlik nitelik ve niceliği açısından en az nitelikli olandan en yüksek nitelikli olana doğru sıralanıp en az nitelikli olana en düşük, en çok nitelikli olana en yüksek olacak şekilde puanlama yapılmaktadır. Fiziksel, teknik, çevresel ve ekonomik açıdan otomobilin ulaşım türleri içinde daha az niteliğe sahip olduğu görülmektedir. Niteliğinin lastik tekerli sistem ve raylı sistem üstünlüğüne kıyasla düşük düzeyde olmasından dolayı otomobil bu çalışma kapsamında düşük puan ile değerlendirilmektedir. Çalışma kapsamında yaya (1) ve bisiklet (2) değerleri hariç tutularak bir değerlendirme yapılmakta, Hafif Raylı Sistem, Metro ve Banliyönün aynı düzeyde puanlanması uygun görülmüştür. Raylı ulaşım türlerinin tamamı bir sistem olarak değerlendirilmek istendiğinden tüm raylı sistemlerin katsayısı eşit alınmaktadır.

- C = 3,
- J= 4,
- B=5,
- L=6,
- M= 6,
- S=6, olarak belirlenmiştir.

Düşük nitelikli ulaşım türünden başlanarak tüm ulaşım türleri için tüm ilçeler arasında (a, b, c, d, e, ..., n. inci ilçe) bu ulaşım türünü kullanan ilçeleri gösteren matrisler oluşturulmuştur. Otomobil için ilçeler arası mesafe değeri matrisi, dolmuş için doğrudan ve dolaylı ulaşımın değerlendirilmesi diğer sistemler için iki nokta arasındaki hat sayısı değerlendirilmektedir. Gösterimde kolaylık sağlaması açısından ilçeler küçük harf ile kodlanmıştır (Tablo 6).

a=Gölbaşı, b=Keçiören, c=Altındağ, d=Mamak, e=Pursaklar, f=Yenimahalle, g=Etimesgut, h=Sincan, k=Kahraman Kazan, l=Çubuk, m=Çankaya.

Tablo 6. İlçelerden Geçen Otobüs Hattı Sayısı

B (Otobüs)	Bitiş (Hat Sayısı)											
	İLÇELER	B_a	B_b	B_c	B_d	B_e	B_f	B_g	B_h	B_k	B_l	B_m
Başlangıç (Hat Sayısı)	B_a	-	-	6	-	-	6	-	-	-	-	9
	B_b	-	-	50	-	-	28	-	-	-	-	48
	B_c	5	3	-	13	1	3	-	-	-	-	49
	B_d	-	-	41	-	-	8	-	-	-	-	42
	B_e	-	16	16	1	-	4	-	-	-	-	10
	B_f	1	3	2	2	-	-	1	-	-	-	5
	B_g	-	-	4	-	-	7	-	-	-	-	17
	B_h	-	-	24	-	-	28	50	-	-	-	35
	B_k	-	-	3	-	-	6	6	-	-	-	3
	B_l	-	9	8	-	8	4	-	-	-	-	6
	B_m	1	3	31	7	1	10	13	2	2	-	-

Sonraki adımda, a, b, c, d, e, ..., m'ye kadar sıralanmış ilçelerin sahip olduğu değişkenlerin matrise girilmiş değerleri ilçe bazında ayrı ayrı toplanmaktadır. Ayrı ayrı toplanan değerlerin standardizasyon değerleri şu şekildedir (Tablo 7).

Tablo 7. İlçelere Göre Ulaşım Türlerinin Nicelik Standardizasyon Değerleri

Ulaşım Türü	a	b	c	d	e	f	g	h	k	l	m
Metro	0.00	0.60	1.00	0.00	0.00	0.90	0.90	0.90	0.00	0.00	0.90
HRS	0.00	0.33	0.33	0.00	0.00	0.83	0.25	0.25	0.00	0.00	1.00
Banliyö	0.00	0.33	0.33	0.00	0.00	0.67	0.17	0.17	0.00	0.00	1.00
Otobüs	0.10	0.54	0.88	0.39	0.19	0.40	0.33	0.47	0.07	0.12	1.00
Dolmuş	0.80	0.87	0.87	0.67	0.73	0.80	0.80	0.87	0.67	0.73	1.00
Otomobil	0.51	0.89	1.00	0.85	0.75	0.98	0.77	0.63	0.45	0.43	0.93

Yerleşimlerin ulaşım nicelikleri bazında elde ettikleri standart değerler başta belirlenen nitelik katsayısı ile çarpılarak elde edilen sonuçlar şu şekilde bulunur (Tablo 8).

Tablo 8. İlçelere Göre Ulaşım Türlerinin Nitelik Standardizasyon Değerleri

Ulaşım Türü	a	b	c	d	e	f	g	h	k	l	m
Metro (*6)	0.00	3.60	6.00	0.00	0.00	5.40	5.40	5.40	0.00	0.00	5.40
HRS (*6)	0.00	2.00	2.00	0.00	0.00	5.00	1.50	1.50	0.00	0.00	6.00
Banliyö (*6)	0.00	2.00	2.00	0.00	0.00	4.00	1.00	1.00	0.00	0.00	6.00
Otobüs (*5)	0.48	2.72	4.40	1.94	0.97	2.01	1.67	2.36	0.34	0.60	5.00
Dolmuş (*4)	3.20	3.47	3.47	2.67	2.93	3.20	3.20	3.47	2.67	2.93	4.00
Otomobil (*3)	1.53	2.68	3.00	2.56	2.24	2.94	2.31	1.90	1.35	1.29	2.79

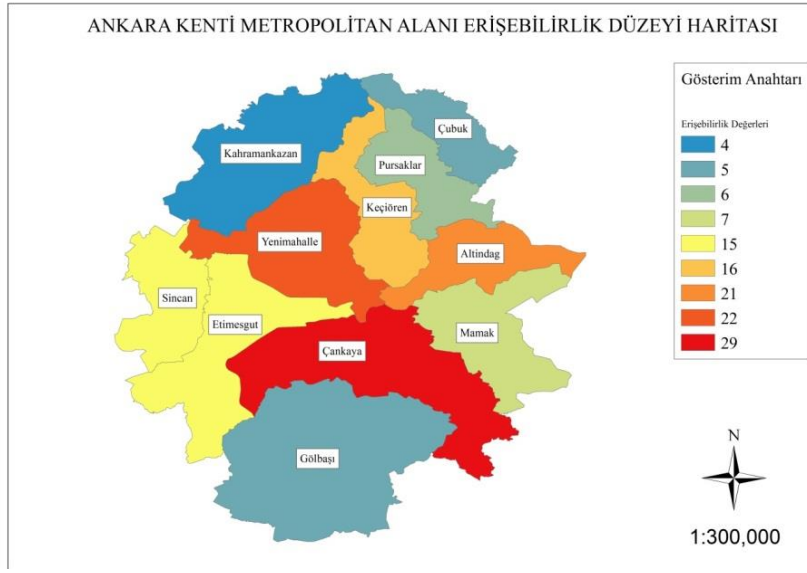
Son olarak elde edilen değerler toplandığında metropolitan ilçelerin erişebilirlik düzeyleri Tablo 9’da görüldüğü gibidir;

Tablo 9. Ankara Seçilmiş Metropolitan İlçelerinin Erişebilirlik Düzeyi ve Çeşitli Değişkenler

İlçeler	Değer	Nüfus	Ulaşım Türü
Çankaya	29.18667	944609	B, J, L, S, M
Yenimahalle	22.55046	687093	B, J, L, S, M
Altındağ	20.87143	389510	B, J, L, S, M
Keçiören	16.46724	939161	B, J, L, S, M
Sincan	15.63061	535637	B, J, L, S, M
Etimesgut	15.08032	587052	B, J, L, S, M
Mamak	7.164626	665978	B, J, S
Pursaklar	6.142007	150488	B, J
Gölbaşı	5.205459	138944	B, J
Çubuk	4.821355	90764	B, J
Kahramankazan	4.358096	54806	B, J

B:Otobüs, J:Dolmuş, L: Hafif Raylı Sistem, S:Banliyö, M:Metro

Erişebilirlik düzeyi haritasında görüldüğü üzere (Şekil 7), Çankaya ilçesi diğer ilçelere kıyasla erişebilirlik düzeyi daha yüksek bir yerleşim olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir diğer ifade ile Çankaya ilçesinden herhangi bir noktaya gitmek için birden fazla ulaşım alternatifi bulunmaktadır. Herhangi bir noktadan Çankaya ilçesine gidebilmek, diğer ilçeler göz önünde bulundurulduğunda en fazla sayıda ve en üstün niteliğe sahip ulaşım tür ve seçenekleri ile mümkündür. Otomobil konusunda ise Çankaya ilçesi kentin merkezine yakın olmasından dolayı diğer ilçelere göre yakınlık açısından avantajlı bir konumdadır. Diğer yandan uzaktaki ilçelere erişebilmek için seçeneklerin hem sayısal hem de teknik üstünlük açısından Çankaya ilçesine kıyasla daha zayıf olduğu görülmektedir. Çankaya ilçesi ile herhangi bir sınır bağlantısı olmamasına rağmen Keçiören ilçesinin de erişebilirlik seviyesinin orta üst seviyelerde olduğu görülmektedir. Bu durum, Keçiören ilçesinin son yıllarda ulaşım altyapısının ve toplu taşıma hatlarının artırılması ve metro yatırımı ile güçlendirilmesi ile açıklanabilir. Söz konusu metro hattı, nüfusun yoğun olduğu güzergâh belirlenerek bu bölgeden geçirilmiştir. Mamak ilçesinin Çankaya ilçesine yakın olmasına rağmen erişebilirlik konusunda düşük bir düzeye sahip olması, ilçenin ulaşım yatırımları açısından diğer ilçelere göre daha zayıf bir ulaşım altyapısına sahip olması ile açıklanabilir. Kahramankazan, Çubuk, Gölbaşı gibi ilçeler ise erişebilirlik açısından daha düşük değerlere sahiptir.



Şekil 7. Ankara Kenti Metropolitan Alan Erişebilirlik Düzeyi

Literatürde birçok çalışma erişebilirlik konusunda tampon sınır (buffer) atılarak oluşturulan mesafe ölçümüne dayalı bir yaklaşım sergilemektedir (Kuntay, Polat ve Lök, 2006; Deniz, Kocaman ve Topuz, 2018; Gülhan ve Yiğit, 2018; Yenice, 2012). Bu çalışmalar yöntem açısından mekânlar arasındaki erişebilirliği tampon sınırların sınırı seviyesinde değerlendirmektedir. Tampon sınır belirlenerek mesafe ölçümü yapmak her ne kadar erişebilirlik konusunda temel bir fikir oluştursa da, ulaşım teknolojileri konusunda yaşanan gelişmeler kişilerin ulaşım alışkanlığı açısından mesafe ölçüm tampon sınırlarının dışına çıkılmasına olanak vermektedir. Çalışma kapsamında üretilen model ile erişebilirlik kavramı mevcut durumu daha detaylı ve gerçekçi olarak ele almaya olanak sağlamaktadır. Geliştirilen model, ölçüm düzeyine göre mekandaki imkanları kümülatif olarak göz önünde bulundurmaktadır. Model, yerleşimlerin içinde yer alan ulaşım türlerini bir kümede ele almaktadır. İnsanların en fazla fayda elde edeceği seçeneği tercih eğilimini göz önünde bulundurmaktadır. Mesafe ve maliyet arttıkça talebin azalacağı negatif fonksiyonu içeren bütüncül bir yapıya sahiptir. Model, mevcut modellerden farklı olarak erişebilirliğin kalitesindeki detaylara, yani nicelik ve nitelik üzerine odaklanmaktadır.

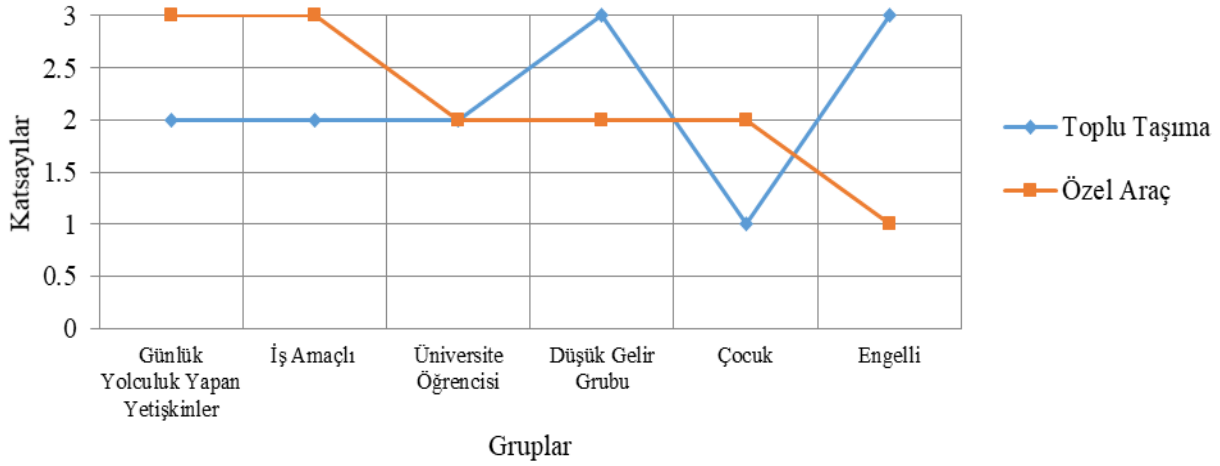
Hesaplanan erişebilirlik düzey değerleri ile TÜİK'ten alınan veriler üzerinden korelasyon analizi yapılmıştır (Tablo 10). Buna göre nüfus ve erişebilirlik düzeyi arasında 0.77 düzeyinde yüksek pozitif bir ilişki var ve erişebilirlik düzeyindeki değişimin %60'ı nüfus ile açıklanabilir. Bir diğer sonuç olarak ise erişebilirlik düzeyi ile ilçe yüzölçümü büyüklüğü arasında -0.44'lük orta düzey negatif bir ilişki var ve erişebilirlik düzeyinde yaşanan değişimin %20'si yüzölçümü büyüklüğü ile açıklanabilir.

Tablo 10. Ankara Seçilmiş Metropolitan İlçelerinin Erişebilirlik Düzeyi ve Çeşitli Değişkenler

Değişken	Korelasyonlar	Açıklama Yüzdesi
Nüfus	0,77	59%
Yüzölçümü	-0,44	19%
Çalışan nüfus sayısı (15-64)	0,77	60%
Hane halkı büyüklüğü	-0,76	57%
Toplam Hane halkı	0,79	63%
Mesken sayısı	0,82	67%
İş yeri sayısı	0,94	89%
Araç sayısı (2016)	0,99	99%
Otomobil sayısı (2016)	0,99	99%

3.1. Sosyal Grupların Erişebilirlik Düzeyi

Bulunan değerlerin bir başka yorumu ise sosyo-demografik grupların erişebilirliği noktasında ele alınabilir. Bu kapsamda Litman, planlama faaliyetlerinin grupların erişilebilirliğine farklı şekilde etki ettiğini vurgulamaktadır (Litman, 2012). Grupların aktivitelerine bağlı olarak gereksinim duyulan ulaşım türleri değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin günlük işlerin takibinde birden fazla mekâna rasgele bir zaman diliminde ulaşılması talebi, otomobil odaklı iken daha alt gelir düzeyine sahip insanların ekonomik sürdürülebilirlik perspektifindeki ulaşım talebi toplu taşıma odaklıdır. Odaklar, kişilerin sosyo-ekonomik statülerinden etkilenmektedir. Ayrıca bir diğer belirleyici etmen de güvenlik duygusudur. İnsanlar otomobile, toplu taşımadan daha fazla güvendiği için çocukların ulaşım türü önceliğinde otomobil daha ön plandadır. Litman'ın (2012) farklı gruplar için ulaşım türlerinin önemi üzerine yaptığı araştırmada, ekonomik ve demografik bağımsızlık azaldıkça otomobilin yerini toplu taşımaya bıraktığı görülmektedir (Şekil 8).



Şekil 8. Ulaşım Modlarının Önem Katsayıları (Litman, 2012'den yeniden oluşturulmuştur)

Litman'ın çalışmasındaki katsayılar kullanılarak, Ankara'da sosyal grupların erişebilirlik düzeylerine ilişkin erişebilirlik düzeyi hesaplaması yapılmıştır (Tablo 11). Hesaplama yapılırken her ilçenin toplu taşıma toplam değerleri grupların toplu taşıma önem katsayıları ile çarpılmıştır. Otomobil değerleri için de aynı işlem otomobil değerleri kullanılarak yapılmıştır. Bu çarpım şu şekilde formüle edilebilir (Formül 3);

$$SED (\text{Sosyal Erişebilirlik Düzeyi}) = \sum_{k=\text{yerleşimin pt değeri}}^n k + \sum_{k=\text{yerleşimin pc değeri}}^n k \quad (3)$$

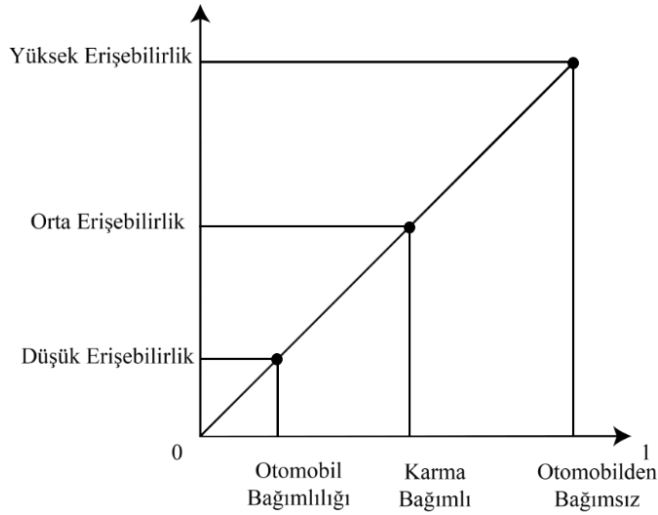
Tablo 11. Sosyal Gruplar Bazında Erişebilirlik Hesabı

Gruplar	Günlük yolculuk yapan yetişkin	İş amaçlı yolculuk	Üniversite öğrencisi	Düşük gelir grubu	Çocuk	Engelli
TOPLAM	319.5518361	319.5518	294.9565529	417.83955	172.0736	393.2443

Görüldüğü üzere Ankara'daki ulaşım çeşitliliği, erişebilirlik açısından en fazla düşük gelirli bireylerin ulaşımına uygun bir yapıya sahiptir. Bir diğer ifadeyle, Ankara kentinin ulaşım sisteminde dar gelirli insanların ihtiyacına cevap verecek, öncelikli önem düzeyine sahip ulaşım altyapıları göreceli olarak diğer gruplarından daha fazladır. Ancak bir diğer sonuç bize göstermektedir ki, Ankara kentinin ulaşım sisteminde çocukların ihtiyaç duyduğu, onlar için önemli olan ulaşım imkânlarının eksikliği söz konusudur.

3.2. Otomobil Bağımlılığının İncelenmesi

Yerleşimlerin taşıt bağımlılığı üzerinden bir başka değerlendirme yapılırsa. Nicelik ve nitelik açısından düşük erişebilirlik düzeyine sahip olan bölgelere ulaşım alternatifi olarak karşımıza otomobil çıkmaktadır. Arazi kullanım açısından çekim düzeyi yüksek olan bölgelerde teknolojik imkânlar dâhilinde ulaşım alternatiflerinin çeşitlendirilmesi, erişebilirlik düzeyini yükseltmektedir. Erişebilirlik düzeyinin yüksek olduğu bölgelerde alternatiflerin çeşitli olması, insanların otomobile olan bağımlılığını azaltmaktadır. Otomobil bağımlılığı konusunda yerleşimler, mevcut ulaşım imkânları doğrultusunda otomobile bağımlı, bağımsız ve karma yapıları olarak sınıflandırılabilir. Buradan, yerleşimler arası ulaşım yatırımlarının artması kentleri otomobilden bağımsız ulaşım ihtiyacını karşılayabilecek duruma yaklaştırabilir (Şekil 9).



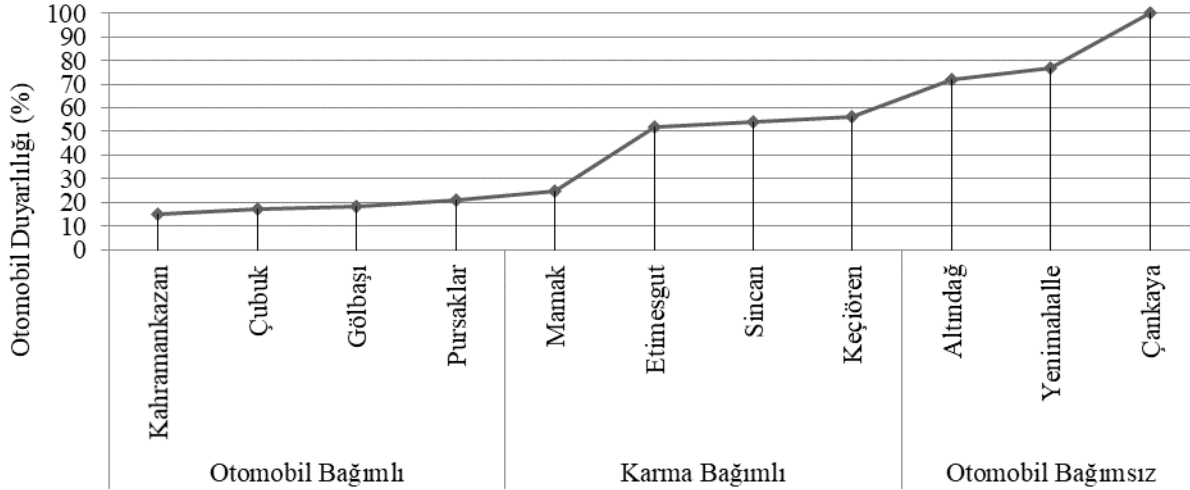
Şekil 9. Erişebilirlik Otomobil Bağımlılığı Diyagramı

Ankara metropoliten alanı ilçelerinin erişebilirlik değerleri, yerleşimlerin sahip olduğu ulaşım türlerinin çeşitliliğini ifade eder. En yüksek erişebilirlik değerine sahip ilçe, türler açısından nitelik ve niceliksel perspektifte en iyi değerlere sahip olan, otomobile en az bağımlı yerleşim olarak yorumlanabilir. En düşük değere sahip ilçe ise otomobil bağımlılığı en yüksek yerleşim olarak yorumlanabilir (Tablo 12).

Tablo 12. İlçelerin Otomobile Duyarlılık Oranları

Otomobil Duyarlılık Oranları	15%	Kahramankazan
	17%	Çubuk
	18%	Gölbaşı
	21%	Pursaklar
	25%	Mamak
	52%	Etimesgut
	54%	Sincan
	56%	Keçiören
	72%	Altındağ
	77%	Yenimahalle
	100%	Çankaya

Bu durumda ilçelerin sonuçları yorumlandığında Çankaya'nın kent merkezine yakınlığı ve karma kullanımlı kentsel arazi kullanım düzenine sahip olduğu için Çankaya'nın otomobil bağımsız bir yerleşim olma potansiyeli en üst düzeyde, Kahramankazan ilçesinin ise kent merkezine uzak ancak Ankara ile günlük git-gel yolculuklarının, iş-aalışveriş ilişkilerinin fazla olması dolayısıyla otomobil bağımlı bir yerleşim olma potansiyeli en üst düzeydedir.



Şekil 10. Ankara Metropolitan Alan Bölgelerine Göre Standardize Otomobil Duyarlılık Diyagramı

Şekil 10'dan yola çıkılarak, Kahramankazan, Çubuk, Gölbaşı, Pursaklar gibi ilçelerinin otomobil bağımlı yerleşimler olduğu; Mamak, Etimesgut, Sincan, Keçiören gibi ilçelerin karma bağımlı olduğu ve Altındağ, Yenimahalle, Çankaya gibi ilçelerin erişilebilirliğinin nicelik ve niteliğinin üst düzeyde olduğu sonucuna ulaşılabılır. Erişilebilirliği yüksek bölgelerde günlük yolculuklar kapsamında otomobil yolculuklarının sayısı az, orta bölgelerde orta seviyede, düşük bölgelerde ise yüksek seviyede olduğu şeklinde yorumlanabilir (Şekil 10).

SONUÇ:

Ankara metropoliten alanını kapsayan bu çalışma, ulaşımda erişilebilirliğin mekânsal etkisini, ilçeler düzeyinde ortaya koymuştur. İlçe düzeyinde yapılan değerlendirmede erişilebilirlik kavramı, ulaşım ihtiyacına çözüm üreten kent içi ulaşım araçlarının nitelik ve niceliksel özelliklerini göz önünde bulundurmaktadır. Özellikle vurgulanacak olursa, yapılan bu çalışmada iki mekân arasında daha fazla ulaşım alternatifi olması, aynı ulaşım türüne ait araçtan daha fazla olması gibi durumların, mekânlar arası ulaşım bağlarını yani erişilebilirliği kuvvetlendirdiği tespit edilmiştir. Bu düzeyin yükseltilmesinde teknolojik açıdan üstün sistemlerin etkisinin daha fazla olduğu anlaşılmıştır. Dikkat çekici şekilde görülmektedir ki, Keçiören ilçesinde, kent içi ulaşım araçları açısından yaşanan çeşitlilik, erişilebilirlik düzeyinin üst seviyelerde olmasında etkili rol oynamaktadır. Ayrıca nüfusu yüksek olan ilçelerin erişilebilirlik değerlerinin yüksek olması önemli ve çarpıcı bir sonuçtur.

Özellikle yolculuk talebinin yoğun olduğu Çankaya'nın en yüksek erişilebilirlik düzeyine sahip olması, kent merkezine yakınlık özelliğinden dolayı şaşırtıcı olmamaktadır. Bir diğeri ise metropoliten alanın çeperinde yer alan ilçelerin (Kahramankazan, Çubuk, Gölbaşı) erişilebilirlik düzeylerinin düşük olmasıdır. Erişilebilirlik düzeyi nüfus, çalışan nüfus, toplam hane halkı, mesken sayısı, iş yeri sayısı ile pozitif bir ilişkide iken yüzölçümü ile negatif bir ilişki içerisindedir. Beklenen şekilde kent merkezi ve merkeze yakın ilçelerin otomobil bağımsızlık düzeyleri %52-%77 bandında yer alırken, merkezden uzak olan ilçelerin otomobil bağımsızlığı %15-%25 gibi düşük seviyelerdedir.

Farklı bir bakış olarak sosyal gruplar açısından erişilebilirlik değerlendirildiğinde, Ankara kentsel ulaşım altyapısının en fazla düşük gelir grubundaki insanlara, çocuklardan 2,3 kat daha fazla yönelik olduğu görülmektedir. Dolayısıyla Ankara kentsel ulaşım altyapısının çocukların gerçekleştireceği ulaşım talepleri göz önünde bulundurularak iyileştirilmesi ve geliştirilmesi gerekmektedir.

Litman'a göre (2017) sosyal açıdan özellikle yüksek erişebilirlik değerlerinin olduğu bölgeler, gençler, yaşlılar, çocuklar, hane halkı ile paylaşımlı taşıt kullananlar ve düşük gelirli gruplara pozitif dışsallık sağlayan kent bölgeleridir. Özellikle düşük gelirli gruplar ve kalabalık hane halkları için erişebilirliğin özellikle bu bölgelerde hem daha hızlı, hem daha ucuz hem de daha etkin şekilde arz-talep dengesini karşılaması gerekmektedir. Planlama açısından yüksek erişebilir bölgelerde sosyo-ekonomik açıdan dezavantajlı gruplara öncelik verilmelidir. Yaşlılar, engelliler, çocuklar ve çocuklu kadınların ulaşım taleplerinin karşılanmasında, erişebilirliğin fırsatlarından en üst düzeyde yararlanılması için toplu ulaşımın hizmet saatleri, kalkış sıklığı, ücretleri ve durak-istasyon gibi alanlara erişim kolaylıkları planlar dâhilinde sosyo-ekonomik ve demografik yapı göz önünde bulundurularak düzenlenmelidir. Otomobil bağımlılığı, özellikle düşük gelirli kesimler için ulaşım konusunda yapılan harcamalar açısından zorluklar oluşturmaktadır. Bu nedenle gelir düzeyinin düşük olduğu bölgelerde toplu taşıma imkânlarının geliştirilmesi, otomobil bağımlılığının yüksek olduğu bölgelerde ise, otomobil kullanımını kısıtlayıcı ve toplu taşıma kullanımını özendirici önlemler alınmalıdır. Böylece kentin belirli bölgelerinde ve yollarda sıkışıklık ücretlendirmesi, alan ücretlendirmesi, yol giriş ücreti gibi ücretlendirme politikalarının uygulanması ile otomobil kullanımını caydıracak uygulamalar gerçekleştirilebilir. Dahası park et-devam et sistemlerine aktarma için istasyon ve durakların yakınında ücretsiz otoparkların konumlandırılması ile otomobil bağımlılığı azaltılabilir, toplu taşımaya yönlendirme sağlanabilir. Kentin belirli bölgelerindeki trafik sıkışıklığını engellemek ve konut alanlarından kentin merkezi bölgelerine otomobil ile seyahat edilmesini caydıracak otopark politikaları uygulanabilir. Kentin merkezi bölgelerinde otopark ücretlerinin artırılması ve otopark kapasitesinin azaltılması gibi önlemler otomobil bağımlılığını azaltmada faydalı olacaktır. Toplu taşıma ile erişebilirliğin artırılmasının amaçlandığı alanlarda, toplu taşıma taşıtlarında ücretlerin ortalama hane halkı gelir düzeyleri dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi, kalkış sıklığının artırılması, ilk hareket ve son hareket saatlerinin geniş tutulması, daha kısa ve sürekli güzergâhların oluşturulması, metro, hafif raylı sistem ve banliyö gibi görece daha az esnek ana toplu taşıma güzergâhlarını besleyen ara toplu taşıma hatlarının oluşturulması, toplu taşıma taşıtlarında kalitenin ve konforun artırılması da otomobil kullanımından toplu taşımayı kullanıma doğru geçiş sürecini hızlandıracaktır. Dolayısıyla kentler için emisyon-gürültü-görüntü kirliliği oluşturarak negatif dışsallığa neden olan otomobil bağımlılığının yerini toplu taşımının kullanımına bırakması ve kentsel ulaşım-erişimin toplu taşıma ile sağlanması sosyal ve ekonomik bağlamın yanı sıra çevresel açıdan da birçok fayda sağlayacaktır.

Daha sonra yapılacak ulaşım ve erişebilirlik konulu çalışmalarda bu çalışmadan referansla daha mikro ölçekli değişkenlerin erişebilirliğe etkisi üzerine hassasiyet seviyesi üst düzey bir çalışma yapılabilir. Örneğin farklı ulaşım modlarının kalkış aralığı gibi teknik özelliklerinin erişebilirliğe etkisi incelenebilir. Kentin ulaşım sistemlerinin yolcuların sosyo – ekonomik durumları kapsamında ekonomik esnekliğinin test edilmesi ve karşılanabilirliğin erişebilirlik üzerindeki etkisinin incelenmesi değerlendirilebilir. Bu çalışma kapsamında yapılan değerlendirme ile ileriki aşamada günlük yolcu sayılarının da incelenmesi ile mevsimsel erişebilirlik değerleri ölçülebilir. Ulaşım türlerinin erişebilirlik noktasında birbirine göre nicel ve nitel üstünlüklerinin sayısal değerlerinin tespiti hususunda çalışmalar gerçekleştirilebilir. Bu çalışma erişebilirlik ile ilgili standartlara yönelik daha detaylı sonuçların elde edilmesi amacıyla bulanık mantık kullanılarak yapılabilir. Ayrıca küçük orta ve büyük şehirlerin erişebilirlik düzeylerinin karşılaştırılması yapılarak, şehirler bazında daha çok ilçenin kıyaslanabilmesi ve veri setinin güncellenmesi ile yıllara göre erişebilirlik düzeylerindeki değişim ortaya koyulabilir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

KAYNAKÇA:

Allen, J., Farber, S. (2020). A Measure of Competitive Access to Destinations for Comparing Across Multiple Study Regions. *Geographical Analysis*, 52(1), 69-86.

Campbell, K. B., Rising, J. A., Klopp, J. M., ve Mbilo, J. M. (2019). Accessibility Across Transport Modes and Residential Developments in Nairobi. *Journal of Transport Geography*, 74, 77-90.

- Cervero, R. (2013). Linking Urban Transport and Land Use in Developing Countries. *Journal of Transport and Land Use*, 6(1), 7-24.
- Dell’Olio, L., Ibeas, A., ve Cecin, P. (2011). The Quality of Service Desired by Public Transport Users. *Transport Policy*, 18(1), 217-227.
- Erdoğan, H. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (1), 187-215. DOI: 10.17336/igusbd.05060
- Geurs, K. T., ve Van Wee, B. (2004). Accessibility Evaluation of Land-Use and Transport Strategies: Review and Research Directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127-140.
- Gökalp, S. (2019). Türkiye’de Yerel Yönetimler ve Toplu Taşımacılık Sistemlerine Genel Bir Bakış: Ankara Büyükşehir Belediyesi Örneği. *Kent Akademisi*, 12 (1) , 135-147
- Gülhan, G. Yiğit, H. İ. (2018) Taksi Duraklarının Konum ve Kapasitelerinin, Erişilebilirlik Ölçütleri ve Nüfus Dağılımı Kapsamında Değerlendirilmesi: Tekirdağ-Çorlu Örneği. *İğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 8(3), 153-166.
- Gündoğdu, M., Uğuz, B., (2020). İnsan-Mekân Etkileşimi Bağlamında Kırklareli Merkez Yayla ve Vilayet Meydanları Kullanılabilirlik Durumunun Araştırılması, *Kent Akademisi*, 13, 2, 315-337.
- Hallgrimsdottir, B., Wennberg, H., Svensson, H., ve Ståhl, A. (2016). Implementation of Accessibility Policy in Municipal Transport Planning—Progression and Regression in Sweden Between 2004 and 2014. *Transport Policy*, 49, 196-205.
- Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73-76.
- Kuntay, O., Polat, S. ve Lök, S. (2006). Erişilebilirlik, *Planlama*, 2006.
- McCahill, C., Jain, S., ve Brenneis, M. (2020). Comparative Assessment of Accessibility Metrics Across the US. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 83, 102328.
- Mokhtar, H. M. (2011). HITS: A History-Based Intelligent Transportation System. *International Journal of Data Mining ve Knowledge Management Process*, 1, 34-46.
- Pan, G., Qi, G., Wu, Z., Zhang, D., ve Li, S. (2012). Land-Use Classification Using Taxi GPS Traces. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 14(1), 113-123.
- Quiros, T.P., Mehndiratta, S.R., 2015. Accessibility Analysis of Growth Patterns in Buenos Aires, Argentina: Density, Employment, and Spatial Form. *Transport Research Record*, 25,12, 101–109. <https://doi.org/10.3141/2512-12>.
- Stjernborg, V., Emilsson, U. M., ve Ståhl, A. (2014). Changes in Outdoor Mobility When Becoming Alone in the Household in Old Age. *Journal of Transport ve Health*, 1(1), 9-16.
- Şimşek, G. ve Yeşiltepe, A. (2020). Eskişehir Kenti Porsuk Çayı Kıyısında Mekânsal Örüntü ve Suyla Kurulan Bağlantının Analizi. *Kent Akademisi*, 13 (3) , 487-512.
- Tiznado-Aitken, I., Muñoz, J. C., ve Hurtubia, R. (2021). Public transport accessibility accounting for level of service and competition for urban opportunities: An equity analysis for education in Santiago de Chile. *Journal of Transport Geography*, 90, 102919.
- Yenice, M. (2012). Kentsel Yeşil Alanlar İçin Mekansal Yeterlilik ve Erişilebilirlik Analizi; Burdur Örneği, Türkiye. *Turkish Journal of Forestry*, 13(1),41-47. Dergipark web sitesinden 9 Mayıs 2020 tarihinde erişildi: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/tjf/issue/20898/224396>

Bildiriler

- Deniz, M., Kocaman, E., ve Topuz, M. (2018). Turgutlu İlçesinde Aile Sağlığı Merkezlerinin (ASM) Konumlarının Erişilebilirlik Açısından CBS ile Analizi-TÜCAUM 30. Yıl Uluslararası Coğrafya Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 704-712.

Stenneth, L., Wolfson, O., Yu, P. S., ve Xu, B. (2011). Transportation Mode Detection Using Mobile Phones and GIS Information in Proceedings of the 19th ACM SIGSPATIAL International Conference on Advances in Geographic Information Systems (pp. 54-63).

Kitaplar

Elker, C. (2012). *Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıım-Planlama-Politikalar*, T. Kılınçaslan (Ed.). ss. 235-250. İstanbul: Ninova Yayınları.

Gourdin, K. (2006). *Global Logistics Management: a Competitive Advantage for the 21st Century*. Wiley-Blackwell.

Kırmızı, Z.Z., Kolağasıoğlu, M. Ş., ve Çalışkan, F. T. (2012). *Kent İi Ulaşım Terimleri Sözlüğü: Dictionary of Urban Transport Terms*. İstanbul: Cinius Yayınları.

Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi.

Levine, J., Grengs, J. ve Merlin, L.A., (2019). *From Mobility to Accessibility: Transforming Urban Transportation and Land-Use Planning*. Cornell University Press, Ithaca, NY.

Şenbil, M. (2012). *Erişebilirlik. Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. Melih Ersoy (Ed.). Ninova Yayınları. 2012. pp 118.

Resmi Kaynaklar

Avner, P. ve Lal, S.V., (2016). Matchmaking in Nairobi: the Role of Land Use. In: World Bank Policy Research Working Paper.

Habitat, U. N. (2016). World Cities Report 2016: Urbanization and Development: Emerging Futures. Nairobi: UN Habitat.

UNDP (2016). Sürdürülebilir Kalkınma için Küresel Amaçlar: Amaç 11. Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar, UNDP Türkiye web sitesinden 15 Mayıs 2020 tarihinde erişildi: <https://www.tr.undp.org/content/turkey/tr/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>

Web Kaynakları

Kahn Ribeiro, S., Figueroa, M. J., Creutzig, F., Dubeux, C., Hupe, J., ve Kobayashi, S. (2012). Energy End-Use: Transport, International Institute for Applied Systems Analysis web sitesinden 21 Nisan 2020 tarihinde erişildi: https://iiasa.ac.at/web/home/research/Flagship-Projects/Global-Energy-Assessment/GEA_Chapter9_transport_lowres.pdf.

Litman, T. (2012). Evaluating Accessibility for Transport Planning. Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities. Victoria Transport Policy Institute web sitesinden 21 Nisan 2020 tarihinde erişildi: <https://www.vtpi.org/access.pdf>, pp.28.

Litman, T. (2017). Evaluating Transportation Diversity. Victoria Transport Policy Institute web sitesinden 21 Nisan 2020 tarihinde erişildi: <https://www.vtpi.org/equity.pdf>, pp.24

Litman, T. (2018). Evaluating Transportation Diversity. Multimodal Planning for Efficient and Equitable Communities, Victoria Transport Policy Institute web sitesinden 21 Nisan 2020 tarihinde erişildi: <http://www.vtpi.org/choice.pdf>, pp.8.

Litman, T. (2020). Introduction to Multi-Modal Transportation Planning. Principles and Practices, Victoria Transport Policy Institute web sitesinden 21 Nisan 2020 tarihinde erişildi: https://www.vtpi.org/multimodal_planning.pdf

Litman, T. (2020). Evaluating Accessibility for Transport Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities, Victoria Transport Policy Institute web sitesinden 21 Nisan 2020 tarihinde erişildi: <https://www.vtpi.org/access.pdf>.

Yüksek Kapasiteli Ulaşım Türlerinin Kıyaslanması, Planitmetro web sitesinden 15 Mayıs 2020 tarihinde erişildi: <https://planitmetro.com/2014/05/14/how-do-different-modes-compare/>

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	The Importance of Accommodation in Convention Tourism: The Design Criteria and Spatial Standards of Convention Hotels		
Corresponding Author	Sibel POLAT / Bursa Uludağ Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, sibelpolat@uludag.edu.tr		
Received Date	25.01.2021		
Accepted Date	01.03.2021		
Author / Authors	Büşra ÖZTAŞ Sibel POLAT	ORCID: 0000-0003-4882-4458 ORCID: 0000-0003-4380-0457	
How to Cite	Öztaş, B. ve Polat, S. (2021). Kongre Turizminde Konaklamanın Önemi: Kongre Otelleri Tasarım Kriterleri ve Mekansal Standartları, Kent Akademisi, Volume 14, Issue 1, Pages, 122-140		

Kongre Turizminde Konaklamanın Önemi: Kongre Otelleri Tasarım Kriterleri ve Mekansal Standartları

Büşra ÖZTAŞ¹
Sibel POLAT²

ABSTRACT:

The most preferred venue for convention tourism is convention hotels, which are designed to host national and international meetings and which are the largest of the accommodation facilities. It is seen that the cities which are most preferred for congresses in different countries stand out with qualified convention hotels. Convention hotels should have special design criteria and provide spatial standards to meet the needs of congress participants and to attract more congresses to that city. According to the Turkey Tourism Strategy 2023 Action Plan, it is also necessary to carry out studies about this subject in Bursa which is identified as one of the cities that have appropriate infrastructure for convention tourism. Thus, the aim of this study is to reveal the design criteria and the spatial standards of convention hotels and within this framework to analyze the quality of hotels in which congresses held in Bursa. As a method in the study, literature research, physical assessment of the hotels in Bursa and interviews with related people were conducted. In the case study, the most preferred convention hotels in different countries and the hotels where congresses are mostly held in Bursa were analyzed and compared according to their location, architectural design, spatial organization and

¹ M. Arch., Bursa Uludağ University, Graduate School of Natural and Applied Sciences, Department of Architecture, busra.abmimarlik@gmail.com

² Assoc. Prof., Bursa Uludağ University, Faculty of Architecture, Department of Architecture, sibelpolat@uludag.edu.tr

spatial standards.. As a result, it was seen that hotels in Bursa did not meet the design criteria and spatial standards in the current literature. Thus, a recommendation list were developed for convention hotel design to contribute to design of new convention hotels for developing convention tourism in Bursa.

KEYWORDS: convention tourism, convention hotel, convention hotel design criteria and standards, Bursa

ÖZ:

Kongre turizminde en çok tercih edilen mekan türü, ulusal ve uluslararası toplantılara ev sahipliği yapmak üzere tasarlanan, konaklama tesisleri içinde en büyük olan kongre otelleridir. Farklı ülkelerde en fazla kongre yapılan şehirlerin nitelikli kongre otelleriyle öne çıktığı görülmektedir. Kongre katılımcılarının işlevsel gereksinimlerini karşılayabilmek ve ilgili şehre daha çok kongre çekebilmek için kongre otellerinin belirli tasarım kriterlerine ve mekansal standartlara uygun olarak tasarlanması gerekmektedir. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı'na göre, kongre turizmine altyapısı uygun illerden biri olarak belirlenen Bursa'da da bu konuda çalışmalar yapılması gerekmektedir. Bu noktada çalışmanın amacı; ilgili literatür üzerinden kongre otellerinin tasarım kriterlerini ve mekansal standartlarını ortaya koyarak, bu bağlamda Bursa'da kongre yapılan otellerin yeterliliğini analiz etmektir. Çalışmada yöntem olarak, literatür araştırması, Bursa'daki otellerle ilgili yerinde fiziksel tespitler ve yetkililerle görüşmeler yapılmıştır. Alan çalışmasında, farklı ülkelerde en çok tercih edilen kongre otelleriyle, Bursa'da en fazla kongre yapılan otellerin konum, mimari tasarım, mekansal kurgu özellikleri ve mekansal standartlar açısından analiz edilerek, karşılaştırılmıştır. Çalışma sonucunda, Bursa'da kongre yapılan otellerin gerekli tasarım kriterlerini ve mekansal standartları sağlamadığı görülmüştür. Yapılan çalışmanın yeni kongre otellerinin tasarımında mimarlara rehberlik edeceği ve Bursa'da kongre turizminin gelişmesine katkı koyacağı düşünülmektedir.

ANAHTAR KELİMELER: kongre turizmi, kongre oteli, kongre oteli tasarım kriterleri ve standartları, Bursa

Kongre Turizminde Konaklamanın Önemi: Kongre Otelleri Tasarım Kriterleri ve Mekansal Standartları

GİRİŞ:

Türkiye, 1980'li yıllarda turizm sektöründe başlattığı yatırım hamleleriyle ve sahip olduğu değerleriyle hızla gelişerek, 2000'li yıllarda dünya turizminde söz sahibi ülkeler arasına girmiştir (Anonim 2014). 2007 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı, uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri bakımından Türkiye'nin 2023 yılına kadar ilk beş ülke arasında önemli bir varış noktası ve uluslararası bir marka haline gelmesi vizyonuyla Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planını hazırlamıştır. Plan kapsamında turizmin çeşitlendirilmesi stratejisi doğrultusunda kongre ve fuar turizminin de geliştirilmesi hedeflenmiş, İstanbul, Ankara, Antalya, İzmir, Konya, Bursa ve Mersin kongre turizmi açısından altyapısı uygun iller olarak tanımlanmış, bu illerde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yönlendirici çalışmalar yapılacağı ifade edilmiştir (Anonim 2017).

Türkiye'de en fazla kongre yapılan şehirler içinde beşinci sırada olan (TÜRSAB 2008) ve kongre turizminin geliştirilmesi hedeflenen şehirlerden biri olan Bursa, doğal ve kültürel miras değerleri, termal ve kış turizmi imkânları ile yüksek bir turizm potansiyeline sahiptir. 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı amacıyla da şehrin turizm kimliğinin korunmasına ve geliştirilmesine vurgu yapılmıştır (Anonim 1998). Bursa'da kongre turizminin geliştirilmesi hem sahip olduğu değerlerin sürdürülebilir olarak kullanılması ve tanıtılması, hem de şehrin ekonomik, sosyal ve fiziksel anlamda gelişmesi için büyük önem taşımaktadır.

Yapılan araştırmalara göre, kongre turizminin ekonomik açıdan otuz yedi sektör üzerinde doğrudan etkisi olduğu vurgulanmıştır. Kongre katılımcılarının, etkinlik sırasında konaklama, ulaşım, yiyecek, içecek, tatil alanlarından; eğlence, spor, sanatsal gösterilere; ev kiralamadan, iletişim, tercümanlık ve bilişim hizmetlerine, eğitim ve kariyer geliştirme programlarına kadar birçok sektör ile ilişki içerisinde olduğu ve pek çok alanda istihdam sağladığı ifade edilmektedir (Arber 2008). Ayrıca kongrelerin belirli dönemlerde değil, tüm yıl boyunca yapılan faaliyetler olması, turizmi sezonluk olmaktan çıkartarak elde edilen gelirin sürekli olmasını sağlar. Üstelik kongre turizminde turist başına düşen gelir miktarı, diğer turizm türlerindeki turist başına düşen gelir miktarının üç katı kadardır (Aymankuy 2006).

Bunlara ek olarak, kongre turizminin fiziksel açıdan şehirlerde kaliteli konaklama yapılarının ve toplantı mekanlarının inşa edilmesini, haberleşme, güvenlik, ulaşım açılarından yeterli altyapı tesislerinin oluşturulmasını, tarihi ve kültürel eserlerin restorasyonlarının ve bakımlarının daha kısa zamanda ve özenli yapılmasını sağladığı ifade edilmektedir. Ayrıca katılımcıların gittikleri yerlerde alışveriş ve geziler sırasında sosyal-kültürel etkileşim ortamının gelişmesini sağladıkları, şehrin uluslararası imajını güçlendirdikleri belirtilmektedir (Aymankuy 2003).

Kongrelerin %44'ü kongre otellerinde gerçekleştiğinden, kongre turizminin geliştirilmesinde kongre otelleri önemli bir yere sahiptir (Anonim 2017a). Yapılan bir ankette, bir kongre şehri diğerlerinden daha cazip hale getiren faktörlerden en önemlisinin otel seçimi ve konaklama imkânları olduğu tespit edilmiştir (Var ve ark. 1985). Kongre otellerinin tercih noktasında şehirdeki ulaşılabilirlik, konaklama tesislerinin yeterliliği, toplantı salonlarının niteliği ve sosyal program düzenlenebilecek özellikli mekanların olması büyük etkidir. Ayrıca kongre sırasında katılımcılar 24 saatlerini otelde geçirdiklerinden, iyi işleyen bir kongre salonuna, konforlu otel odalarına ve işlevsel genel mekanlara daha fazla gereksinim duymaktadır. Bu bağlamda bir şehre kongre çekebilmek için öncelikle şehirde kongre turizmini destekleyen mevcut konaklama tesislerinin yeterliliğinin incelenmesi, sonrasında yeni yapılacak kongre otellerinin konaklayanların beklentilerini ve işlevsel gereksinimlerini optimum düzeyde karşılayacak şekilde tasarlanması için temel kriterlerin tanımlanması gerektiği düşünülmektedir (Öztaş 2019). Bu gereksinimler kongre otelleri tasarımı konusunda güncel çalışmaların yapılmasını gerektirmektedir. Oteller ile ilgili birçok araştırma ve çalışma yapılmasına karşın yapılan literatür araştırmalarında kongre otelleri üzerine yapılan çalışmaların yetersiz olduğu ve kongre otellerinin tasarım, program ve mekansal kurgu bağlamında bütüncül olarak ele alınmadığı görülmüştür. Bu çerçevede çalışmada incelenen hipotezler şunlardır:

1. Kongre otelleri işlevsel ve mekansal açıdan özel tasarım kriterlerine ve standartlarına sahiptir.
2. Bursa'da kongre oteli eksikliği vardır ve mevcut oteller kongre işlevini yeterince sağlayamamaktadır.
3. Yurtdışında en çok tercih edilen kongre otelleri gerekli tasarım kriterlerini ve mekansal standartları sağlamaktadır.

Çalışmada öncelikle kongre otellerinin mimari özellikleri derlenmiş, alan çalışması kapsamında Amerika, Avrupa, Asya Pasifik kıtalarındaki ülkelerden dokuz kongre oteli ile Türkiye'den İstanbul'da en çok kongre yapılan bir, Bursa'da iki otel olmak üzere toplam on iki otel analiz edilmiştir. Ayrıca Bursa'da kongre turizmi konusundaki sorunları ve beklentileri tespit etmek için Bursa'da kongre düzenleme konusunda yetkin bir firma olan Burkon Turizm & Kongre Şirketi genel müdürüyle görüşmeler yapılmıştır. Sonuç olarak kongre oteli tasarımı için bir öneriler seti oluşturulmuştur. Yapılan çalışmanın kongre oteli tasarlayacak mimarlara, tasarımcılara, yatırımcılara ve girişimcilere yol göstereceği düşünülmektedir.

1. Kongre Otellerinin Mimari Özellikleri

Kongre otelleri; konferanslar, toplantılar, eğitim programları için etkili bir ortam sağlamak üzere özel olarak tasarlanmış konaklama tesisleri olarak tanımlanmaktadır (Penner 1991). Çalışma kapsamında kongre otellerinin konum, mimari tasarım, mekansal kurgu ve mekansal standartlar açısından hangi niteliklere sahip olması gerektiği incelenmiştir.

Konum açısından kongre otellerinin dört mevsim turizme destek vereceği düşünülerek şehirlerarası ve şehir içi ulaşım olanakları yüksek (Aymankuy 2006), şehir merkezindeki bölgelerde yer alması gerektiği belirtilmiştir. Otelin konumuna karar verilirken dikkat edilmesi gereken diğer unsurlar; arazi özellikleri (eğim, peyzaj, manzara), çevresel faktörler (rekreasyon alanlarına, şehrin çalışma ve ticari bölgelerine, eğlence merkezlerine yakınlık) ve güvenlidir (Karasu 1985; Yürek 2007; Penner ve ark. 2013).

Mimari tasarım açısından kongre otellerinin buldukları şehirde/bölgede simgesel bir öge olarak tasarlanması, kütleli form açısından farklı geometrik biçimlere (lineer, U, L, noktasal, kare, karma düzen, üçgen, daire) sahip olabilecekleri, ancak kongre mekanı ile yatak katlarının ayrı olarak çözümlenmesi gerektiği önerilmiştir. Yatak katları dikdörtgen, kule ve atriyumlu olarak düzenlenebileceği gibi, çift taraflı kullanımın oda sayısını arttıracığı belirtilmiştir (Rutes ve Penner 1985; Lawson 2000).

Mekansal kurgu açısından kongre otellerinde mekanlar işlevlerine ve ilişkilerine göre girişler, genel mekanlar, konaklama mekanları, kongre mekanları, hizmet mekanları, teknik mekanlar, dış mekanlar şeklinde gruplanmıştır (Peters ve Erben 1979; Lawson 1995; Lawson 2000). Kongre otellerinde, kongre mekanı ve otel kullanımı ayrı olarak da yapılabileceği için iki ayrı giriş planlanmalı, tüm girişlere araçla ulaşım sağlanmalı ve kullanıcılar otel dışından veya içinden kongre mekanlarına rahatça ulaşabilmelidir (Penner ve ark. 2013). Ana genel mekanlar, lobi, yemek, eğlence

ve spor - spa bölümü olarak belirtilmiştir. Oteldeki tüm mekanlara lobiden dağılım olmalıdır. Bu sebeple lobideki çekirdek (merdiven-asansör-ıslak hacim) yeri çok önemlidir. Konaklama mekanları (yatak katları) genellikle genel mekanların üst katına konumlandırılır. Oda büyüklüklerini, tiplerini çeşitlendirmek, suit oda, kral dairesi gibi farklı odalar tasarlamak o otelin tercih şansını artıracaktır. Kongre salonları, ulusal ve uluslararası olmak üzere, geniş katımlı faaliyetlerin gerçekleştirildiği salonlardır. Bu nedenle otellerin kongre mekanlarında balo salonunun ve kongre salonunun ayrı olarak tasarlanması da katılımcı sayısı göz önüne alındığında önemli bir noktadır. Kongre salonu dışında, seminerler, küçük ölçekli toplantılar için yeterli sayıda toplantı salonu, etkinlikler için çalıştay salonu, sergi salonu ve katılımcıların boş vakitlerini geçirmesi için dinlenme salonu, çalışma alanı tasarlanmalıdır. İç mimari ve planlama basit ve akıcı olmalı, teknolojik bağlantıların sağlanmasına önem verilmelidir (Pembegül 2009). Literatür araştırmasında kongre mekanlarının tasarımında erişim kolaylığı, kompaktlık, düzenlilik – netlik, mekansal zenginlik, karma işlevlilik, okunabilirlik, esneklik kavramlarının önem kazandığı görülmüştür (Penner ve ark. 2013; Öztaş 2019). Bunların tanımları ve nasıl sağlanabileceği aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Erişilebilirlik: Kullanıcıların otel dışından veya içinden kongre mekanlarına rahatça ulaşabilmesi. Kongre mekanlarına içeriden erişim için yeterli sayıda ve büyüklükte yatay ve düşey sirkülasyon elemanlarının olması. Otelin ana girişinin yanında, kongre mekanlarına dışarıdan erişim için ayrı bir giriş olması.
- Kompaktlık: Kongre mekanlarının otel içinde belli bir alanda toplanması. Kongre mekanlarının yatayda ve düşeyde birbiriyle yakın ve direkt ilişkili olacak şekilde organize edilmesi. Kongre mekanları farklı katlarda ise bu mekanların gerekli sirkülasyon sistemleriyle birbirine güçlü bir şekilde bağlanması.
- Düzenlilik: Kongre mekanlarında biçimsel açıdan kullanılmayacak alanlar oluşturulmaması.
- Mekansal zenginlik: Kongre mekanlarının hem kendi içinde/otelin diğer kısımlarıyla, hem de otel dışındaki peyzajla veya manzarayla görsel ilişki kurabilmesi. Otelde peyzaj/manzara yönünde şeffaf cepheler tasarlanması, kongre mekanlarının fuayelerinin peyzaj ve manzarayla ilişkilendirilmesi.
- Karma işlevlilik: Kongre mekanlarında aynı anda veya farklı zamanlarda çeşitli etkinliklerin yapılabilmesi. Farklı büyüklükte/yükseklikte salonların ve fuayelerin tasarlanması.
- Okunabilirlik: Kongre mekanlarının hem dışarıdan görsel olarak algılanabilmesi ve girişinin rahatça görülebilmesi, hem de mekanlara içeriden kolayca erişilebilmesi ve mekanlar arasında rahatça yön bulunabilmesi. Otelin içinde galeriler tasarlanarak kongre mekanlarının kullanıcılara gösterilmesi.
- Esneklik: Kongre mekanlarının zamanla ihtiyaç duyulan yeni gereksinimlere cevap verebilmesi, aynı veya farklı zamanlarda çeşitli düzenlemelerle farklı işlevler için kullanılabilmesi. Salonların ihtiyaç halinde bölünebilmesi için bölme sistemlerine ve farklı mobilyalarla düzenlenme olanaklarına sahip olması. İhtiyaç halinde salonların kat yüksekliklerinin ayarlanabilmesi (Öztaş 2019).

Bunlara ek olarak literatürde kongre otellerindeki genel mekanlarda, konaklama mekanlarında, kongre mekanlarında ve teknik mekanlarda sağlanması gereken mekansal standartlar olduğu görülmüştür (Tablo 1). Böylece kongre otellerinin işlevsel açıdan özel tasarım kriterlerine ve standartlarına sahip olması gerektiğiyle ilgili birinci hipotez doğrulanmıştır. Alan çalışması kapsamında bu bölümde derlenen ve geliştirilen kongre otelleri tasarım kriterleri ve standartları çerçevesinde dünyada en çok tercih edilen kongre otelleri ile Bursa’da en çok kongre yapılan oteller analiz edilmiştir.

Tablo 1. Kongre oteli mekansal standartlar tablosu (Doğu 1982; Balıkcıoğlu 2004; Gökdağ Aydınacı 2009; Opak 2009)

Mekansal Standartlar			
Ana Mekanlar	Alt Mekanlar / Mimari Elemanlar	Referans	Açıklama
Genel Mekanlar	Lobi	otel müşteri sayısının min. %25	referans değer kadar ihtiyaca cevap vermeli
	Merdivenler	3 tür merdiven	müşteri, servis ve yangın merdiveni
	Asansörler	2 tür asansör	servis ve müşteri asansörü, asansörden sonra en uzak mesafe 60 m, optimum mesafe 45 m
	Asansör Lobisi	koridorların min. 3 katı büyüklüğünde	bekleme alanı olarak kullanıldığı için yeterli büyüklükte olmalı
	Kapılar	genişlikleri min. 2,2 m	ortak alanlardaki kapılar
	Koridorlar	genişlikleri min. 2,7 m	servis alanı yoksa min. 2,2 m
	Vestiyer	kişi başı 0,1 m ²	kongre katılımcı sayısı baz alınmalı
	Restoranlar, barlar	oda sayısının 3/4'ü kadar olmalı	oda sayısı ile orantılı olmalı
	Yatak katları	1 Oda için 85 m ²	konaklama, yeme-içme, dinlenme, rekreasyon alanları dâhil
Konaklama Mekanları	Kongre mekanları	kişi başı 6,6 m ²	kongre salonları, toplantı odaları, sergi alanları, çalışma odaları dâhil
Kongre Mekanları	Kongre salonları	1000 oda için min. 36*76 m büyüklüğünde salon	yaklaşık 3000 m ² olmalı
	Kongre salonları	tavan h= min. 4,9 m salon alanı > 1400 m ² ise h=6,1 m	kongre salonu alanı ve tavan yüksekliği arasındaki oran kurulmalı
	Ana kongre salonu fuayesi	ana salonun 0,3 ile 0,4 m ²	min. değer baz alınmalı
	Fuaye	kişi başına 0,3 ile 0,5 m ²	her kongre salonunun fuayesi olmalı
	Toplantı salonu	koltuk başına 0,9 m ² banket düzeninde 1,1 m ²	tavan yüksekliği en az 3,3 m olmalı
	Mutfak	restoran alanının %50-60'ı	restoran alanıyla orantılı olmalı

	Otopark	oda sayısının %25'i kadar otopark alanı	mutlaka kendi bünyesinde otopark planlanmalı
Teknik Mekanlar	Otopark	araç başına 32,5 m ² alan	koridor ve rampalar dahil
	Vale parkı	araç başına 18,5 m ² 'lik alan	min. değer baz alınmalı

2. Araştırmanın Yöntemi

Dünya kongre pazarındaki tüm gelişmeler Uluslararası Kongre ve Toplantı Birliği (ICCA- International Congress and Convention Association) ile Uluslararası Kongre Büroları Birliği (ICVB) tarafından takip edilmektedir. Bu kuruluşlar, her yıl organize edilen kongre ve toplantıların dökümü, kongre ve konferanslarla ilgili bilgiler ve haber bültenleri gibi hizmetler vermektedir. En fazla uluslararası kongre düzenlenen ilk beş ülke Amerika, Almanya, Birleşik Krallık, İspanya, İtalya'dır. İlk beş şehir ise Barcelona, Paris, Viyana, Berlin, Londra'dır.

Makalede dünyada en çok tercih edilen kongre şehirleri için ICCA'nın ve en iyi kongre otelleri için Cvent'in (Event Management Software & Hospitality Solutions- Etkinlik Yönetimi Yazılımı ve Konaklama Çözümleri) verilerinden faydalanılmıştır. Oteller ICCA'nın 2017 yılı listesinden buldukları kıtada en çok kongre yapılan ülke ve şehirler arasında ve Cvent'in listesinden bu ülke ve şehirlerdeki en çok tercih edilen kongre otelleriyle karşılaştırılarak seçilmiştir. ICCA'nın kongre otelleri üyeliğine dâhil ettiği otellerin taşınması gereken özellikler; en az dört toplantı odasına ve en az 150 yatak odasına sahip olması ve kongre salonlarının tiyatro düzeninde en az 150 kişi kapasiteli olmasıdır (ICCA 2017). Ayrıca incelenen otellerin 2000 yılı sonrası yapılmış olmasına dikkat edilmiştir. Sadece Avrupa kıtasında, Prag'daki Hilton Prag Hotel, 1991 yılında yapılmış ancak 2006 yılında renovasyon geçirmiş ve Cvent (Event Management Software & Hospitality Solutions)'in Avrupa kongre otelleri sıralamasında ilk 50 otelde 1. sırada olduğu için seçilmiştir. Türkiye'deki otellerin seçiminde ICCA'nın verileri ve Burkon Turizm & Kongre Şirketinin genel müdürüyle yapılan görüşmeler temel alınmıştır. ICCA Asya-Avrupa listesinde İstanbul en fazla kongre yapılan şehir olduğu için İstanbul'dan bir otel seçilmiştir. Bursa'dan seçilen her iki otel de kongre oteli olarak tasarlanmamış olmakla birlikte, şehirde en fazla kongre yapılan oteller bunlar oldukları için incelenmişlerdir (Eker 2019). Çalışma için seçilen kongre otelleri şunlardır:

- Amerika otelleri

JW Marriott Hotel Indianapolis (1. sıradaki ülke, 73. sıradaki şehir, 79. sıradaki otel)

Omni Nashville Hotel (1. sıradaki ülke, 1. sıradaki otel)

Hilton Americas - Houston Hotel (1. sıradaki ülke, 32. sıradaki şehir, 17. sıradaki otel)

- Avrupa otelleri

Hilton Prag Hotel (14. sıradaki ülke, 7. sıradaki şehir, 1. sıradaki otel)

Mövenpick Hotel Amsterdam City Center (6. sıradaki ülke, 12. sıradaki şehir, 9. sıradaki otel)

Madrid Marriott Auditorium Hotel & Conference Center (3. sıradaki ülke, 6. sıradaki şehir, 13. sıradaki otel)

- Asya pasifik otelleri

Marina Bay Sands Hotel (7. sıradaki ülke, 1. sıradaki şehir, 10. sıradaki otel)

Bangkok Marriott Marquis Queen's Park Hotel (6. sıradaki ülke, 4. sıradaki şehir, 11. sıradaki otel)

Seoul Dragon City Hotelplex (3. sıradaki ülke, 2. sıradaki şehir, 50. sıradaki otel)

- Türkiye otelleri

Crowne Plaza Bursa Hotel (Türkiye'de 5. sıradaki şehir) (TÜRSAB 2008)

Hilton Bursa Convention Center and Spa (Türkiye'de 5. sıradaki şehir) (TÜRSAB 2008)

Hilton İstanbul Bomonti Hotel & Conference Center (Türkiye'de 1. sıradaki şehir, dünyada en çok kongre yapılan 133. sıradaki şehir) (ICCA 2017)

Otel örnekleri; web sitelerindeki bilgiler ve daha önce bu otellerle ilgili yapılmış çalışmalar temel alınarak konuları, mimari tasarım ve mekansal kurgu özellikleri ile mekansal standartları açısından analiz edilmiş, toplam 12 otel birbirleriyle karşılaştırılmıştır. Türkiye'deki oteller ziyaret edilerek, yerinde fiziksel tespitler yapılmıştır. Bunlara ek olarak Bursa'da kongre turizmi konusundaki sorunları ve beklentileri tespit etmek için Burkon Turizm & Kongre şirketinin genel müdürüyle görüşmeler yapılarak değerlendirilmelerde bulunulmuştur.

3. Bulgular

3.1. Görüşmelerin Değerlendirilmesi

2000 yılında Bursa'da turizm sektörünün gelişmesini sağlamak, topluma ve çalışanlara faydalı olmak misyonuyla kurulan Burkon Turizm & Kongre Şirketi Bursa'da kurulduğundan beri düzenlediği 223 kongre ile öne çıkan bir şirkettir. Çalışma kapsamında Burkon Turizm & Kongre Şirketi genel müdürü Hasan Eker ile Bursa'da kongre turizminin mevcut durumunu değerlendirmek üzere 2016 ve 2019 yıllarında iki görüşme yapılmıştır. Bu görüşmelerde Bursa'da turizm sektörünün mevcut durumu, Bursa'nın neden bir turizm şehri olamadığı, Bursa'yı turizm şehri yapacak değerlerin neler olduğu, Bursa'nın kongre turizmindeki yeri, Bursa'nın kongre turizmüne hizmet eden mekanları, Bursa'nın kongre oteline ihtiyacı olup olmadığı, bir kongre otelinde olması gereken özellikler sorulmuştur.

Görüşmelerde, Bursa'nın Türkiye'ye gelen turistlerin %1,5'lük kısmını ağırladığı, yazın Arap turistlerin, diğer mevsimlerde de daha çok iş /sanayi amaçlı turistlerin geldiği, ayrıca Uludağ'ın ocak, şubat aylarında kış turizmine, mart ayında da kongre turizmüne hizmet ettiği, turist sayısı olarak yaklaşık 3000 kişinin Uludağ, 3000 kişinin şehir merkezine gittiği ifade edilmiştir.

Bursa'nın bugüne kadar yeterli yatırımı yapmadığı ve planlı olarak çalışmadığı için bir turizm şehri olamadığı, bir yerin turizm şehri olabilmesinde konaklama, altyapı, ulaşım ve eğlence yatırımlarının önemli olduğu, Bursa'nın altyapı ve konaklama bakımından iyi durumda olduğunu belirtilmiş, ancak eğlence yatırımlarına ve ulaşımına daha çok ağırlık verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bursa'nın uzun vadeli ve profesyonel şekilde tanıtımının yapılması ve bunun yanında yeterli kongre sektörü çalışanına ve kongre altyapısına sahip olunması için çalışmalar yapılması gerektiği belirtilmiştir.

Ayrıca şehirlere göre kongre maliyetinin değiştiği, örneğin Bursa'nın Antalya'ya göre bu konuda daha pahalı olduğu, Bursa'da otele, sabah kahvaltısına, akşam yemeğine, kongre salonuna, odaya ayrı ücret ödendiği, ancak Antalya'da otel odası alındığı zaman kongre salonu, içecek (çay, kahve) ve yiyecek (sabah kahvaltısı, akşam yemeği) ücreti ödenmediği belirtilmiştir.

Bursa'da kongre turizminin, Merinos Atatürk Kongre Kültür Merkezi'nde ve daha çok 5 yıldızlı otellerde yapıldığı, en fazla sağlık ve mühendislik alanlarında yılda yaklaşık yirmi-yirmi beş tane kongrenin yapıldığı ifade edilmiştir. Bursa'nın en fazla 1000 kişilik kongre kapasitesine sahip olduğu, Merinos AKKM'nin iki büyük salonuyla bu ihtiyacı karşıladığı, üçüncü büyük salonun 200 kişilik, son derece basık, biçimsiz olduğu belirtilmiştir. Halbuki büyük kongrelerde katılımcıların genellikle ilk günden sonra paralel oturumlar için beş-altı tane salona dağıldıkları, Bursa'da bunu sağlayacak bir tesisin olmadığı, Bursa'nın daha büyük ve altı-yedi salonlu kongre tesisine ihtiyacı olduğu söylenmiştir.

Bursa'da kongre oteli olmadığı, ama en fazla kongre yapılan otellerin, Crowne Plaza Bursa Hotel ve Hilton Bursa Convention Center and Spa olduğu belirtilmiştir. Tercih nedeni olarak salon sayılarının fazlalığı ve fuaye alanlarının büyük olması gösterilmiştir. Ayrıca İstanbul'da Hilton İstanbul Bomonti Hotel & Conference Center'ın da kongre oteli olarak çok tercih edildiği ve başarılı bulunduğu belirtilmiştir.

Bursa'da nitelikli kongre otellerine ihtiyaç olduğu belirtilmiş, kongre katılımcılarının boş zamanlarında şehir gezebilmeleri için kongre otellerinin öncelikle şehir merkezine yakın olması ve etrafında da her gelir grubuna hitap edecek uygun fiyatlı otellerin yer alması gerektiği ifade edilmiştir. Kongre otellerinin sahip olması gereken özelliklerde; toplantı salonu kapasitesinin önemli olduğu, kongrelerin genellikle 500 kişi ile 1000 kişi arasında katılımcı içerdiği, 1000 kişilik bir kongre yapmak için en az üç adet 300 kişilik salon, bir tane 800 kişilik salon ve en az 500 m² bir fuaye, en az bir tane de workshop salonuna ihtiyaç olduğu, 1000 kişiye uygun restoran, uygun bir lobi, kokteyl alanı olması gerektiği belirtilmiştir. Kongrelerin masraflarının genellikle stant açan firmalar tarafından karşılandığı, bu nedenle stant alanlarına ihtiyaç duyulduğu, genellikle fuayelerin stant alanları, bildiri ve poster alanları olarak kullanıldığı, bu nedenle merdivenin fuayeyi bölmemesinin önemli olduğu vurgulanmıştır. İnsanların salonlar arasında yönlenmesinin, salonları bulmasının kolay olması, otelin kompakt bir yapıda olması, kongre ve otel konuklarının girişlerinin ayrı olarak yapılmasının otelin kullanım açısından rahatlıklar sağladığı belirtilmiştir. Kongre otellerinde en az 250 oda olması gerektiği, katılımcıların genellikle tek kişilik odaları tercih ettiği, bu nedenle kongre pazarında yatak sayısından çok oda sayısının önemli olduğu bildirilmiştir (Eker 2016, 2019).

3.2. Konum Özelliklerinin Değerlendirilmesi




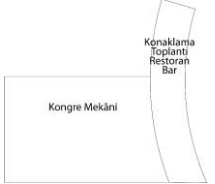
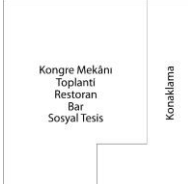
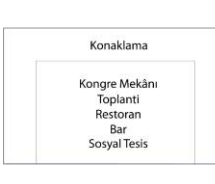
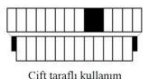
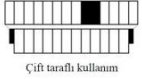
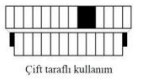






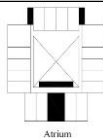
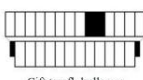
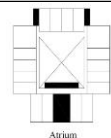
Bu çalışmada analiz edilen otel konumlarını incelediğimizde öncelikle şehir merkezindeki otellerin, ayrıca havaalanına maksimum yirmi km uzaklıkta olan otellerin daha çok tercih edildiği görülmüştür. On iki otelin tamamında şehir içi ulaşım kolaylığı bulunmaktadır. Çevrelerindeki yapılar, işlevler yönünden zengin ve çok çeşitlidir. Otellerin büyük çoğunluğu şehir merkezinde konumlandığı için, şehir manzarasına hâkim oteller, dağ, deniz, nehir manzarasına hâkim otellere göre daha çoktur. Bursa'daki otellere baktığımızda, Crown Plaza Nilüfer ilçesinde yeni gelişen bir alt merkezde, Hilton Bursa'nın Osmangazi ilçesinde, Yalova yolu üzerinde yer almaktadır. İki otelde de havayoluyla ulaşım İstanbul'daki Sabiha Gökçen Havalimanından yapılabilir. Hilton'un şehirlerarası otobüs terminaline uzaklığı beş km civarındadır ve metro hattı önünden geçmektedir. Crown Plaza'nın terminale uzaklığı yaklaşık on üç km, metro hattına uzaklığı iki buçuk km civarındadır. Her ikisi de şehir ve dağ manzarasına sahiptir, Crown Plaza'nın yakınında iş merkezleri, AVM, hastane, park, stadyum gibi işlevler, Hilton'un çevresinde iş merkezleri, AVM, fuar ve kongre merkezi, botanik park ve hayvanat bahçesi, bilim ve teknoloji merkezi gibi işlevler yer almaktadır. Bu noktada her iki otelde konum açısından Bursa'da olumlu özelliklere sahiptir, ancak Hilton, şehirlerarası otobüs terminali ve metro bağlantısı ile daha avantajlıdır.

3.3. Mimari Tasarım Özelliklerinin Değerlendirilmesi




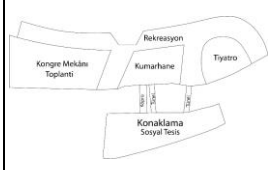
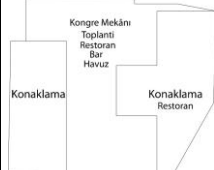








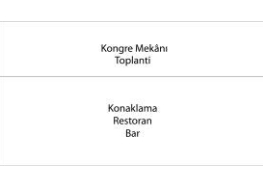
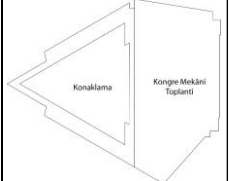

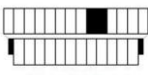



Otellerin mimari tasarım özellikleri, bulunduğu ülkeye, şehre, onların sahip olduğu sosyal ve kültürel yapıya göre farklılıklar gösterir. İncelenen otellerin tamamında yenilikçi tasarım yaklaşımları ve yapım teknikleri görülmüştür. Şehirde dikkat çekici ve ikonik bir yapı olmaya çalışılırken, otellerin bulunduğu konum ve manzara özellikleri tasarımda ön planda tutulan kriterler arasında olmuştur.

Otellerde mimari tasarıma başlarken öncelikle mimari kütle formuna ve yatak katları plan tipolojisine karar verilir. Kütlenin geometrisi otelin biçimsel karakterini belirler (Yetiz Özden 2015). Seçilen otellerin mimari kütle formları incelendiğinde toplam on iki otel arasından sekiz otel lineer düzendedir. Otellerin yatak katları plan tipleri incelendiğinde altı otel dikdörtgen formlu diğer altı otel L, atrium, U ve üçgen formlu yatak katlarından oluşmaktadır. Ayrıca otellerin tamamında koridorun çift tarafı oda olacak şekilde tasarlanmıştır. Yerleşim planları açısından, kongre mekanı ile konaklama mekanlarının aynı yapı içerisinde olması, kongre mekanının podyum tabanda (alt katlarda) olması tercih edilmektedir. Konaklama mekanlarının da kule olarak tasarlandığı görülmektedir (Tablo 2). Bursa'daki otellere mimari tasarım açısından baktığımızda, Crown Plaza yalın çizgilere sahiptir ve podyum tabanın üzerinde kule olarak yükselmesiyle bölgede dikkat çekicidir. Podyum tabanda kongre mekanları, kulede konaklama mekanları yer almaktadır. Kule dikdörtgen plan şemasına sahiptir ve yatak odaları plan tipolojisi çift taraflı kullanıma sahip olduğundan oda sayısının maksimum olması sağlanmıştır. Hilton Bursa da bodrum katta kongre mekanları yer alırken, konaklama mekanları üçgen planlı bir kule olarak yükselmektedir. Ancak kule formlu yapılarda çekirdek (merdivenler ve ıslak hacimler) genellikle ortada konumlandırılır. Oda sayısı arttıkça kütle ve çekirdeğin kapladığı yer artar. Dolayısıyla bu tip yapılarda oda sayısı kısıtlı olmaktadır. Hilton'da plan düzleminde üçgen kule ve çekirdek formundan kaynaklı alan kayıpları görülmektedir. Ancak otel kütle ve cephe tasarımı bakımından modern mimariyi yansıtarak, kule formuyla yatak odalarında Bursa şehir manzarasını izlemeye olanak sunmuştur.

Tablo 2. Analiz edilen otellerin mimari tasarım özelliklerinin karşılaştırılması

MİMARİ TASARIM ÖZELLİKLERİ						
KİTA	KUZEY AMERİKA KONGRE OTELLERİ					
FOTOĞRAF						
KRİTERLER	JW MARRIOTT HOTEL INDIANAPOLİS		OMNİ NASHVILLE HOTEL		HİLTON AMERICAS - HOUSTON HOTEL	
KONSEPT	Zincir otel (kule yapısıyla ikonik bir yapı)		Zincir otel (cam ve çelik cephesiyle şehrin modern ruhunu yansıtan bir kütle)		Zincir otel (cam ve çelik cephesiyle şehrin modern ruhunu yansıtan bir kütle)	
GENEL YERLEŞİM PLANI	Podyum taban kongre donatıları, yüksek kat konaklama bölümü		Podyum taban kongre donatıları, yüksek kat konaklama bölümü		Podyum taban kongre donatıları, yüksek kat konaklama bölümü	
MİMARİ KÜTLE FORMU		Podyum taban üzeri yüksek katlı lineer düzen		Podyum taban üzeri yüksek katlı L düzen		Podyum taban üzeri yüksek katlı U düzen
YATAK KATLARI PLAN TİPOLOJİSİ		Dikdörtgen form, çift taraflı kullanım		L form, çift taraflı kullanım		U form, çift taraflı kullanım
MİMARİ TASARIM ÖZELLİKLERİ						
KİTA	AVRUPA KONGRE OTELLERİ					
FOTOĞRAF						
KRİTERLER	HİLTON PRAG		MOVENPICK HOTEL AMSTERDAM CITY CENTER		MADRID MARRIOTT AUDITORIUM HOTEL & CONFERENCE CENTER	
KONSEPT	Zincir otel (tarihi doku içinde yenilikçi mimari cephe ile dikkat çekici)		Zincir otel (nehir manzarasına hakim modern bir kütle)		Zincir otel (Birbirine eklenmiş yatağaz katlı lineer kütlelerle dikkat çekici bir yapı)	
GENEL YERLEŞİM PLANI	Alt katlar kongre donatıları, yüksek kat konaklama bölümü		Alt katlar kongre donatıları, yüksek kat konaklama bölümü		Podyum taban kongre donatıları, üst kat konaklama bölümü	
MİMARİ KÜTLE FORMU		Karesel form		Lineer düzen		Podyum taban üzeri az katlı lineer düzen
YATAK KATLARI PLAN TİPOLOJİSİ		Atrium form, çift taraflı kullanım		Dikdörtgen form, çift taraflı kullanım		Atrium form, çift taraflı kullanım

Tablo 2. Analiz edilen otellerin mimari tasarım özelliklerinin karşılaştırılması (devamı)

MİMARİ TASARIM ÖZELLİKLERİ						
KITA	ASYA PASİFİK KONGRE OTELLERİ					
FOTOĞRAF						
KRİTERLER	MARINA BAY SANDS HOTEL	BANGKOK MARRIOTT MARQUIS QUEEN'S PARK HOTEL	SEOUL DRAGON CITY HOTELPLEX			
KONSEPT	Bağımsız otel (Gökdelenler üzerine tasarlanan gökyüzü parkı ile ikonik yapı)	Zincir otel (Geleneksel mimariden uzak, yeni nesil tasarım)	Bağımsız otel (Geleneksel gökdelen mimarisi ile kuleleri en üst kattan köprü ile birleştiren yenilikçi tasarım)			
GENEL YERLEŞİM PLANI	Çok yapılı yerleşim, kongre ve rekreasyon bölümü alçak yapılar , kuleler konaklama, çatı katı sosyal tesis	Podyum taban kongre donatıları, kuleler konaklama bölümü	Podyum taban kongre donatıları, kuleler konaklama bölümü			
MİMARİ KÜTLE FORMU	 Lineer düzenli kuleler üzeri birleştirici çatı	 Podyum taban üzeri yüksek kat dikdörtgen L düzen	 Podyum taban üzeri yüksek kat dikdörtgen düzen			
YATAK KATLARI PLAN TİPOLOJİSİ	 Çift taraflı kullanım	 Dikdörtgen form, çift taraflı kullanım	 Kuleler dikdörtgen ve L form, çift taraflı kullanım	 Çift taraflı kullanım		
MİMARİ TASARIM ÖZELLİKLERİ						
KITA	ASYA VE AVRUPA (TÜRKİYE) OTELLERİ					
FOTOĞRAF						
KRİTERLER	CROWNE PLAZA BURSA HOTEL	HILTON BURSA CONVENTION CENTER AND SPA	HILTON ISTANBUL BOMONTI HOTEL & CONFERENCE CENTER			
KONSEPT	Zincir otel (Yalın çizgilerle modern bir yapı)	Zincir otel (Modern mimari ile zengin tarihi kültürü yansıtan yapı)	Zincir otel (Modern mimari)			
GENEL YERLEŞİM PLANI	Podyum taban kongre donatıları, kule konaklama bölümü	Bodrum kat kongre donatıları, kule konaklama bölümü	Bodrum kat kongre donatıları, kule konaklama bölümü			
MİMARİ KÜTLE FORMU	 Podyum taban üzeri yüksek kat dikdörtgen düzen	 Yüksek kat üçgen düzen	 Podyum taban üzeri yüksek katlı lineer düzen			
YATAK KATLARI PLAN TİPOLOJİSİ	 Çift taraflı kullanım	 Kuleler dikdörtgen form, çift taraflı kullanım	 Kule üçgen form, çift taraflı kullanım	 Çift taraflı kullanım		

3.4. Mekansal Kurgu Özelliklerinin Değerlendirilmesi

Mekansal kurgu açısından örnek otellerde özellikle girişler, genel mekanlar, konaklama mekanları ve kongre mekanları değerlendirilmiştir. Girişler açısından incelenen on iki otelden altı otelin konaklama ve kongre girişleri ayrıdır. Tüm otellerde konaklama girişinden kongre mekanına ulaşmak mümkündür. Bütün otellerde servis girişi ayrı planlanmıştır. Bursa'da Crowne Plaza'da konaklama ve kongre girişi aynı kapıdan, servis girişi farklı kapıdan sağlanmaktadır. Otelde genel mekanlar olarak; lobide resepsiyon, kafe, mağaza, konaklama ve kongre mekanlarına çıkan çekirdek bulunmaktadır. Hilton Bursa'da da konaklama ve kongre girişi aynı kapıdan, servis girişi farklı kapıdan sağlanmaktadır. Otelde genel mekan olarak; lobide resepsiyon, kafe, restoran, mağazalar, konaklama ve kongre mekanlarına çıkan çekirdek bulunmaktadır.

Kongre mekan seçiminde diğer önemli role sahip olan genel mekanlardan spa alanı on bir otelde mevcuttur, on otelde havuz bulunmaktadır ve yedi otelde de fitness salonu vardır (Tablo 3). Bursa'da Crowne Plaza'da havuz, fitness salonu, spa bulunmakta, Hilton Bursa da ise spa ve havuz bulunurken, fitness alanı mevcut değildir.

Konaklama mekanları açısından incelenen otelde odalar kulelerde bulunmakta olup, oda tipleri çeşitlilik göstermektedir. Tüm otellerde suit oda mevcuttur. Bazı otellerde tek kişilik oda tasarlanmamıştır. Ancak tek kişilik odaların kongre katılımcıları tarafından daha çok tercih edilebileceği düşünülerek tasarlanması gerekir. Tüm otelleri karşılaştırırsak sekiz otelde çift kişilik oda daha fazladır. Bursa'da Crowne Plaza' da çift kişilik oda sayısı daha fazla iken, Hilton Bursa' da tek kişilik oda sayısı daha fazladır.

Kongre mekanları açısından incelenen otellerin sadece iki tanesinde kongre ve balo salonu ayrıdır, yedi otelde sergi alanı bulunmamaktadır, on otelde de dinlenme odası mevcut değildir. Bursa'daki iki otelde de çalışma odası, çalıştay salonu, sergi salonu ve dinlenme odası bulunmaktadır. Kongre ve balo salonu ise birlikte kullanılmaktadır.

İncelenen otellerde ana giriş ve kongre mekanları girişinin ayrı olmasının değerlendirildiği erişim kolaylığı kriteri altı otelde sağlanmış, altı otelde sağlanamamıştır. Bursa'daki oteller de ana giriş ve kongre girişi farklı olmadığı için bu kriter eksiktir. Kompaktlık kriteri dokuz kongre otelinde olumlu, üç kongre otelinde olumsuz olurken, Bursa'daki otellerde bu kriter sağlanmıştır. Düzenlilik netlik, esneklik ve karma işlevsellik kriterleri tüm kongre otellerinde ve Bursa'daki otellerde sağlanmıştır. Mekansal zenginlik kavramı altı kongre otelinde ve Bursa'daki iki otelde sağlanmış, dört kongre otelinde sağlanamamıştır. Kongre mekanının dışardan algılanması, kullanıcıların kongre mekanının girişini rahatça bulmalarına göre değerlendirilen okunabilirlik kavramı altı kongre otelinde sağlanırken, Bursa'daki otellerde bu kavram sağlanamamıştır (Tablo 4).

Tablo 4. Analiz edilen otellerde kongre mekanı tasarım kriterlerinin karşılaştırılması

KONGRE OTELLERİNDE KONGRE MEKÂNİ TASARIM KRİTERLERİ KARŞILAŞTIRMASI													
KAVRAMLAR	OTELLER	JW MARRIOTT HOTEL INDIANAPOLIS	OMNI NASHVILLE HOTEL	HILTON AMERICAS HOTEL	HILTON PRAG HOTEL	MOVENPICK AMSTERDAM CITY CENTER HOTEL	MADRID MARRIOTT AUDITORIUM HOTEL & CONFERENCE CENTER	MARINA BAY SANDS HOTEL SINGAPORE	BANGKOK MARRIOTT MARQUIS QUEEN'S PARK HOTEL	SEOUL DRAGON CITY HOTELPLEX	CROWNE PLAZA BURSA HOTEL	HILTON BURSA CONVENTION CENTER AND SPA	HILTON İSTANBUL BOMONTI HOTEL & CONFERENCE CENTER
ERİŞİM KOLAYLIĞI		✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
KOMPAKTLIK		✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓
DÜZENLİLİK NETLİK		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MEKANSAL ZENGİNLİK		✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗
KARMA İŞLEVSELLİK		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OKUNABİLİRLİK		✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
ESNEKLİK		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓		ifadesi incelenen kavramın otelde sağlandığını göstermektedir											
✗		ifadesi incelenen kavramın otelde sağlanmadığını göstermektedir											

Tablo 3. Analiz edilen otellerin mekansal özelliklerinin karşılaştırılması

		MEKÂNSAL KURGU ÖZELLİKLERİ					
OTELİN ALT MEKÂNLARI	TANIM	KUZEY AMERİKA KONGRE OTELLERİ			AVRUPA KONGRE OTELLERİ		
		JW MARRIOTT HOTEL INDIANAPOLİS	OMNİ NASHVILLE HOTEL	HİLTON AMERİCAS-HOUSTON HOTEL	HİLTON PRAG	MOVENPICK HOTEL AMSTERDAM CITY CENTER	MADRİD MARRIOTT AUDITORIUM HOTEL & CONFERENCE CENTER
GİRİŞLER	Konaklama ve kongre girişinin ayrı olması	Ana giriş, kongre ve servis girişi	Tek giriş	Ana giriş, kongre ve servis girişi	Ana giriş, kongre girişi	Ana giriş, kongre girişi	Ana giriş, kongre ve grup girişi, yükleme girişi
GENEL MEKÂNLAR	Spa, havuz, fitness bulunması	Spa ve kapalı havuz	Spa, havuz, fitness	Spa, fitness, güzellik salonu	Spa ve kapalı havuz	Spa, güzellik salonu	Fitness, havuz
KONAKLAMA MEKÂNLARI	Otellerin oda tipleri tercihi	Çift kişilik	Tek kişilik	Çift kişilik	Çift kişilik	Çift kişilik	Çift kişilik
KONGRE MEKÂNLARI	Kongre ve balo salonunun ortak kullanılma durumu	Kongre ve balo salonu ayrı bulunmakta	Birlikte kullanım	Birlikte kullanım	Birlikte kullanım	Yok	Birlikte kullanım
	Otellerin diğer salonları (çalışma odası, çalıştay salonu vs.) bulunma durumu	Yok	Toplantı salonları ile ortak kullanım	Yok	Toplantı salonları ile ortak kullanım	Yok	Ayrı salonlar mevcut
	Sergi salonu	Yok	Toplantı salonları ile ortak kullanım	Yok	Toplantı salonları ile ortak kullanım	Yok	Var
	Dinlenme odası	Yok	Yok	Var	Yok	Yok	Var

Tablo 3. Analiz edilen otellerin mekansal özelliklerinin karşılaştırılması (devamı)

MEKÂNSAL KURGU ÖZELLİKLERİ							
OTELİN ALT MEKÂNLARI	TANIM	ASYA PASİFİK KONGRE OTELLERİ			ASYA VE AVRUPA (TÜRKİYE) OTELLERİ		
		MARINA BAY SANDS HOTEL	BANGKOK MARRIOTT MARQUIS QUEEN'S PARK HOTEL	SEOUL DRAGON CITY HOTELPLEX	CROWNE PLAZA BURSA HOTEL	HILTON BURSA CONVENTION CENTER AND SPA	HILTON ISTANBUL BOMONTI HOTEL & CONFERENCE CENTER
GİRİŞLER	Konaklama ve kongre girişinin ayrı olması	Konaklama, kongre, tiyatro, kumarhane girişi	Ana giriş, servis girişi	Tek giriş	Ana giriş, servis girişi	Ana giriş, servis girişi	Ana giriş, servis girişi
GENEL MEKÂNLAR	Spa, havuz, fitness bulunması	Spa, fitness, güzellik salonu, havuz	Havuz, fitness, spa	Fitness salonu, golf salonu, kapalı havuz, yoga - pilates salonu ve spa	Havuz, fitness salonu, spa	Spa ve kapalı havuz	Spa ve kapalı havuz
KONAKLAMA MEKÂNLARI	Otellerin oda tipleri tercihi	Çift kişilik	Çift kişilik	Tek kişilik	Çift kişilik	Tek kişilik	Tek kişilik
KONGRE MEKÂNLARI	Kongre ve balo salonunun ortak kullanılma durumu	Kongre ve balo salonu ayrı bulunmakta	Birlikte kullanım	Birlikte kullanım	Birlikte kullanım	Birlikte kullanım	Birlikte kullanım
	Otellerin diğer salonları (çalışma odası, çalıştay salonu vs.) bulunma durumu	Toplantı salonları ile ortak kullanım	Toplantı salonları ile ortak kullanım	Yok	Yok	Yok	Toplantı salonları ile ortak kullanım
	Sergi salonu	Yok	Toplantı salonları ile ortak kullanım	Yok	Yok	Yok	Toplantı salonları ile ortak kullanım
	Dinlenme odası	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok

3.5. Mekansal Standartların Değerlendirilmesi

Kongre otelleri tasarlanırken yapılan en büyük hata oda sayısı ile kongre mekanı arasında yanlış orantı yapmaktır. Bir kongre oteli balo salonunun koltuk sayısı, misafir odası sayısının iki katına çıkarılmasıyla hesaplanmaktadır (Rutes ve Penner 1985). Otelde salon bin kişilik olduğunda genelde iki yüz-üç yüz oda bulunur. Etrafında en az altı yüz-yedi yüz kişinin konaklayacağı bir otel ihtiyacı oluşur. Bunlara ek olarak tek kişilik odalar yanında, iki, üç, dört kişinin aynı odada, ayrı yataklarda konaklayabileceği oda gereksinimleri ortaya çıkar (Eker 2019).

İncelenen on iki otel içinden sekiz tanesi, kongre salonlarının kapasitesinin oda sayısına oranı açısından yetersiz kalmıştır. Bursa'daki otellerde de salon kapasitesine göre oda sayıları yetersizdir. Ayrıca Bursa 2023 yılı için hedef kongre şehirlerinden biri seçtiğinden ihtiyaç daha da artacağı için bu kapasiteler giderek daha yetersiz kalacaktır (Tablo 5).

Tablo 5. Analiz edilen otellerde oda sayısı, kongre salonu kapasitesinin karşılaştırılması

OTELLERİN ODA SAYISI - KONGRE SALONU KAPASİTESİ KARŞILAŞTIRMASI			
OTEL ADI	TOPLAM ODA SAYISI	EN BÜYÜK SALON KAPASİTESİ	YORUM
JW MARRIOTT HOTEL	1005	4000 kişi	Oda kapasitesi yetersiz
OMNI NASHVILLE HOTEL	800	2700 kişi	Oda kapasitesi yetersiz
HILTON AMERICAS HOTEL	1207	3900 kişi	Oda kapasitesi yetersiz
HILTON PRAG HOTEL	791	1500 kişi	Oda kapasitesi yeterli
MOVENPICK AMSTERDAM CITY CENTER HOTEL	408	525 kişi	Oda kapasitesi yeterli
MADRID MARRIOTT AUDITORIUM HOTEL&CONFERENCE CENTER	869	2000 kişi	Oda kapasitesi yetersiz
MARINA BAY SANDS HOTEL	2561	9225 kişi	Oda kapasitesi yetersiz
BANGKOK MARRIOTT MARQUIS QUEEN'S PARK HOTEL	1388	1230 kişi	Oda kapasitesi yeterli
SEOUL DRAGON CITY HOTELPLEX	1700	1972 kişi	Oda kapasitesi yeterli
CROWNE PLAZA BURSA HOTEL	216	1200 kişi	Oda kapasitesi yetersiz
HILTON BURSA CONVENTION CENTER AND SPA	187	1200 kişi	Oda kapasitesi yetersiz
HILTON İSTANBUL BOMONTI HOTEL & CONFERENCE CENTER	829	3000 kişi	Oda kapasitesi yetersiz

İncelenen kongre otelleri ve Bursa'daki oteller, kongre mekanı standartları açısından karşılaştırıldığında, JW Marriott Hotel Indianapolis'in sadece tüm standartları sağladığı görülmüştür. Bursa'da ise Crowne Plaza'nın fuayesi verilen referans alana göre yetersizdir, toplantı salonu alanı ve tavan yüksekliği açısından referans değere uygun olup, kongre salonu tavan yüksekliğini sağlamaktadır. Hilton'da ise gerekli fuaye alanı m² sine ulaşamamış, ancak kongre salonu alanı ve tavan yüksekliği ile toplantı salonu alanı ve tavan yüksekliği referans değere uygun bulunmuştur (Tablo 6).

İncelenen otellerin sadece iki tanesinde toplam kongre mekanı alanı 9000 m²'den fazla iken, dört otelde 3000-6000 m² arasında değişmektedir. Otellerin sadece birinde en büyük kongre salonu alanı 4000 m² ve üzerinde, altı otelde 2000 m²'ye kadardır. Yine otellerin sadece birinde altmıştan fazla toplantı salonu varken, sekiz otelde otuz adete kadardır.

Bursa Crowne Plaza'da toplam kongre mekanı yaklaşık 2150 m² olup dört kattan oluşmaktadır. Kongre mekanında toplam on salon bulunmaktadır. Otelde, bodrum, 1., 2. ve 18. katta olmak üzere toplam dokuz adet toplantı salonu bulunmaktadır. Toplantı salonları büyüklükleri, 41 m² ile 380 m² arasında değişmektedir. Salonların fuaye alanları mevcuttur, ancak toplantı salonlarının kendilerine ait ayrı fuayeleri yoktur, ortak olarak kullanılmaktadırlar. Fuaye alanı çok küçük olduğu için yetersizdir. Ayrıca kongre ve toplantı salonlarının dört ayrı kata yayılması kullanıcıların organizasyonlar arasında erişim kolaylığına engel olmaktadır.

Hilton Bursa’da iki katta, bir adet büyük kongre salonu, 10 adet toplantı salonu, iki adet çalışma odası olmak üzere toplam 13 salon bulunmaktadır. Otelde farklı katlarda toplantı salonlarının olması salonlar arasında direkt ilişki kurma ve mekanların okunabilirliği açısından olumsuz olmaktadır. Tüm salonların fuayesi mevcuttur. Otelin tek kongre salonu olan balo salonu bodrum kattadır. Salon, 30,48 m x 28,65 m ölçülerinde olup, 7,3 m yüksekliğinde, toplamda 874 m²’dir. Katılımcı sayısı doğrultusunda en fazla 2 salona bölünebilir. Maksimum kapasite 1200 kişidir. Toplantı salonları büyüklükleri, 45 m² ile 260 m² arasında değişmektedir. Çok amaçlı salon, çalıştay salonu, çalışma odaları, dinlenme salonu yoktur, otel bu yönden eksik kalmaktadır.

Tablo 6. Analiz edilen otellerde kongre mekanı standartlarının karşılaştırılması

KONGRE MEKÂN İNCELEMELERİ KARŞILAŞTIRMASI													
MEKÂN	REFERANS	KUZEY AMERİKA KONGRE OTELLERİ			AVRUPA KONGRE OTELLERİ			ASYA PASİFİK KONGRE OTELLERİ			ASYA VE AVRUPA (TÜRKİYE) OTELLERİ		
		JW MARRIOTT HOTEL INDIANAPOLİS	OMNI NASHVILLE HOTEL	HILTON AMERICAS - HOUSTON HOTEL	HILTON PRAG	MOVENPICK HOTEL AMSTERDAM CITY CENTER	MADRID MARRIOTT AUDITORIUM HOTEL & CONFERENCE CENTER	MARINA BAY SANDS HOTEL	BANGKOK MARRIOTT MARQUIS QUEEN'S PARK HOTEL	SEOUL DRAGON CITY HOTELPLEX	CROWNE PLAZA BURSA HOTEL	HILTON BURSA CONVENTION CENTER AND SPA	HILTON İSTANBUL BOMONTI HOTEL & CONFERENCE CENTER
FUAYE	1 kişi için 0,3-0,5 m ²	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	-	-	✗	-	✓
KONGRE SALONU	1 oda için 3m ² kongre alanı	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✗
TOPLANTI SALONU	1 kişi için min. 0,9 m ²	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	✗	✗	✓	✓	✓
KONGRE SALONU TAVAN YÜKSEKLİĞİ	>1400 m ² , hmin. 6,1 m A<1400 m ² , hmin.	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
TOPLANTI SALONU TAVAN YÜKSEKLİĞİ	hmin. 3,3 m	✓	✓	✗	✗	✗	✓	-	✓	✗	✓	✓	✓

Özetle, Bursa’daki iki otelin de kongre mekanının, oda sayısı ile doğru orantılı tasarlandığı görülmektedir. Fakat dünyada incelenen diğer otellerle karşılaştırıldığında oda sayılarının çok az olduğu açıktır. Bu otellerin ancak küçük ölçekli kongrelere uygun olduğu söylenebilir. Bu noktada şehirde kongre oteli eksikliği olduğu ve mevcut otellerin kongre işlevini yeterince sağlayamadıkları görülmüştür. Böylece ikinci hipotez doğrulanmıştır.

Çalışma sonucunda 10 kongre oteli (Bursa’dakiler kongre oteli olmadığı için sıralamaya alınmamıştır) konum, mimari tasarım özellikleri, mekansal kurgu ve mekansal standartlar bakımından gerekli kriterleri sağlama durumuna göre şöyle sıralanmıştır:

1. Madrid Marriott Auditorium Hotel & Conference Center (konum, mimari tasarım, mekansal kurgu özellikleri ve mekansal standartlar bakımından olumludur)
2. JW Marriott Hotel Indianapolis (mimari tasarım özellikleri ve mekansal standartlar bakımından olumludur)
3. Marina Bay Sands Hotel (mimari tasarım özellikleri ve mekansal kurgu özellikleri bakımından olumludur)
4. Hilton Prag (mimari tasarım özellikleri ve mekansal standartlar bakımından olumludur)
5. Hilton Americas - Houston Hotel (mekansal kurgu bakımından olumludur)
6. Mövenpick Hotel Amsterdam City Center (mimari tasarım ve mekansal kurgu özellikleri bakımından olumludur)
7. Omni Nashville Hotel (mimari tasarım özellikleri ve mekansal standartlar bakımından olumludur)
8. Hilton İstanbul Bomonti Hotel & Conference Center (mimari tasarım özellikleri ve mekansal standartlar bakımından olumludur)
9. Bangkok Marriott Marquis Queen’s Park Hotel (mimari tasarım özellikleri bakımından olumludur)
10. Seoul Dragon City Hotelplex (mimari tasarım özellikleri bakımından olumludur)

Görüldüğü gibi, en çok tercih edilen kongre otellerinden bazılarının gerekli tasarım kriterlerini ve mekansal standartları sağlayamadıkları ortaya çıkmıştır. Bu durumda üçüncü hipotez kısmen doğrulanmıştır. Bu noktada otel tercihinde

sadece kongre oteli tasarım kriterlerinin ve mekansal standartlarının yeterliliğinin değil, organizatörler ve kullanıcılar açısından otel konumlarının veya konaklama ücretlerinin de etkili olduğu söylenebilir.

SONUÇ:

Çalışma sonucunda kongre şehirlerinin sahip olması gereken özellikler ve kongre otellerinin taşınması gereken konum, mimari tasarım, mekansal kurgu özellikleri ve mekansal standartlar tanımlanmıştır.

Kongre şehirlerinin taşınması gereken özellikler şu şekilde sıralanabilir:

- Şehirlerarası ve şehir içi ulaşımı kolay olmalıdır.
- Yerel yönetimler kongreler için gerekli alt ve üst yapıyı desteklemelidir.
- Kongre otelleri ve tesisleri yeterli olmalıdır.
- Kongre dışı etkinliklerin yapılabileceği mekanlara sahip olmalıdır.
- Sosyal ve kültürel aktivite çeşitliliği bakımından zengin olmalıdır.

İncelenen kongre otellerinin konum özelliklerinden yola çıkarak şu sonuçlara varılmıştır:

- Ulaşım kolaylığı açısından kongre otelleri şehir merkezinde olmalıdır.
- Kongre otellerinin havaalanına yakın olması da (yaklaşık 20 km) avantajdır.
- Toplu taşımayla kolay ulaşılabilir olmalıdır.
- Kongre otellerinde şehrin manzara özelliklerinden faydalanılmalıdır.

İncelenen kongre otellerinin mimari tasarım özelliklerinden yola çıkarak şu sonuçlara varılmıştır:

- Kongre otellerinde kütle formu, kentsel bağlam dikkate alınarak tasarlanmalıdır ve şehirde simgesel bir öge olarak tasarlanabilir.
- Bağlamsal özellikler, kullanıcı / müşteri beklentileri ve mimarın mesleki yaklaşımı mimari tasarım sürecinde dengeli bir şekilde ele alınmalıdır.
- Kongre otellerinin genel yerleşim planı tasarımında kongre mekanları, erişim kolaylığının sağlanması için podyum tabanda, konaklama mekanları kulelerde tasarlanabilir.
- Plan olarak lineer düzen kullanılarak daha verimli mekanlar tasarlanabilir. Yatak katları plan tipolojisinde oda sayısını olabildiğince arttırmak ve verimli mekanlar oluşturabilmek için dikdörtgen formlar kullanılabilir, odalar da koridorun çift tarafı oda olacak şekilde tasarlanabilir.
- Kongre otelleri cephe tasarımında, otelin bulunduğu yapı ve doğal çevrenin özellikleri, iklimsel konfor dikkate alınmalıdır. Otelde peyzaj/manzara yönünde şeffaf cepheler tasarlanması uygun olur.

İncelenen kongre otellerinin mekansal kurgu özelliklerinden yola çıkarak şu sonuçlara varılmıştır:

- Erişim kolaylığı açısından, kongre otellerinde farklı işlevlere ait girişlerin ayrı olarak tasarlanması gerekir. Özellikle kongre girişi ayrı olmalı, kongre mekanına içeriden erişim için yeterli yatay ve dikey sirkülasyon elemanları düzenlenmelidir.
- Konaklama mekanları açısından farklı kişi sayılarına yönelik farklı nitelikte odalar düzenlenmelidir. Bir, iki, üç, dört kişilik odaların yanında, ayrı yatakların bulunduğu iki kişilik odaların bulunması gerekir.
- Hizmet mekanlarının çeşitlendirilmesi, spa, açık-kapalı havuz, fitness salonu gibi mekanlarının yer alması gerekir.
- Kongre mekanları açısından, seminer, çalıştay ve toplantı salonu, çok amaçlı salon ayrı mekanlar olarak tasarlanmalıdır.
- Verimli bir kullanım için kongre ve toplantı salonlarına ait ayrı fuaye alanları tasarlanmalıdır.
- Düzenlenen kongrelerdeki poster sunumları ve sponsorların reklam stantları için sergi alanları tasarlanmalıdır.
- Mekansal kompaktlık açısından kongre mekanındaki bütün salonlar ve bunlara hizmet eden mekanlar yatayda ve dikeyde birbirleriyle yakın ve direkt ilişkide olmalıdır.
- Düzenlilik açısından kongre mekanlarında biçimsel açıdan net alanlar oluşturulmalı, kongre mekanları kolay tefriş edilebilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Mekansal zenginlik açısından, kongre mekanı kendi içinde veya otelin diğer kısımlarıyla, atriumlar, galeriler aracılığıyla, otel dışındaki peyzajla veya manzarayla şeffaf cephelerle görsel ilişki kurmalıdır.
- Farklı etkinliklere hitap eden karma işlevli kongre mekanları için, farklı büyüklükte/yükseklikte çok amaçlı salonlar, fuayeler ve total mekanlar tasarlanmalıdır.

- Okunabilirlik açısından, kullanıcıların otel içinde kongre mekanına rahatça erişmesi, bu mekanlar arasında yönünü bulabilmesi için net rotalar tanımlanmalıdır.
- Esneklik açısından, salonların ihtiyaç halinde bölünebilmesi için bölme sistemlerine sahip olması, gerektiğinde salonların kat yüksekliklerinin ayarlanabilmesi gerekir Salonun yüksek ve düz tavanlı olması uygundur.
- Amfi tiyatro salon tipinden çok düz salon olması daha kullanışlıdır. Toplantı salonu, toplantının tipine ve katılımcı sayısına göre mobilyalarla değişik şekillerde düzenlenmelidir. Bu düzenler; ‘U’ Düzeni, banket düzeni, tiyatro düzeni, sınıf düzeni, masa başı düzenidir (Hoşgeçin ve Bozkaya 1994).
- Konuşmacının konsantrasyonu için salondaki sahne ve salona giriş kapılarının karşılıklı konumda olması gerekir.
- Salonlarla birlikte konuşmacıların hazırlık yapması için çalışma ve dinlenme odaları düzenlenmelidir.

İncelenen kongre otellerinin mekansal standartlarından yola çıkarak şu sonuçlara varılmıştır:

- Kongre otellerinde en az 250 oda olması gerekir. Kongre pazarında yatak sayısından çok oda sayısı önemlidir. Oda sayıları ile kongre mekanı kapasitesi arasındaki orantının doğru kurulması gerekir.
- Restoranların kapasitesi hem konaklayan kişi, hem de kongre katılımcısı sayısı göz önüne alınarak hesaplanmalıdır.
- Kongre ve balo salonları ortak kullanımda olacaksa m² ve kişi kapasitesi yeterli olmalıdır.
- Seminer ve çalıştay salonu, çalışma ve dinlenme odası, çok amaçlı salonlarda ortak kullanım sağlanacaksa m² ve kişi kapasiteleri referans değerlere uygun olmalı, ihtiyacı karşılayabilmelidir.

TARTIŞMA

Küresel rekabet turizm sektörünün sürekli gelişmesini sağlarken, insanların turizmden beklentilerinin çeşitlenmesi ve iş seyahatlerinin artması kongre turizmini ön plana çıkarmıştır. Kongre turizminde konaklama açısından kongre otellerinin payı oldukça büyüktür. Bu nedenle kongre otellerinin hem kongre turizmine daha iyi hizmet edebilmek hem de o şehre daha çok kongre çekebilmek için uygun niteliklerde ve standartlarda, güncel gereksinimlere cevap verecek şekilde tasarlanması gerekmektedir. Bu çalışmada, farklı ülkelerde ve kentlerde en çok tercih edilen kongre otelleri incelenerek, kongre otellerinin mekansal standartları ve tasarım kriterleri ortaya konulmuş ve Bursa'nın kongre turizmi açısından potansiyeli irdelenmiştir.

Çalışma kapsamında incelenen otellerin hem içinde bulunduğu şehir açısından kongre turizmi altyapısına sahip olduğu, hem de kongre otellerinin taşınması gereken konum, mimari tasarım, mekansal kurgu özellikleri ve mekansal standartları büyük oranda karşıladığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte otel tercihinde sadece kongre oteli tasarım kriterlerinin ve mekansal standartlarının yeterliliğinin değil, organizatörler ve kullanıcılar açısından ekonomik faktörlerin de etkili olduğu görülmüştür.

2023 Türkiye Turizm Stratejisi ve Eylem Planı'nda hedef kongre şehri gösterilen Bursa'nın sahip olduğu potansiyellerle kongre turizmi açısından gerek Türkiye'de, gerekse uluslararası arenada önemli bir şehir olduğu açıktır. Bununla birlikte bu çalışmada şehirde kongre oteli olmadığı, var olan kent otellerinin kongrelerde kullanıldığı, büyük kongrelerde bu otellerin yetersiz kalacağı tespit edilmiştir. Bu noktada Bursa'da kent merkezine yakın, ulaşımın kolay sağlandığı, katılımcı sayısı ile doğru orantılı büyüklükte mekanlara sahip, bu çalışmada belirlenmiş tasarım kriterlerine ve mekansal standartlara uygun kongre otellerinin yapılması gerektiği düşünülmektedir. Şehrin kongre turizmi açısından gelişmesi ve rekabet gücünün artması için nitelikli kongre otellerinin yapılması büyük önem taşımaktadır.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur

Finansal Destek: Yoktur.

Bu makale Doç. Dr. Sibel Polat'ın danışmanlığında Büşra Öztaş'ın yazdığı Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim Dalı'nda tamamlanan "Kongre Otelleri Standartları ve Tasarım Kriterleri Üzerine Bir Araştırma: Bursa'da Kongre Turizmi Olanakları" adlı yüksek lisans tezi çalışmasından üretilmiştir.

KAYNAKÇA:

Anonim (1998). 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı Raporu https://www.bursa.bel.tr/dosyalar/resimler/meclis_imar/105_100000_lekli_plan_deBursa_hkmler_tarm_ve_orman__o_nama_snrl_tm_1003_2014onayl.pdf –(Erişim tarihi: 25.01.2021).

Anonim (2017). Turizm verileri. <http://www.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/2140,turizmverileripdf.pdf?0> –(Erişim tarihi: 09.06.2016).

Anonim (2017a). Turizm istatistikleri. 2020. <http://yigm.kulturturizm.gov.tr> –(Erişim tarihi: 25.01.2021).

Arber, E. (2008). Türkiye'de Kongre Turizminin Sorunları ve Çözüm Önerilerine Yönelik Bir Alan Araştırması. Doktora Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı.

Aymankuy, Y. (2006). Kongre Turizmi ve Fuar Organizasyonları. Ankara: Detay Yayıncılık.

Balıkçioğlu, G. (2004). Urban Convention Hotel Design Criteria and A Design Proposal for Ankara Case. Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı.

Doğu, O. (1982). Oteller, Birsen Yayınevi, İstanbul.

Eker, H. (2016). BURKON Turizm & Kongre Şirketi Genel Müdürü Hasan Eker ile Yapılan Görüşme 1.

Eker, H. (2019). BURKON Turizm & Kongre Şirketi Genel Müdürü Hasan Eker ile Yapılan Görüşme 2.

Gökdağ Aydıncı, B. (2009). Kent Otellerinde Ortak Kullanım Alanlarının İncelenmesi: Talimhane Bölgesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı.

ICCA (2017). ICCA Statistics Report Country & City Rankings Public Abstract, Hollanda.

Karasu, T. (1985). Kongre Turizmi ve Türkiye, Kültür ve Turizm Bakanlığı Eğitim Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 32.

Lawson, F. (1995). Hotels&Resorts Planning Design and Refurbishment. Butterworth Architecture, 348.

Lawson, F. (2000). Congress, Conventon&Exhibition Facilities Planning, Design and Management. Architectural Press, 235pp.

Opak, B. V. (2009). Beş Yıldızlı Kent Otellerinde Lobi Tasarım İlkeleri (İstanbul Örneğinde Bir İnceleme). Yüksek Lisans Tezi, , İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı.

Öztaş, B. (2019). Kongre Otelleri Standartları ve Tasarım Kriterleri Üzerine Bir Araştırma: Bursa'da Kongre Turizmi Olanakları. Yüksek Lisans Tezi. Bursa Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı.

Pembegül, T. (2009). Assesment of Convention Centers From Users Perspective; Application of Importance - Performance Analysis. Yüksek Lisans Tezi, , Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı.

Penner, R.H. (1991). Conference Center Planning and Design A Guide for Architects, Designers, Meeting Planners, and Facility Managers. Architectural Design and Technology Press, 256.

Penner, R.H., Adams, L., Robson, S.K.A. (2013). Hotel Design Planning and Development. USA, Canada, 420.



Peters, P., Erben, C. (1979). Kongre Merkezleri Ve Oteller, Aynak Yayınevi, Ankara.

Rutes, W., Penner, R.H. (1985). Hotel Planning and Design. Whitney Library of Design.

Var, T., Cesario, F., Mauser, G. (1985). Convention Tourism Modelling, Tourism Management, 194-204.

Yetiz Özden A. (2015). Antalya Bölgesinde 1990 ve 2015 Yılları Arasında Yapılan Otellerin Plan Tiplerinin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, , Adana: Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı.

Yürek, S. (2007). 20. yüzyıl Başından Günümüze Adana'da Kent Otellerinin Gelişimi. Yüksek Lisans Tezi, Adana: Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı.

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Examining of Urban Lighting Elements Through Ankara Beypazarı Example Within the Framework of Human Oriented Design Concept		
Corresponding Author	Doç. Dr. Cem DOĞAN Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / İç Mimarlık Anabilim Dalı, cem.dogan@msgsu.edu.tr		
Received Date	03.01.2021		
Accepted Date	09.03.2021		
Author / Authors	Doç. Dr. Cem DOĞAN Bade KANATLI	ORCID: 0000-0003-0356-1324 ORCID: 0000-0001-8851-5719	
How to Cite	Doğan, C. & Kanatlı, B. (2021). Kentsel Aydınlatma Elemanlarının İnsan Odaklı Tasarım Kavramı Çerçevesinde Ankara Beypazarı Örneği Üzerinden İncelenmesi . Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages 141-155.		

Kentsel Aydınlatma Elemanlarının İnsan Odaklı Tasarım Kavramı Çerçevesinde Ankara Beypazarı Örneği Üzerinden İncelenmesi

Doç. Dr. Cem DOĞAN¹
Bade KANATLI²

ABSTRACT:

Cities are areas where social life continues and cultural heritage is exhibited. It is possible to clearly see the cultural heritage of the region in the historical city squares. In the context of the city, it is very important to meet the needs of people and to ensure the continuity of the movement of people in social life at night as well as during the day. The most important element that makes the historical area visible at night and ensures the continuity of human movement in the city is the lighting elements that are urban furniture. Lighting elements should be positioned and designed in a correct planning framework. A correct planning is only possible with an understanding that puts the people living in the city and the guests coming to the city at the center of the design. Therefore, it is thought that the correct result will be achieved when urban lighting is interpreted within the framework of the human-oriented design concept. Maslow's Hierarchy of Needs theory, which is still accepted today, focuses on human and reveals human needs based on biological and environmental factors. In this context, when we consider Maslow's Hierarchy of Needs theory as a principle for human-oriented urban lighting planning, it is thought that the planning and design will turn into a successful urban furniture system. In addition, in this study, in the literature review, studies on urban lighting elements, urban lighting master plan schemes and human-oriented design were scanned, case studies were made in obtaining research data and this study was analyzed with appearance diagrams showing the night illumination through the Ankara Beypazarı Area lighting plans, and it was compared with Maslow's Hierarchy of Needs pyramid criteria to show that the results were obtained.

¹ Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İç Mimarlık Anabilim Dalı, cem.dogan@msgsu.edu.tr

² Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İç Mimarlık Anabilim Dalı, badekanatli@hotmail.com

KEYWORDS: Historical City Squares, Urban Furniture, Urban Lighting Element, Human-Centered Design

ÖZ:

Kentler, sosyal yaşamın devam ettiği ve kültürel mirasın sergilendiği alanlardır. Tarihi kent meydanlarında, bölgenin kültürel mirasını açıkça görmek mümkündür. Kent bağlamında insanın ihtiyaçlarını karşılamak ve gündüz gibi gece de insanın sosyal hayattaki hareketinin devamlılığını sağlamak oldukça önemlidir. Tarihi bölgeyi gece görünür kılan ve kent içerisinde insan hareketinin devamlılığını sağlayan en önemli unsur, kent mobilyası olan aydınlatma elemanlarıdır. Aydınlatma elemanları, doğru bir planlama çerçevesinde konumlandırılmış ve tasarlanmış olmalıdır. Doğru bir planlama ancak, kentte yaşayan insanları ve kente gelen misafirleri tasarımın odağına alan bir anlayış ile mümkündür. Dolayısıyla, kent aydınlatmalarının insan odaklı tasarım kavramı çerçevesinde yorumlandığı zaman doğru sonuca ulaşılacağı düşünülmektedir. Günümüzde halen kabul görmekte olan Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı, insanı odağına almakta ve insanın biyolojik ve çevresel faktörlere dayanan ihtiyaçlarını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramını, insan odaklı kent aydınlatma planlaması için bir ilke olarak ele aldığımızda ortaya çıkacak planlamanın ve tasarımın başarılı bir kent mobilyası sistemine dönüşeceği düşünülmektedir. Ayrıca bu çalışmada, alan yazın taramasında kentsel aydınlatma elemanları, kent aydınlatma master plan şemaları ve insan odaklı tasarım konulu çalışmaların tarandığı, araştırma verilerinin elde edilmesinde örnek olay incelemesi yapıldığı ve bu incelemenin Ankara Beypazarı Bölgesi aydınlatma planları üzerinden gece aydınlatma durumunu gösteren görünüş diyagramları ile analiz edilip, Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi piramidi ölçütleri ile karşılaştırılarak sonuç bulguların elde edildiği ortaya konulmaya çalışılmıştır.

ANAHTAR KELİMELELER: Tarihi Kent Meydanları, Kent Mobilyası, Kentsel Aydınlatma Elemanı, İnsan Odaklı Tasarım

“Kentsel Aydınlatma Elemanlarının İnsan Odaklı Tasarım Kavramı Çerçevesinde Ankara Beypazarı Örneği Üzerinden İncelenmesi”

GİRİŞ:

Uzun süreler boyunca insan, doğal ışığa bağlı kalarak yaşamıştır. Ateşin bulunması ile birlikte, ilk yapay ışık kaynağı ortaya çıkmıştır. Ateş, evlerde kullanılmaya uygun bir ısınma ve aydınlatma aracı olduğundan dolayı gecenin karanlığını, evlerin pencerelerinden sızan ışık aydınlatmaya başlamıştır. İkel aydınlatma elemanı olan çiralar ve mumlar, insana sokak ve meydanlardaki hareketi esasında yol gösterici olmuştur. Ancak, gecenin karanlığında uzun süre kalabilmek için ateşi daha uzun süre muhafaza etme ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaç ise, kandil ve fenerler ile sağlanmıştır. Bu şekilde geceyi aydınlatmak en ikel haliyle başlamıştır (Aydın, 2015: 10-23). 18. yüzyılın sonlarında elektriğin bulunması ile sokaklar aydınlatılmaya başlanmıştır. Dünyada elektrik ile aydınlatılan ilk cadde Fransa'nın Lyon kentindeki Imperiale Caddesi'dir. Bunu Paris'teki Opera Caddesi takip etmektedir. Ülkemizde ise, 19. yüzyılın başlarında ilk defa Tarsus'ta elektrik üretilmiş ve Tarsus sokakları aydınlatılmıştır (Kılıç Sirel, 2016).

Tarihi kent meydanları; kent kültürünün önemli bir parçasını oluşturan, kentin kimliğini ve tarihsel sürecini bize aktaran en önemli kamusal alanlardır (Özer ve Ayten, 2005: 96). Kentlerdeki nüfus artışları ve kentlerin gelişimiyle birlikte iç mekânda olduğu gibi kamusal alanlarda da işlevsel elemanlara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. 19. yüzyılın ortalarında İngiltere'de kent mobilyası kavramı ortaya atılmıştır (Küçükçılıç, 2008:2).

Kent mobilyaları, bulunduğu bölgeye ve kültüre göre değişiklik gösterecek olan kentin donatı elemanlarıdır. Kentlinin sosyal, kültürel ve ekonomik gereksinimlerini karşılarken, kent içi hareketlerini kolaylaştıran ürünlerdir (Güneş, 2005: 92; Düzenli ve ark., 2017: 479).

Kentsel aydınlatma elemanı, ilk olarak Romalılar döneminde karşımıza çıkmaktadır. Yağ lambalarıyla kullanılan aydınlatma direkleri dönemin işlevsel kent mobilyalarıdır. Işık kaynaklarının ve aydınlatma elemanlarının da gelişimiyle eş zamanlıdır. Kentlerdeki sosyal yaşamın artması ile aydınlatma elemanlarının önemi artmıştır. Sadece işlevsel açıdan değil aynı zamanda estetik açıdan da aydınlatmaya ve aydınlatma elemanlarına ihtiyaç duyulmuştur (Küçükçılıç, 2008:2-14). Kent aydınlatması, tarihte olduğu gibi insan hareketinin gece de kesintisiz devam etmesini aynı zamanda güvenlik ve emniyetin sağlanmasını amaçlamaktadır. Ayrıca insanın gece karanlığında kenti anlamasını ve tanımasını sağlayan en önemli unsurdur. (Özenç ve Menteşeoğlu, 2013: 69). Tarihsel süreci incelediğimizde,

aydınlatmanın ortaya çıkışı ve geliştirilmesi ile başlayan süreç, sokak ve kentlerin aydınlatılması, aynı zamanda kentsel değer olan aydınlatma elemanlarının bugüne kadar gelişiminin tamamı insan ihtiyaçları doğrultusundadır.

İhtiyaçlar hiyerarşisi; Amerikalı Psikolog Abraham Maslow tarafından, insanın temel ihtiyaçlarını ortaya koyan kuramdır. İnsan, yaşam boyu temel ihtiyaçlara sahiptir ve bu ihtiyaçların düzenli olarak giderilmesi gerekmektedir. İhtiyaçların en temeli olan barınma, uyuma, hareket etme gibi fizyolojik ihtiyaçları, güvenlik ve emniyet ihtiyaçları takip etmektedir. Bu iki ana ihtiyaç, piramidin en altında bulunur ve giderilmediği takdirde diğer üst düzey ihtiyaçların, ihtiyaç olarak algılanmamasına sebep olmaktadır (Maslow 1954: 59-75; Walsh, 2011:579). Temel ihtiyaçların karşılanması durumunda ise, insanda diğer istekler ortaya çıkmaktadır. Bunlar; ait olma, idrak etme ve estetik gereksinimlerdir.

İnsan odaklı tasarım; kullanıcıların ihtiyaç ve gereksinimlerini merkeze alarak ürün veya sistemleri daha kullanışlı hale getirmeyi amaçlayan bir yaklaşımdır. Bu yaklaşım ürün verimliliğini, insan refahını, kullanıcı memnuniyetini artırdığı gibi sürdürülebilirliği de geliştirmektedir. Aynı zamanda, insan sağlığı, güvenliği ve performansı üzerindeki olası olumsuz etkileri önler. İnsan odaklı tasarım ilkeleri bugün dahi önemli ölçüde değişiklik göstermemektedir (ISO 9241-210:2010:4).

Çalışmanın problem tanımı: Tarihi bölgelerdeki bir kent mobilyası olan aydınlatma elemanlarının, insan odaklı tasarım kavramı çerçevesinde incelendiğinde; tarihi değerleri yansıtmadığı, bölge kullanıcılarının ihtiyaçları doğrultusunda seçilmediği ve konumlandırılmadığı gözlemlenmektedir.

Çalışmanın amacı: Tarihi bölgedeki kentsel aydınlatma elemanlarının, Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı kapsamında insan odaklı tasarım kavramı çerçevesinde incelenmesi amaçlanmıştır.

Hipotez: Kentsel aydınlatma elemanlarının insan odaklı tasarım kavramı çerçevesinde yeniden düzenlendiğinde, kente ve kullanıcıya olumlu etkileri görülmektedir.

Çalışmanın kapsamı: Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı kapsamındaki ana maddeler, tarihi Ankara Beypazarı bölgesindeki aydınlatma elemanları üzerinden incelenmiştir.

1. Literatür Taraması

Literatürde bilimsel kelimelerimizden olan; tarihi kent meydanları, kent mobilyası, kentsel aydınlatma elemanı, insan odaklı tasarım kavramları araştırılmış ve yapılan çalışmalar Tablo 1'de özetlenmiştir.

Yazar	Konu	Amaç
Özmer ve Sümengen, (2019)	Kültür Varlıklarının Dönüşümü ile Sokak Ölçeğinde Aydınlatma Tasarımı Değerlendirmesi: Kayseri-Ali Saip Paşa Sokağı	Doğru bir aydınlatma tasarımı ve kullanılan aydınlatma elemanlarının bölgenin tarihsel sürecini yansıtacak şekilde tasarlanması veya yenilenmesi gerektiğini Kayseri-Ali Saip Paşa Sokağı örneği üzerinden açıklanmıştır.
Köseli ve Yener, (2019)	İnsan Odaklı Aydınlatma Tasarım Konsepti: Ofis İç Mekân İçin Bir Öneri	Bir ofis ortamında, yeni bir aydınlatma tasarım konsepti olan, "İnsan Odaklı Aydınlatma (Human Centric Lighting-HCL)" çerçevesinde, aydınlatma tasarımının önemine işaret edilmekte ve bu konseptin, mekânlara nasıl uygulanacağını göstermek amaçlanmaktadır.
Akkaya, (2019)	Kentsel Tasarım Kapsamında Zamanın Mekân Algısı Üzerine Etkileri	Kentsel mekânların zaman-mekân algısı ile birlikte, insan hareketi ve deneyimleri ile şekillendiği ortaya konulmaktadır.
Düzenli, Yılmaz ve	Peyzaj Mimarlığı Eğitiminde Donatı-	Öğrencilere mekân tasarlamayı öğretirken,

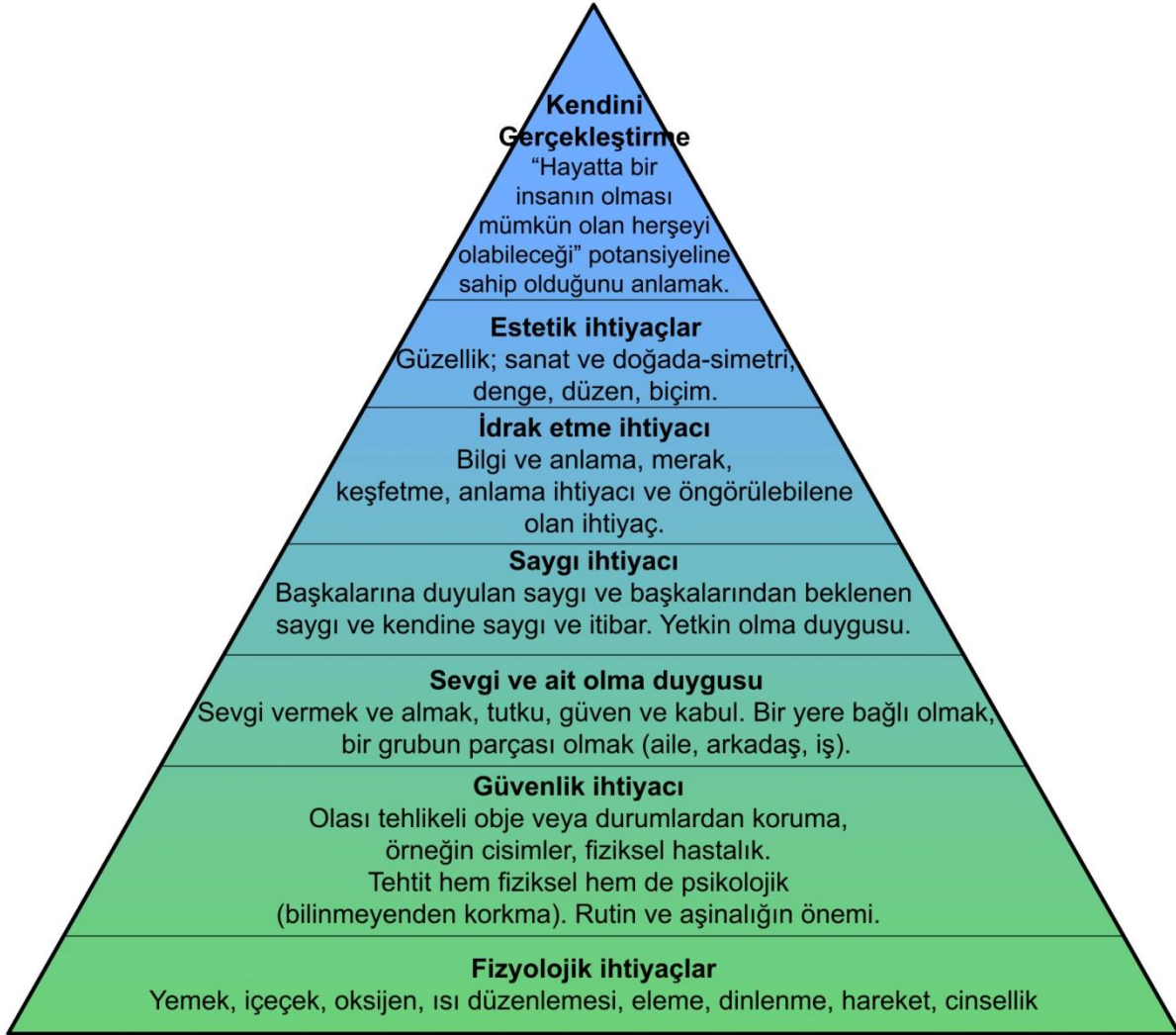
Özkan, (2017)	Mekân İlişkisinin Kurgulanması	kullanıcı istek ve ihtiyaçları doğrultusunda mekân ve donatı elemanları üzerinden yaşanabilir mekânlar oluşturmak amaçlanmıştır.
Küçük, (2014)	Kentsel Aydınlatmada, Aydınlatma Master Planları ve Aydınlatma Master Planı İçin Bir Rehber Önerisi	Kent bağlamında, yapılan araştırmalar ve analizler ile birlikte, doğru ve etkili bir aydınlatma master plan rehberi oluşturulması amaçlanmıştır.
Çağlayan, Özturan, ve Erten Bilgiç, (2014).	Kent Meydanı Yapay Aydınlatması Kriterleri	Kent meydanlarında yapay aydınlatma uygulanırken, dikkat edilmesi gereken kriterlerin belirlenmesi ve bu kriterler doğrultusunda, yapılacak diğer çalışmalar için bir rehber oluşturulmaya çalışılmıştır.
Özenç ve Menteşeoğlu, (2013).	İzmir'deki Kent Aydınlatmasına Yönelik Olumsuz Uygulamalar ve Çözüm Önerileri	Kent aydınlatmaları, teknik ve estetik yönlerine vurgu yapan master planlar çerçevesinde ortaya konmalı veya değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, çalışmada İzmir 'deki kent aydınlatmaları çevresindeki tüm öğeler dikkate alınarak bir çözüm önerisi ortaya konulmaktadır.
Küçükkılıç, (2008)	Kent Mobilyası Olarak Aydınlatma Elemanları – Boğaziçi'nden Örnek İncelemeler	Kent mobilyalarından biri olan aydınlatma elemanlarının; kent kimliği, tarihi çevre ile uyumu, ışık kirliliği, etkin enerji kullanımı ve estetik değerler açısından Boğaziçi bölgesi meydanları üzerinden incelenmesi amaçlanmıştır.
Genamaz, (2008)	Kentsel Mekân Algısında Yapay Aydınlatmanın Kullanılması ve Kent İmajı ile İlişkilendirilmesi	Kentsel aydınlatma tasarım sürecinin, kentsel mekânlarda gece aktiviteleri üzerinde etkili olabilecek değişkenleri tanımlayarak bir analiz oluşturmak, Beyoğlu bölgesinin dinamik yapısı üzerinde incelenmesi amaçlanmıştır.
Onuk, (2008).	Kentsel Dış Mekânların Aydınlatılması Kapsamında Işık Kirliliğinin İrdelenmesi	Yanlış kent aydınlatma uygulamaları sonucu ortaya çıkan ışık kirliliği kavramının, örnek alanlar (Ulus parkı, Taksim Meydanı, İstiklal Caddesi) üzerinden incelenmesi ve doğru önerinin getirilmesi amaçlanmıştır.
Şerefhanoglu Sözen, (2005).	Kent Güzelleştirme ve Aydınlatma Master Planı	Şehirlerin güzelleşmesinde etkin rolü olan aydınlatma elemanlarının, teknik yönden incelenmesi ve bir master plan bağlı kalması gerektiğini Şerefhanoglu Sözen, ortaya koyduğu bir master plan çerçevesinde anlatmayı amaçlanmıştır.

Tablo 1: Tarihi Kent Meydanları, Kent Mobilyası, Kentsel Aydınlatma Elemanı, İnsan Odaklı Tasarım konularını kapsayan çalışmalar (Bade Kanatlı ve Cem Doğan tarafından hazırlanmıştır.)

2. Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi Kapsamında Kent Aydınlatmasının Önemi ve Aşamaları

Işık, görsel algıyı mümkün kılan bir unsur olmanın yanı sıra insanı psikolojik ve fizyolojik yönden etkileyen bir öğedir. Bulduğumuz ortamda çevreyi görmemizi sağlayan ışık, aynı zamanda insanın hormon seviyesini ve ruh halini etkilemektedir. Doğru ve yeterli kullanılan ışık, insan sağlığına ve yaşam kalitesine katkıda bulunmaktadır.

Corten'a göre; kent aydınlatması, kenti yaşayan ve deneyimleyen kişilerin yaşam kalitesini ve orada bulunma sürelerini arttırmada, kent mekânlarının görünür kılınmasında en önemli araçlardan biri olmaktadır. Ayrıca kentsel mekânların iyileştirilmesinde önemli bir araç olduğunun altı çizilmektedir. Kent mekânlarının iyileştirilmesi için; güvenlik ve emniyet, anlaşılabilir ve görünür olması, mekânsal hafıza, mekânların anlamlandırılması şeklinde ana temalar ortaya konmaktadır (Aktaran: Küçük, 2014:5).



Şekil 1: Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi Piramidi (Degiorgio, 2014: 57).

İnsanın fizyolojik ihtiyaçlardan başlayarak bir birey olmaya yani insanın kendini geliştirmeye yönelik sürecini "Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi" çerçevesinde inceleyecek olursak, iyi bir kent aydınlatması için ihtiyacımız olan maddeleri görmek mümkündür. İnsanın fizyolojik ihtiyaçları, güven, aitlik duygusu, kolay anlama, idrak etme ve merak duygusu, estetik açıdan denge, simetri ve biçim gibi insani ihtiyaçlar, bir kent aydınlatma çalışması sırasında bize ışık olacak maddeleri oluşturmaktadır (Maslow, 1954: 59-75; Degiorgio, 2014: 57).

2.1. Fizyolojik İhtiyaçlar

Fizyolojik gereksinimler, insan yaşamının devamı için mutlaka karşılanması gereken ihtiyaçlardır. Açlık, susuzluk, barınma, uyuma, hareket etmek gibi temel ihtiyaçların eksikliği, insana fizyolojik ve psikolojik açıdan etki etmektedir. Çünkü bu temel gereksinimler, insanın biyolojik yapısının bir parçasını oluşturmaktadır. Eğer insan temel ihtiyaçlarını düzenli olarak karşılar, diğer ihtiyaçlarını doğru bir şekilde belirleyebilmektedir (Maslow, 1962:162-165). Gece karanlığında insan hareketi için ışığın kaçınılmaz olduğunu söyleyebiliriz. Bu durumda kentlerin aydınlatılması insan hareketi için önemli bir konudur. Doğru ve yeterli bir kent aydınlatması, insan hareketinin gündüz olduğu gibi gecede devam etmesini sağlamaktadır. Kenti aydınlatan ışık, insan hareketini doğrudan etkilediği için fizyolojik ihtiyaçların karşılanması yönünden kent aydınlatmaları oldukça önemli bir yere sahiptir.

2.2. Güvenlik İhtiyacı

İnsanın temel ihtiyaçlarından biri de güven duygusudur. Yapılan çeşitli araştırmalarda karanlık, insanda endişe ve korku hisleri uyandırmaktadır. Dolayısıyla insan ışığın olmadığı ortamlarda bulunmak istemez. Kenti gecenin karanlığında güvende tutmak için aydınlatma elemanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. 1960'lardan bu yana kentlerde güvenlik ve fonksiyonel amaçlarla kullanılan aydınlatmalar, kent emniyeti için önem taşımaktadır (Bertin, 2015). Aydınlatma elemanları; kentsel alanların korunmasına, kenti otomobil ve yayalar için erişilebilir hale getirilmesine yönelik işlevsel bir amaca sahiptir.

2.3. Ait Olma Duygusu

İnsandaki ait olma duygusu kişinin kendisi ile değil, çevresi ile ilgilidir. Bu duygu, içerisinde sevgi ve saygıyı barındırmaktadır. Bir yere ait olmak başkaları ile iletişim kurmayı ve insanlar tarafından kabul edilmeyi beraberinde getirmektedir (Maslow, 1962: 26). Dolayısıyla insanın çevresindeki kişiler ve yaşadığı mekânlar önemlidir. İnsan kendini yaşadığı kentte yabancı hissetmemelidir. Her kentin bir hikâyesi vardır. Aydınlatma elemanları, bu hikâyeyi gece ortaya çıkaran ve insanların ait olma duygusu üzerinde etkisi olan en önemli kent mobilyalarıdır. Maslow'a göre; eğer ait olma duygusu insanda eksik kalır ise, ihtiyaçlar piramidi üzerinde bir sonraki basamağa geçmek mümkün olmayacaktır.

2.4. İdrak Etme İhtiyacı

İnsanın yaşadığı kenti idrak edebilmesi için; görünür, okunaklı ve anlaşılabilir olması gerekmektedir. Kenti bütün olarak ele aldığımız zaman dinamik bir yapıya sahip olduğunu görebiliriz. Dolayısıyla karmaşık bir sistem üzerine kurulu olan kent, gündüz olduğu gibi gece de insanların vakit geçirip, kentin kimliğini ve tarihi dokusunu algılayabilmeleri açısından kent aydınlatmaları oldukça önemli bir yere sahiptir (Lynch, 1960: 3-14). Kentin aydınlatılmasında, doğru ve yeterli aydınlatma elemanlarının kullanılması halinde ise, kenti ilk defa deneyimleyecek olan misafirler açısından kent kolay anlaşılabilir ve okunabilir olacağı için yer-yön bulmayı ve kenti rahat bir şekilde deneyimlemeyi sağlayacaktır.

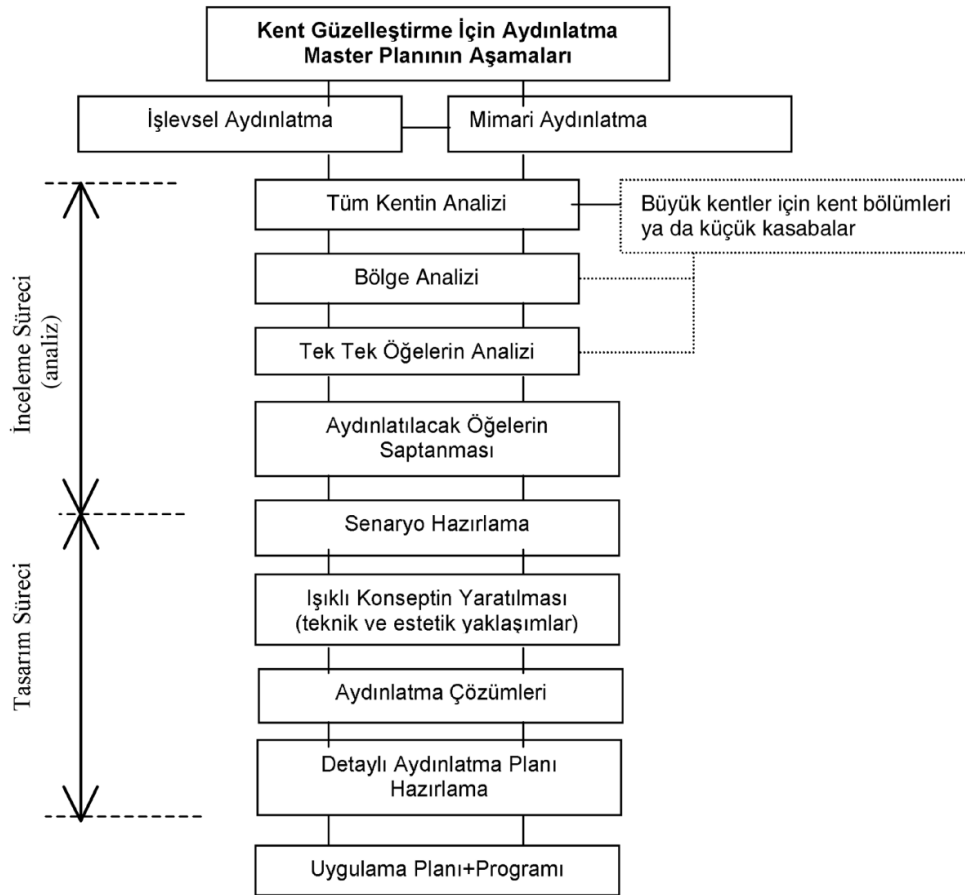
2.5. Estetik İhtiyaçlar

Kent aydınlatmalarının, güvenlik ve fonksiyonel amaçlarına ek olarak, 1989 yılından sonra aydınlatma planlarıyla kentin tarihi dokusu da göz önünde bulundurularak, işlevsel amacın yanı sıra estetik açıdan da incelenmeye başlanmış ve kent kimliği gecenin karanlığına yansıtılması amaçlanmıştır (Narboni, 2004: 66). Ayrıca ışığın estetik yönleri göz önüne alınarak yapılan şehir stratejileri, gece karanlığında şehir manzaraları oluşturmak ve düzenlemek amacı ile aydınlatma planları geliştirilmeye başlanmıştır. Her kentin kendine özgü tarihi dokusu ve mimarisi vardır. Dolayısıyla kent kültürünü tanıtmak ve vurgulamak için aydınlatmaya ihtiyaç duyulmaktadır. Gün boyunca görünmeyen detayları gecenin karanlığında ortaya çıkarıp, kusur olarak görünen öğe veya mekânları doğru aydınlatma ile gizlenebilir ve böylece kentin algısı değiştirilebilir olduğunun altı çizilmiştir (Fiori ve Regnault, 2007: 19-21). Kent aydınlatması estetik yönden ele alındığında kent kimliği ve kent hafızası için önemli bir unsurdur. Ayrıca aydınlatma elemanlarının kentin aksesuarı olduğu unutulmamalıdır. Bu bağlamda aydınlatma, estetik yönden kente değer katmaktadır.

3. Kent Analizi ve Aydınlatma Master Planı

Aydınlatma planlarının ortaya çıkması kentin yaşadığı dönemi ve kent mirasını ortaya koymaya yardımcı olan bir araçtır. Kent ve kent meydanlarının gece manzarasını oluşturmak ve dönüştürmek için doğru planlanan aydınlatma tasarımına ihtiyaç duyarız. Gerçek ve sanal, estetik ve işlevsel arasındaki geçiş aydınlatma ile sağlanmaktadır. Kentin bazı kısımları, özellikle kent meydanları çeşitli aydınlatma stratejilerinin bir parçası haline gelmiştir (Bertin, 2015).

Aydınlatma master planları oluşturulurken, ilk adım tüm kentin analizi olmalıdır. Çünkü kenti ve kentliyi tanımak, hangi tür aydınlatma elemanı kullanılacağına en güzel cevabı olacaktır. Bunun yanı sıra kentli ve kente gelen misafirler gözünden kente bakıyor olmak, konfor ve estetik kavramlarına cevap verecek bir plan hazırlamada yardımcı olacaktır (Şerefhanoglu Sözen, 2005: 13-16).



Şekil 2: Kent Güzelleştirme için Aydınlatma Master Plan Aşamaları (Şerefhanoglu Sözen, 2005: 13).

4. Ankara Beypazarı Örneği

4.1. Tarihi

Beypazarı, İç Anadolu bölgesinde bulunan Ankara şehrine ait tarihi bir ilçedir. Roma döneminden itibaren İstanbul ve Bağdat'ı birbirine bağlayan İpek yolu üzerindedir. Önemli bir ticari konuma sahip olan Beypazarı, bugüne kadar tarihi dokusunu korumayı başarmıştır. Bu tarihi doku, özellikle ahşap ve taş evlerin, cami ve hanların korunması ve civardaki doğal güzellikleriyle günümüzde halen önemli bir ziyaret merkezi olmaya devam etmektedir (Atak, 2008: 31-35).



Şekil 3: Ankara Beypazarı'na genel bakış (URL-1)

4.2. Mevcut Durum

Beypazarının mevcut durumu incelendiğinde; İki-üç katlı yapıların yer aldığı tarihi bölgede şehrin dokusu ile örtüşmeyen, eski tip aydınlatma elemanları kullanılmıştır. Kullanılan aydınlatmalar 8-10m yüksekliğinde olup, insan ölçeği ve mevcut yapı yükseklikleriyle uyum göstermemektedir (Şekil 4). Konutların bulunduğu yerlerde yüksek aydınlatma elemanlarından yayılan ışık, kontrolsüz olarak yapılarda ışık işgaline neden olmuştur (Şekil 5).



Şekil 4: Beypazarı meydan görünüm (Bade Kanatlı Arşivi)



Şekil 5: Beypazarı gece görünüm (URL-2)

Ayrıca kentin dokusu ile örtüşmeyen aydınlatma elemanları bazı bölgelerde yetersiz kalmış, bazı bölgelerde ise farklı renk ışık kullanılmıştır (Şekil6).



Şekil 6: Beypazarı- Tarihi Taş Mektep (URL-3)

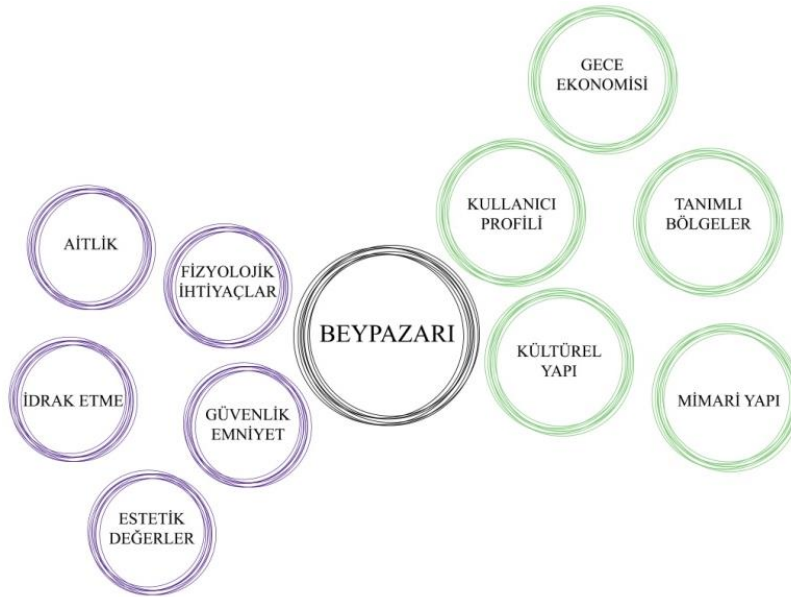


Şekil 7: Beypazarı dar sokak görünüm (URL-4)

Şekil 7’de görüldüğü gibi bölgede çok fazla aydınlatılmamış sokak hakimdir. Bu durum arızalı armatürlerin yanı sıra hiç aydınlatma elemanı kullanılmayan sokaklar da görülmektedir. Işığın olmaması ya da yetersiz olması kentlinin hareketini kısıtlayacak, ayrıca güvenlik ve emniyetin sağlanmasını zorlaştıracaktır. Temel ihtiyaçların karşılanmaması yüzünden, kentlinin bölgeye ait olma düşüncesi, idrak etme ve estetik açıdan değerlendirmesi mümkün değildir.

4.3. Planlama Yaklaşımı

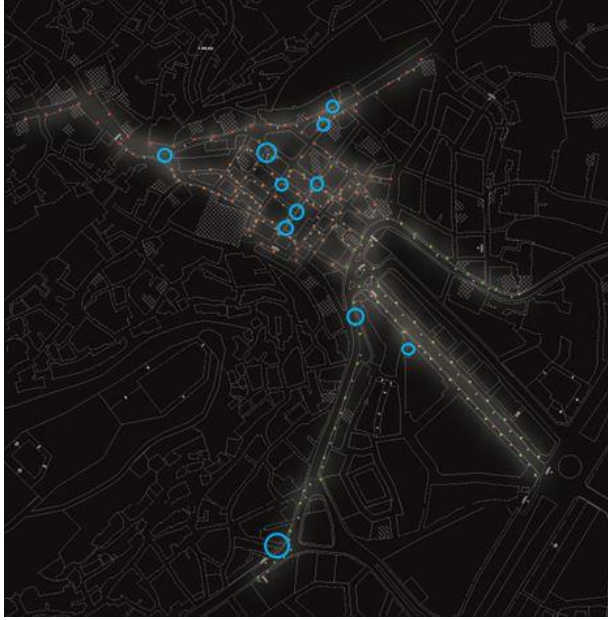
Tarihi Beypazarı Bölgesi’ni Maslow’un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kapsamında incelediğimizde, insanı fizyolojik ve psikolojik anlamda olumsuz etkileyen ve kentin estetik ve tarihi dokusunu gölgeleyen bir aydınlatma görmekteyiz. Ancak, kent meydanındaki aydınlatma, tarihi doku ve insan ile uyumlu bir yaklaşım sergilemelidir. Dolayısıyla kentteki ihtiyaçlarımızın karşılanması ve konforumuz için kent aydınlatmalarının doğru bir planlamaya ihtiyacı vardır.



Şekil 8: Beypazarı bölgesi analiz şeması (Bade Kanatlı Arşivi)

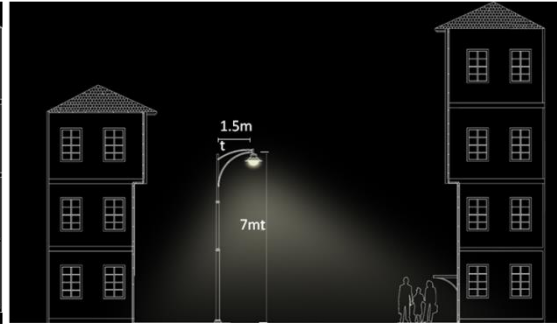
4.4. Öneri

Bey pazarı meydanındaki aydınlatmaların analizi yapılırken, bu tarihi mekânın güzelliği ön plana çıkarılması amaçlanmıştır, ayrıca içinde bulunan mekânı ziyaret edecek kişilerin konforu göz önüne alınmıştır. Yeniden düzenlemede mekândaki tarihi dokuya dokunulmamıştır. Aydınlatma planı düzenlenirken, meydana çıkan tüm sokak ve caddeler birlikte planlaması gerektiği düşünülmüştür. Aydınlatma direklerini mümkün olduğu kadar korumaya ve yer değiştirilmeye çalışılarak bir düzenleme yapılmıştır.



Şekil 9: Aydınlatma elemanları mevcut durumu (Bade Kanatlı Arşivi) Şekil 10: Aydınlatma elemanları önerilen durum (Bade Kanatlı Arşivi)

Mevcut durum aydınlatma planında bulunan 11 adet aydınlatma elemanı çıkarılması öngörülmüştür (Şekil 9). Ayrıca mevcut aydınlatma planında olmayan 31 adet aydınlatma elemanı eklenmesi öngörülmüştür (Şekil 10).



Şekil 11: Cadde örnekleri için prensip kesit (Bade Kanatlı Arşivi)

Şekil 12: Geniş sokak örnekleri için prensip kesit (Bade Kanatlı Arşivi)

Ana caddelerde ve geniş tarihi sokaklarda tek konsollu 7 metre yüksekliğinde aydınlatma direği kullanılması öngörülmektedir. Sokağın genişliğine ve insanın temel ve üst düzey ihtiyaçlarına göre tek sıra (Şekil 11) ya da karşılıklı iki sıra (Şekil 12) halinde dizilim yapılacaktır.



Şekil 13: Dar sokak örnekleri için prensip kesit 1
(Bade Kanatlı Arşivi)



Şekil 14: Dar sokak örnekleri için prensip kesit 2
(Bade Kanatlı Arşivi)

Tarihi dar sokaklarda ise 5 metre yüksekliğinde tek konsollu aydınlatma direği kullanılması öngörülmektedir (Şekil 13). Ayrıca bazı dar sokaklarda, 5 metre kotunda katener aydınlatma sistem yerleşimi öngörülmektedir (Şekil 14).

4.5. Abraham Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi Kuramı Kapsamında Mevcut Durum ve Öneri Planının Karşılaştırılması

Tarihi Ankara Beypazarı Bölgesi'nin kent aydınlatmasının mevcut durumu ve ortaya konulan öneri planı Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi bağlamında incelenmiş ve karşılaştırılması aşağıdaki Tablo 2'de verilmiştir.

Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi Basamakları	Mevcut Aydınlatma	Önerilen Aydınlatma
Fizyolojik İhtiyaçlar	Hareket insanın temel ihtiyaçlarından biridir. Aydınlatma elemanlarının yetersizliği ya da bakımsızlığından kaynaklı işlevsizliği nedeniyle, sokakların gecenin karanlığında kaybolması, insan hareketini kısıtlanmaktadır. Bu durum temel basamağın karşılanmadığını bize göstermektedir. *Maslow'a göre; temel gereksinimler karşılanmadığı sürece, diğer ihtiyaçlardan söz etmek mümkün değildir.	Aydınlatma elemanlarının homojen olarak tarihi bölgeye dağıtılması, insan hareketinin gece de kesintisiz devam etmesini sağlamaktadır. Bu durum insanın temel ihtiyacını karşılamakta ve bir sonraki basamağa geçmesini mümkün kılmaktadır.
Güvenlik İhtiyacı	Karanlık, insan psikolojisi üzerinde korku hissini oluşturmaktadır. Korku hissi beraberinde güvenlik ihtiyacını sorgulamayı gerektirir. Yetersiz ya da hiç aydınlatma elemanı bulunmayan sokakların güvenliğinden ise söz etmek mümkün değildir. Yetersiz ya da hiç aydınlatılmamış sokakların mevcut olmasından dolayı, güvenlik ihtiyacının karşılanmadığı gözlemlenmiştir.	Tarihi bölgede, bozuk armatürlerin tamiri, eksik veya fazla olduğu tespit edilen aydınlatma elemanlarının eklenmesi veya çıkarılması ile gündüz doğal ışıkla sağlanan konforun geceye de aynı şekilde yansımaları, bölgenin güvenliği açısından önem taşımaktadır.
Ait Olma Duygusu	Bazı bölgelerde yetersiz aydınlatılmış sokakların olması sebebiyle, gecenin karanlığında sosyal hayatın devam etmediği	Tarihi bölgede insanı odağına alarak aydınlatma planlaması yapıldığı zaman, kenti

	<p>görülmüştür. Bu durum, insanın yaşadığı bölgede ait olma duygusunu sorgulamaya yol açmaktadır.</p>	<p>deneyimleyen kişilerin sosyal hayattaki devamlılığı kesintisiz ve kent ile bir bütün olarak devam ettiği gözlemlenmiştir. Bu bütünlük ise ait olma duygusunu beraberinde getirmektedir.</p>
İdrak Etme İhtiyacı	<p>Yapı ölçeği ile uyumlu olmayan aydınlatma elemanlarından yayılan kontrolsüz ışıklar, insanın idrak etme ihtiyacını karşılamasını önlemektedir.</p>	<p>Yapı ölçeği ile uyumlu aydınlatma elemanlarının seçimi ve ışığın kontrollü yayılımı, insandaki idrak etme ihtiyacını karşılamaktadır.</p>
Estetik İhtiyaçlar	<p>Tarihi doku ile uyumlu olmayan aydınlatma elemanlarının kullanılması ve farklı renk ışık seçimleri dolayısıyla, estetik ihtiyaçların karşılanmadığı gözlenmiştir.</p>	<p>Tarihi dokuya uygun, aydınlatma elemanlarının seçilmesi ve aynı renk ışık seçimi, insandaki estetik ihtiyacı karşılamaktadır.</p>

Tablo 2: Ankara Beypazarı Bölgesi'nin Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kapsamında mevcut durum ve öneri planının karşılaştırılması (Bade Kanatlı ve Cem Doğan tarafından hazırlanmıştır.)

SONUÇ:

1960'lı yıllarda Abraham Maslow tarafından ortaya konulan İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı, günümüzde halen kabul edilmektedir. İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı incelendiğinde, fizyolojik ihtiyaçlar ve güvenlik ihtiyacı basamaklarının, insandaki temel ihtiyaçlar olduğunu söylemek mümkündür. Temel ihtiyaçlar, biyolojik yani güdüsel olarak insanda var olduğu ve bu ihtiyaçların sağlıklı bir insan hayatı için kısa aralıklarla sürekli olarak karşılanması gerektiği bilinmektedir. Çevresel faktörlere göre değişiklik gösterebileceğini söylediği diğer basamaklar olan; ait olma ihtiyacı, idrak etme ihtiyacı ve estetik ihtiyaçların karşılanması halinde ise, insan kendini bulmayı tamamlamaktadır. Dolayısıyla, insanın ihtiyaçlarını anlayabiliyor olmak, insanı anlamaktır. İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı neredeyse bir asır önce ortaya konmuş olmasına rağmen, bugün bile insanın olduğu her konuda bize yol göstermektedir. Çünkü insan bu süreçte değişmedi; değişen insanın çevresiydi. Dolayısıyla insanın bulunduğu her konuda bir fikir ortaya koyarken ya da bir tasarım yaparken, doğru ve hızlı bir sonuca ulaşmak için, izlenecek yöntemin odağına insan kavramını almak gerekmektedir. Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı, insanın konu edildiği her alanda doğru bir şemadır. Çünkü odağında insan kavramını bulundurmaktadır. Ortaya koyduğu basamaklar ise, doğru bir tasarım anlayışı için bize yol gösterecek olan maddelerdir. Maslow'a göre bu maddeler; fizyolojik ihtiyaçlar, güvenlik ihtiyacı, ait olma ihtiyacı, idrak etme ihtiyacı ve estetik ihtiyaçlar olmak üzere hiyerarşik olarak karşılanması gerekmektedir. İhtiyaçlar hiyerarşik olarak karşılanmadığı sürece, bir diğer basamağa geçmek mümkün değildir.

Günümüzde kentlerin doğru bir şekilde aydınlatılması için, aydınlatma master planları ortaya konulmaktadır. Şerefhanoglu Sözen'in ortaya koyduğu "Kent Güzelleştirme için Aydınlatma Master Plan Aşamaları" şeması bunlardan biridir. Bu şema incelendiğinde, içindeki maddelerin insan ihtiyaçları çerçevesinde ortaya konulduğunu söylemek mümkündür. Kent için ortaya konulan aydınlatma master planları, işlevsel ve estetik açıdan kentli ve kente gelen misafirlerin ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktir. Çünkü insan, bulunduğu ortamı kendi ihtiyaç ve konforuna göre düzenler. Bu bağlamda, kent aydınlatmasını düzenlemek için ortaya konulan master plan aşamalarının, Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramının bir yansıması olduğunu söyleyebiliriz.

Bu çalışmada, tarihi Ankara Beypazarı Bölgesi'ndeki aydınlatma elemanlarının mevcut durumu, Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramı kapsamında ortaya koyduğu maddeler üzerinden incelenmiş ve insan odaklı tasarım kavramının dikkate alınmadığı sonucuna varılmıştır. Kent aydınlatmasındaki eksiklikler ve yanlış uygulamalar nedeniyle bölgede yaşayan insanların ve tarihi bölgeyi ziyarete gelen misafirlerin, gece çeşitli sorunlar yaşadığı bilinmektedir. Bu sorunlar temelinde, tarihi bölgenin aydınlatılmasının odağına insan kavramının konulmadığını göstermektedir. Ancak tarihi bölge için ortaya konulan yeni öneride, kesintisiz bir gece yaşamının insanın sosyal hayatında bir yeri olmasına olanak sağladığını ve gündüz gibi gece de şehir hayatındaki tüm ihtiyaçlarını konforlu bir şekilde sağladığı sonucuna varılmıştır.

Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramını Ankara Beypazarı örneğinde kentsel aydınlatma elemanları çerçevesinde incelendiğinde, tüm kent aydınlatmaları için bir öneri planı ortaya sunmak mümkündür. Bu öneri planı hiyerarşik olarak takip edildiğinde, doğru bir kentsel aydınlatma planının ortaya konulması mümkündür.

Fizyolojik İhtiyaçlar	Aydınlatma elemanlarının homojen olarak bölgede konumlandırılması, gece insan hareketinin kesintisiz devamını sağlamaktadır.
Güvenlik İhtiyacı	Bozuk, eksik veya fazla olan aydınlatma elemanlarının; tamir edilmesi, eklenmesi veya çıkarılması ile bölgede yeterli bir aydınlatma sağlanıp, güvenlik ihtiyacı karşılanmalıdır.
Ait Olma İhtiyacı	Gece de gündüz gibi, sosyal hayatın devamlılığı açısından, bölgede yeterli sayıda aydınlatma elemanı kullanılması gerekmektedir.
İdrak Etme İhtiyacı	Işığın kontrollü yayılması insan algısı açısından önemli olduğu için, aydınlatma elemanları seçilirken yüksekliğin yapı ölçeği ile uyumlu olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir.
Estetik İhtiyaçlar	İnsandaki estetik ihtiyacın karşılanması, bölgeye uygun aydınlatma elemanın seçilmesi ve doğru renk ışık kullanımıyla karşılanacaktır.

Tablo 3: İnsan ihtiyaçlarını karşılayan bir kentsel aydınlatma planlaması için uyulması gereken maddeler (Bade Kanatlı ve Cem Doğan tarafından hazırlanmıştır.)

Bu planlamaya uyulması halinde;

- **Fizyolojik İhtiyaçlar:** Gece boyunca insan hareketinin kesintisiz devam etmesine olanak sağlamaktadır.
- **Güvenlik İhtiyacı:** İnsanın gece karanlığında karşıdan gelenin yüzünü açıkça görebilmesini ve dolayısıyla kendini güvende hissetmesini sağlamaktadır. Aynı zamanda karanlığın getireceği her türlü suçtan insanı korumayı amaçlamaktadır.
- **Ait Olma İhtiyacı:** Gündüz gibi gecede insanın sosyal hayatının devam ediyor olması, kente dair aitlik hissini sağlamaktadır.
- **İdrak Etme İhtiyacı:** Kentin tarihi dokusunu okumayı ve anlamayı sağlar. Ayrıca gece boyunca insandaki yer-yön kavramının devamlılığını sağlar.
- **Estetik İhtiyaçlar:** Güzel olan her yerde insan kendini bulur, kendini tanır ve kendine ulaşır. Aslında bu basamak, tüm diğer ihtiyaçların tamamlanmasıdır.

Sonuç olarak; insan kavramı tasarımın odağında olmalıdır. Çünkü kent için yapılan her mobilya, aslında insanın kent hayatındaki konforu için yapılmaktadır. Dolayısıyla, insanı odağına almayan hiçbir tasarımın başarılı olması mümkün değildir. Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi kuramının ise, kamusal alanlar için tasarlanan kent mobilyalarının insan odaklı tasarım çerçevesinde bize doğru bir yol çizeceğini söyleyebiliriz.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Yoktur.

KAYNAKÇA:

Tezler

- Akkaya, M. (2019). Kentsel Tasarım Kapsamında Zamanın Mekân Algısı Üzerine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, Sayfa: 3- 120.
- Atak, S. (2008). Beypazarı Şehri'nin Kuruluşu, Gelişimi ve Şehir İçi Arazi Kullanımı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya (Türkiye Coğrafyası) Anabilim Dalı Ankara, Sayfa: 31-35.
- Aydın, O. (2015). Tralleis Batı Nekropolü Kandil Buluntuları, Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Anabilim Dalı, Sayfa:10-23.
- Genamaz, Ş. (2008). Kentsel Mekân Algısında Yapay Aydınlatmanın Kullanılması ve Kent İmajı ile İlişkilendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Mekân Organizasyonu ve Tasarımı Programı, İstanbul.
- Küçük, P. (2014). Kentsel Aydınlatmada, Aydınlatma Master Planları ve Aydınlatma Master Planları İçin Bir Rehber Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Tasarım Anabilim Dalı, İstanbul, Sayfa: 5, 13, 57.
- Küçükkılıç, E. (2008). Kent Mobilyası Olarak Aydınlatma Elemanları – Boğaziçi'nden Örnek İncelemeler, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Yapı Fiziği Programı, Sayfa:2-14.
- Onuk, N. T. (2008).Kentsel Dış Mekânların Aydınlatılması Kapsamında Işık Kirliliğinin İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Zeybek Çetin, R. (2012). Tarihi Kent Merkezlerinde Yeniden Canlandırma Politikaları Üzerine Değerlendirme: İzmir Kemeraltı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Kentsel Tasarım Anabilim Dalı, İzmir, Sayfa:41.

Makaleler ve Bildiriler

- Bertin, S. (2015). A Reflection on Light as a Medium: Surveillance, the Sublime, and Poetics in Montreal's Nocturnal Landscape, Ph.D. Candidate in Environmental Design, University of Montreal, Intermédialités Dergisi, Çevrimiçi Yayın: 30 Ağustos 2016, Sayı:26.
- Çağlayan, S. A. , Özturan, Ö., & Erten Bilgiç, D., (2014). Kent Meydanı Yapay Aydınlatması Kriterleri. 1.Uluslararası Kentsel Planlama, Mimarlık, Tasarım Kongresi, Kocaeli. Cilt.1,Sayfa:417-426.
- Düzenli, T., Yılmaz S., Özkan D.G., (2017). Peyzaj Mimarlığı Eğitiminde Donatı-Mekân İlişkisinin Kurgulanması Building The Relationship Between Furniture- Space In The Education of Landscape Architecture, The Journal of International Social Research, 10: 478- 485.
- Fiori, S. and Regnault C. (2007). La conception des ambiances, Concepteurs sonores et concepteurs lumière. Figures professionnelles émergentes des ambiances architecturales et urbaines, Culture et recherche, No:113, Page:19-21.
- Güneş, S. (2005). Kent Mobilyası Tasarımından Disiplinlerarası Etkileşim, Planlama- TMMOB Şehir Planlamacıları Odası Yayını 2005/3, Sayı:33: 92-95.
- Kılıç Sirel, H. (2016). Türkiye Tasarım Kronolojisi- Aydınlatma, 3. İstanbul Tasarım Bienali: Biz İnsan Mıyız? Kapsamında hazırlanmıştır.
- Köseli, C. G. Ve Yener, A.K. (2019). İnsan Odaklı Aydınlatma Tasarım Konsepti: Ofis İç Mekânı İçin Bir Öneri, 12. Aydınlatma Kongresi Bildiriler, 18-19 Eylül 2019 İstanbul Fuar Merkezi İstanbul, Sayfa: 145-152.

Özer, N. M. ve Ayten, A. M. (2005). Kamusal Odak Olarak Kent Meydanları, Planlama- TMMOB Şehir Planlamacıları Odası Yayını, Journal of the Chamber of City Planners- Union of Chambers of Turkish Engineers and Architects 2005/3, Sayı:33 Sayfa:96-98.

Özenç, S. ve Menteseoğlu, D. (2013). İzmir'deki Kent Aydınlatmasına Yönelik Olumsuz Uygulamalar ve Çözüm Önerileri, TMMOB 2. İzmir Kent Sempozyumu / 28-30 Kasım 2013, Sayfa:69-73.

Özömer, M. ve Sümengen, Ö. (2019). Kültür Varlıklarının Dönüşümü ile Sokak Ölçeğinde Aydınlatma Tasarımı Değerlendirmesi: Kayseri-Ali Saip Paşa Sokağı, 12. Aydınlatma Kongresi Bildiriler, 18-19 Eylül 2019 İstanbul Fuar Merkezi İstanbul, Sayfa: 105- 112.

Şerefhanoğlu Sözen, M. (2005). Kent Güzelleştirme ve Aydınlatma Master Planı, TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası, III. Ulusal Aydınlatma Sempozyumu ve Sergisi Bildirileri, Y.T.Ü., Mimarlık Fakültesi, İstanbul, Sayfa:13.

Raporlar

ISO 9241-210:(2010). Ergonomics of Human-System Interaction, Part 210: Human-Centred Design for Interactive Systems, 2010.03.15, Page:4.

Kitaplar

Lynch, K. (1960). The Image Of The City, Kent İmgesi, Massachusetts Institute Of Technology & Harvard College, Çeviren: İrem Başaran Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, IV. Basım: Kasım 2012, Sayfa:3-14.

Maslow, H. A. (1954). Motivation and Personality, Harper and Row, New York. Page:59-75

Maslow, A. (1962). Toward A Psychology of Being, İnsan Olmanın Psikolojisi, Çeviren: Okhan Gündüz, Kural Dışı Yayıncılık, İstanbul Mart 2001, Sayfa:26, 162-165.

Narboni, R. (2004). Lighting the Landscape: Art, Design and Technologies, Birkhäuser, Germany, Page:66.


Web Siteleri

URL-1. <https://gezimanya.com/beypazari> (Erişim Tarihi: 2020.05.22).

URL-2. <https://kuvvetlitabanlar.com/beypazari/> (Erişim Tarihi: 2020.11.01).

URL-3. <http://www.hasankoca.com.tr/beypazari/> (Erişim Tarihi: 2020.11.01).

URL-4 <https://kuvvetlitabanlar.com/beypazari/> (Erişim Tarihi: 2020.11.01).

Article Info	RESEARC ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	Human Centred Design Approach Within the Framework of the Search for Quality in Urban Spaces: The Case of Edirne Selimiye Mosque and Its Vicinity		
Corresponding Author	Tuğba KİPER/ Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, tkiper@nku.edu.tr		
Received Date	28.11.2020		
Accepted Date	09.03.2021		
Author / Authors	Ayça NEĞİŞ Tuğba KİPER Murat ÖZYAVUZ	ORCID: 0000-0003-3263-6890 ORCID: 0000-0003-3396-5661 ORCID: 0000-0003-3418-9713	
How to Cite	NEĞİŞ, A., KİPER, T., ÖZYAVUZ, M.. (2021). Kentsel Mekanlarda Kalite Arayışı Çerçevesinde İnsan Odaklı Tasarım Yaklaşımı: Edirne Selimiye Camii ve Çevresi Örneği , Kent Akademisi, Volume, 13 (43),		

Kentsel Mekanlarda Kalite Arayışı Çerçevesinde İnsan Odaklı Tasarım Yaklaşımı: Edirne Selimiye Camii ve Çevresi Örneği

Ayça NEĞİŞ¹
Tuğba KİPER²
Murat ÖZYAVUZ²

ABSTRACT:

Many strategies with the themes of livability and sustainability have been developed in solving environmental problems arising with rapid urbanization. At the basis of the strategies developed, nature and human priority quality quests have taken place and concepts such as quality of life and space quality have come to the fore. In this context, the study is built on the hypothesis that "Spatial quality is an important actor in the development of design decisions for urban out door spaces". For this purpose, design decisions for the physical space quality of Edirne Province Selimiye Mosque and its vicinity have been developed. In line with the study, comfort-image oriented spatial quality arameters were developed within the framework of literature information and field observations. Maps regarding transportation conditions, building-function conditions, green area conditions, mass space, floor heights, urban images, protected areas and registered building conditions were created in accordance to the specified parameters. As a result of the study, the strengths and weaknesses of the area were determined and various design decisions were developed for the application to improve the quality of the space within the scope of the findings obtained from the analyzes.

KEYWORDS: Urban Space, Spatial Quality, Urban Space Quality, Comfort and Image, Edirne Selimiye Mosque

ÖZ:

Hızlı kentleşme ile ortaya çıkan çevresel sorunların çözümünde yaşanılabilirlik, sürdürülebilirlik temalı birçok strateji geliştirilmiştir. Geliştirilen stratejilerin temelinde de doğa ve insan öncelikli kalite arayışları yer almış olup, yaşam kalitesi, mekan kalitesi gibi kavramlar ön plana çıkmıştır. Bu kapsamda çalışma "Kentsel dış mekanlara yönelik

¹ Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi, aycanegis@gmail.com.

² Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Güzel sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Tekirdağ, tkiper@nku.edu.tr, mozyavuz@nku.edu.tr.

tasarım kararlarının geliştirilmesinde, mekan kalitesi önemli bir etkidir” hipotezi üzerine kurgulanmıştır. Bu amaçla; Edirne İli Selimiye Camii ve yakın çevresinin fiziksel mekan kalitesine yönelik tasarım kararları geliştirilmiştir. Çalışma doğrultusunda; literatür bilgileri ve arazi gözlemleri çerçevesinde konfor-ımağ odaklı mekansal kalite parametreleri geliştirilmiştir. Belirlenen parametreler doğrultusunda; ulaşım durumu, yapı-fonksiyon durumu, yeşil alan durumu, kütle boşluk durumu, kat yükseklikleri, kentsel imgeler, korunan alanlar ve tescilli yapı durumuna ilişkin haritalar oluşturulmuştur. Çalışma sonucunda; analizlerden elde edilen bulgular kapsamında alana ilişkin güçlü ve zayıf yönler saptanarak, mekan kalitesini geliştirecek uygulamaya yönelik çeşitli tasarım kararları geliştirilmiştir.

ANAHTAR KELİMELELER: Kentsel Mekan, Mekan Kalitesi, Kentsel Mekan Kalitesi, Konfor ve İmağ, Edirne İli Selimiye Camii

“Kentsel Mekanlarda Kalite Arayışı Çerçevesinde İnsan Odaklı Tasarım Yaklaşımı: Edirne Selimiye Camii ve Çevresi Örneği”

GİRİŞ

Kent, topluluk olarak yaşayan insanların, ortak yaşamlarından doğan ve onların yaşam biçimleri ile şekillenen (Kaya, 2007), arazi kullanımının ve insan etkisinin en fazla olduğu alanlardır. Bununla birlikte kentler; doğal, fiziksel, sosyal ve ekonomik özelliklerin birlikteliği ile şekillenen dinamik bir yerleşim alanıdır. Sahip olduğu bu özellikleri ile süreç içerisinde kentsel alanlarda çeşitli değişim ve dönüşümler yaşanmıştır. Bu da kentsel alanların planlanması ve tasarımına yönelik çeşitli yaklaşımların geliştirilmesine sebebiyet vermiştir. Ülkemizde Onuncu ve Onbirinci Kalkınma Planları ile kentlere ilişkin karar alma süreçlerinde “kentsel yaşam kalitesi” yaklaşımının geliştirilmesi de bunun bir örneğidir. Bu kapsamda kentsel alanlarda “kalite” kavramı üzerinde önemle durulan bir konu haline gelmiştir. Beardsley (1998); kalite için, “işlevsel açıdan etkin, yapısal açıdan sağlam ve görsel açıdan çekici” kavramlarını tanımlamıştır. Kentlerin önemli bir parçası olan kentsel mekanlar, kentsel dokunun yapılaşmamış alanları, binalar dışında kalan bölümleridir (Şahin ve Dostoğlu, 2007). İnceoğlu ve Aytuğ (2009)’un da belirttiği gibi; kentsel mekan, bir şehrin/kentin ana bütünleşme aracıdır. Bununla birlikte, salt kentsel mekanların varlığı yeterli değildir. Bu çerçevede, kentsel mekanların kalite parametreleri çerçevesinde nitelikli yaşam olanakları sunmalarına yönelik olarak tasarlanması gerekir. Bu noktada; kentsel mekan olarak tanımlanan sokaklar, binalar, yeşil alanlar, caddeler ve meydanlar gibi yapılar arasında yer alan alanların belirli bir kalite düzeyine erişebilmeleri için birtakım ölçütlere sahip olmaları gerekmektedir. Öyle ki Paumier (1988)’de; başarılı bir kamusal mekan tasarımında her ölçekte kalite kriterinin aranması gerektiğinden bahsetmiştir. Madden (2001) ve Whyte (2000) ise; kolay ulaşılabilirlik, konfor, sosyallik ve aktivitenin kamusal mekan kalitesinin dört ana karakterini oluşturduğundan bahsetmiştir. Bu noktada kentsel mekanların tasarımında insan ihtiyaçlarının temel noktada yer aldığı görülmüştür. Lynch (1990), Sherwin Greene (1992); Nasar (1998), Voordt ve Wegen (2005); Van der Voort ve Van Wegen (2005); PPS (2007); Gehl (2011)’in yapmış oldukları pek çok çalışmada da insan ihtiyaçlarına göre şekillenen mekan kalitesi üzerinde durulmuştur. Bu çalışmaların birçoğunda; bir kamusal alanın başarılı olabilmesi için, ulaşılabilir olması, kullanım çeşitliliğine sahip olması, konforlu ve iyi bir imajının olması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Van der Voordt ve Van Wegen (2005), mekanda kalite kavramını işlevsel, estetik, teknik ve ekonomik kalite olmak üzere 4 ana başlıkta ele almıştır. Ülkemizde, 2009 yılında gerçekleştirilen “Kentleşme Şûrası”nda; “Mekansal karakteri destekleyerek, kentsel imaj ve kimlik değerlerini ön plana çıkaran” tasarım kararlarına vurgu yapılmıştır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan Kentsel Tasarım Rehberlerinde de kentsel açık alanlara ilişkin olarak “mekansal kalitenin arttırdığı tasarım ve planlama yaklaşımlarının oluşturulması” hedeflenmektedir. “Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı (2010–2023)” nda da kentsel mekan kalitesinin önemine dikkat çekilmiştir. Bununla birlikte; İnceoğlu, M. (2007); İnceoğlu ve Aytuğ (2009); Çınar Altınçekiç ve ark., (2014); Uzgören ve Erdönmez, (2017); Acarlı ve ark, (2018); Akbaş ve Kiper (2020) gibi araştırmacılar da kentsel alanlarda mekan kalitesine yönelik çalışmalar yapmışlardır.

Buradan yola çıkılarak bu çalışmada; “Kentsel dış mekanlara yönelik tasarım kararlarının geliştirilmesinde, mekan kalitesi önemli bir etkidir” hipotezi çerçevesinde; Edirne İli Selimiye Camii ve yakın çevresinin fiziksel mekan kalitesine yönelik tasarım kararları geliştirilmiştir. Bu doğrultuda; literatür bilgileri ve arazi gözlemleri çerçevesinde mekansal kalite değerlendirilmesine yönelik çeşitli analizler (ulaşım yoğunluğu (taşıt, yaya, taşıt-yaya), kat yüksekliği, alan kullanımı, açık-yeşil alan, kütle-boşluk, kentsel imgeler, tescilli yapı durumu) yapılmıştır. Analizlerden elde edilen bulgular çerçevesinde alana ilişkin güçlü ve zayıf yönler saptanmış ve ulaşım, yeşil alan ile

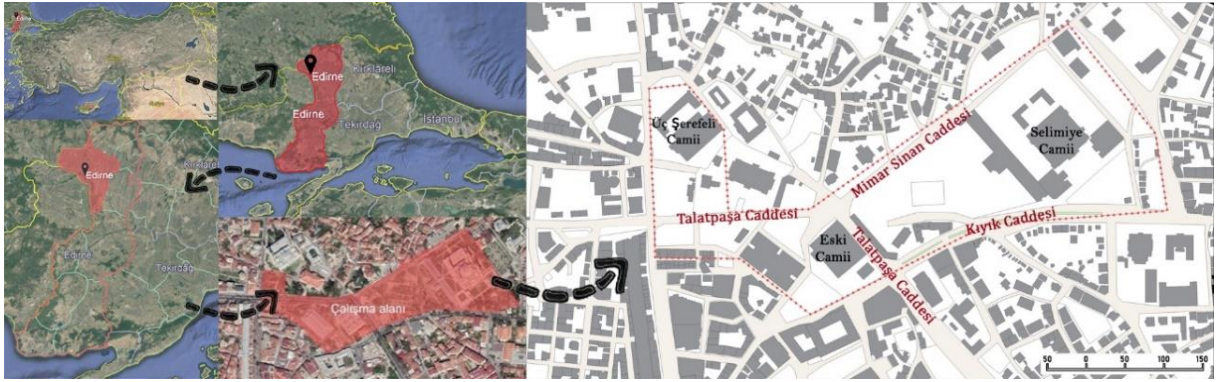
alan kullanımlarına yönelik malzeme, renk ve dokuya ilişkin uygulamaya dönük çeşitli tasarım kararları geliştirilmiştir.

1. MATERYAL ve YÖNTEM

1.1. Materyal

Çalışma alanı olarak, Edirne tarihi kent merkezinde bulunan Selimiye Camii ve çevresi seçilmiştir. Çalışma alanı yaklaşık 115 000 m² büyüklüğe sahip olup, alan içerisinde Edirne'nin simge yapıları arasında yer alan Selimiye Camii, Eski Camii, Üç Şerefeli Camii ve Bedesten yer almaktadır. Alan sınırları, Talat Paşa Caddesi, Kıyık Caddesi, Mimar Sinan Caddesi gibi üç ana arter ile çevrelenmektedir (Şekil 1).

M.Ö. 5. yüzyıldan günümüze kadar birçok farklı medeniyetin etkisi ile biçimlenmiş olan kent, M.Ö. 7. yüzyılda ilk kez Trak uygarlığına (Odrysia ya da Orestias), M.S. 123-124 yıllarında Roma İmparatoruna (Hadrianopolis) ve daha sonrada Bizans İmparatorluğuna ev sahipliği yapmıştır. Bizans döneminde surlarla çevrilen kare planlı kent suru, 1361 yılında Osmanlı tarafından fethedilmiş ve kente Edirne adını verilmiştir. Kent kalenin doğusunda gelişim göstererek, uzun yıllar Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik yapmıştır. Osmanlı mimarisinin izlerini taşıyan birçok kültür varlığı çalışma alanı ve çevresinde yer almaktadır. Bunlar; Eski Camii (1403-1414), Bedesten (1417-1418), Üç Şerefeli Camii (1443-1448), Kirazlı (Hadım Şahabettin Paşa) Mescidi (1436), Selimiye Camii (1568-1575), Ali Paşa Çarşısı (1569), Peykler Medresesi ve Saatli Medrese (15.yy.), Rüstem Paşa Kervansarayı (16.yy.), Sokollu Mehmet Paşa Hamamı ve Taşhan (16.yy. 2. yarısı), Müşir Dairesi (Bugünkü Tümen Komutanlığı), Belediye Binası (1898), Dar-ül Eytam (Yetimler) Çarşısı (1911)'dir. Ayrıca deprem nedeniyle 1752 yılında yıkılmış, kazı ile kalıntıları bulunan Yemiş Kapanı Hamı da (1588) çalışma alanı içinde yer almaktadır (Usal, 2006; Erdoğan ve Kuter, 2010; Baysal, 2013; Karakaya, 2013; Ersoy, 2018; Anonim 2020a).



Şekil 1. Çalışma alanı konumu

Selimiye Camii ve çevresinin çalışma alanı seçilmesinin nedenleri aşağıda sıralanmıştır;

- Kentin simge yapılarının bulunması (Selimiye Camii, Eski Camii, Üç Şerefeli Camii),
- Ticari ve sosyal açıdan en önemli olan Saraçlar Caddesi, Yetimler Çarşısı ve Alipaşa Çarşısına yakın olması,
- Tarihi dokusu nedeni ile yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağı olması,
- Alan çevresinde yaya kullanımının yoğun olması,
- Kentin önemli ulaşım bağlantılarının kesişim noktasında yer alması (Mimar Sinan Caddesi; Talatpaşa Caddesi ve Kıyık Caddesi),
- Alanın Kentsel Sit Alanı olarak koruma altına alınmış olması.

Çalışma alanı ve konusuyla ilgili makale, tez, rapor vb. literatür çalışmaları, alan özelinde ilgili kurum ve kuruluşlardan alınan veriler, arazi çalışmalarında yapılan yerinde gözlemler sonucu elde edilen veriler ile Edirne Belediyesi'ne ait 1/1000 ölçekli imar planı araştırmanın diğer materyallerini oluşturmaktadır.

1.2. Yöntem

Çalışma kapsamını, Selimiye Camii ve yakın çevresinin fiziksel mekan kalitesinin belirlenmesi oluşturmaktadır.

Çalışma metodu; (1) literatür araştırması ve veri toplama, (2) fiziksel mekan kalitesine yönelik çeşitli parametrelerin geliştirilmesi, (3) geliştirilen her bir parametreye ilişkin değerlendirmeler yapılarak çeşitli haritaların (ulaşım yoğunluğu (taşıt, yaya, taşıt-yaya), kat yüksekliği, alan kullanımı, açık-yeşil alan, kütle-boşluk, sit alanı sınırları ve kentsel imaj) oluşturulması, (4) haritalardan ve arazi gözlemlerinden elde edilen bilgiler kapsamında mevcut duruma

ilişkin güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditlerin saptanması (SWOT Analizi), (5) ulaşım durumu, yeşil alan ve alan kullanımlarına yönelik malzeme, renk, doku özelinde uygulamaya yönelik çeşitli tasarım kararlarının geliştirilmesi olmak üzere 5 temel aşamada şekillenmiştir. Yöntem temel kurgusunun oluşturulmasında; Tırnakçı ve Akıbaşı, 2018; Acarlı ve ark. 2019; Akbaş ve Kiper, 2020'in yapmış olduğu çalışmalar etken olmuştur.

Birinci aşamada; konu ve alan ile ilgili çeşitli literatür verileri toplanmış ve değerlendirilmiştir.

İkinci aşamada; örnek alanın fiziksel mekan kalitesine yönelik çeşitli parametreler oluşturulmuştur (Tablo 1). Parametrelerin saptanmasında, konu ile ilgili yurt içinde ve yurt dışında gerçekleştirilmiş araştırmalar ve incelemeleri içeren literatür taramaları (Lynch, 1990; Greene, 1992; Nasar, 1998; Türk, 2004; Franz, 2005; Voordt ve Wegen 2005; Voordt ve Wegen, 2005; Van der Voort ve Van Wegen, 2005; PPS, 2007; Gehl, 2011; İnceoğlu ve Aytuğ, 2009; Acarlı ve ark. 2019; Akbaş ve Kiper, 2020; Tırnakçı, 2020) etken olmuştur. Geliştirilen parametreler konfor ve imaj odaklı olarak 8 adet parametreden oluşmuştur.

Tablo 1. Fiziksel mekan kalite parametreleri (Lynch, 1990; Greene, 1992; Nasar, 1998; Türk, 2004; Franz, 2005; Voordt ve Wegen 2005; Voordt ve Wegen, 2005; Van der Voort ve Van Wegen, 2005; PPS, 2007; Gehl, 2011; İnceoğlu ve Aytuğ, 2009; Acarlı ve ark. 2019; Akbaş ve Kiper, 2020; Tırnakçı 2020' dan yararlanılarak oluşturulmuştur)

Parametre
Ulaşım Yoğunluğu (taşıt, yaya, taşıt-yaya)
Mekanın Sunduğu Aktivite ve Fırsatlar (Yapı-fonksiyon durumu: ticaret, kültür, eğitim, konut, ibadet vb.)
Yeşil Alan Durumu
Kütle Boşluk Durumu
İnsan Ölçüsüne Uygunluk (Kat yükseklikleri)
Kentsel İmgeler (Bölge, düğüm, iz, landmark)
Korunan Alanlar (Sit alanları)
Tescilli Yapı Durumu (Tescilli sivil mimari yapı, anıtsal yapı)

Üçüncü aşamada; ulaşım yoğunluğu (taşıt, yaya, taşıt-yaya), kat yüksekliği, alan kullanımı, yeşil alan, kütle-boşluk durumu, kentsel imgeler, korunan alanlar ve tescilli yapılara ilişkin haritalar oluşturulmuştur. Haritalar mevcut durum ve Uygulama İmar Planlarına göre olmak üzere iki şekilde ele alınmıştır.

Dördüncü aşamada; haritalardan ve arazi gözlemlerinden elde edilen bilgiler kapsamında mevcut duruma ilişkin güçlü ve zayıf yönler ile fırsat ve tehditler Swot Analizi tekniği çerçevesinde ortaya konmuştur.

Beşinci aşamada; elde edilen bulgular kapsamında ulaşım, tipoloji, malzeme, yeşil alan ile kentsel donatılara ilişkin, çeşitli görseller (plan, kesit, üç boyut görünüm) eşliğinde, mekansal kalitenin görsel ve işlevsel açıdan geliştirilmesi ile tarihi kent merkezinin sürdürülebilirliği için uygulamaya yönelik çeşitli tasarım kararları geliştirilmiştir.

2. BULGULAR ve TARTIŞMA

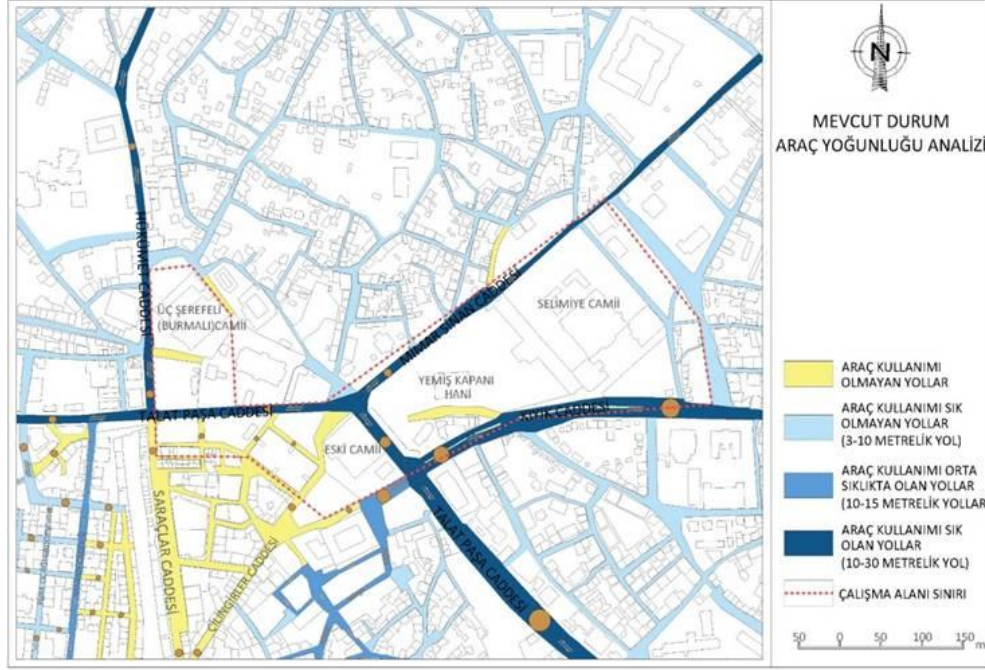
Çalışma alanı içerisinde yapılan gözlemler sonucunda; Selimiye Camii ve çevresinin yoğun olarak kullanıldığı gözlenmiştir. Birçok yaş grubundan yerli, yabancı turist ve yerel halk tarafından kullanılan; idari, ticari, dini ve eğitim alanları bulunmaktadır. Alan ve çevresinde tescilli yapıların bulunduğu ve bu yapıların işlevleri değiştirilerek veya aynen korunarak kullanılmaya devam edildiği belirlenmiştir. Bulgular kapsamında; Selimiye Camii ve çevresinde mevcut ve imar planı durumuna yönelik analizler yapılarak alanın zayıf ve güçlü yönleri belirlenmiştir.

2.1. Ulaşım Durumuna İlişkin Bulgular

Çalışma alanı çevresinde ulaşım durumu ile ilgili olarak mevcut ve Uygulama İmar Planına göre ulaşım ağı yoğunlukları saptanmıştır.

Yapılan gözlemler ve incelemeler doğrultusunda Talat Paşa, Kıyık, Hükümet ve Mimar Sinan Caddeleri 'nin araç ve yaya kullanımı olarak en yoğun kullanıma sahip caddeler olduğu belirlenmiştir (Şekil 2, Şekil 3). Bu caddelerin yoğun

olarak kullanılmasının nedenleri; toplu taşıma güzergahlarında yer alması, turizm odaklarına yakın olması ve yaya öncelikli olarak kullanılan Saraçlar Caddesi ve Çilingirler Caddelerine yakın olmasıdır. Alan hem yaya hem de araç (özel, toplu taşıma, vb.) ulaşımı açısından erişilebilir bir konumda yer almaktadır. Bununla birlikte çevresinde Landmark niteliğindeki anıtsal yapıların (Selimiye Camii, Üç Şerefeli Camii, Eski Camii) yer alması da araştırma alanının yoğun kullanımına neden olmaktadır. Bu da özellikle yoğun sirkülasyonla birlikte, ara sokakların otopark gibi kullanılmasını sağlamıştır. Bunun sonucu olarak da trafik akışında aksaklıklar ve düzensizlikler oluşmakta ve bu durum da araştırma alanının mekansal kalitesini düşürmektedir.

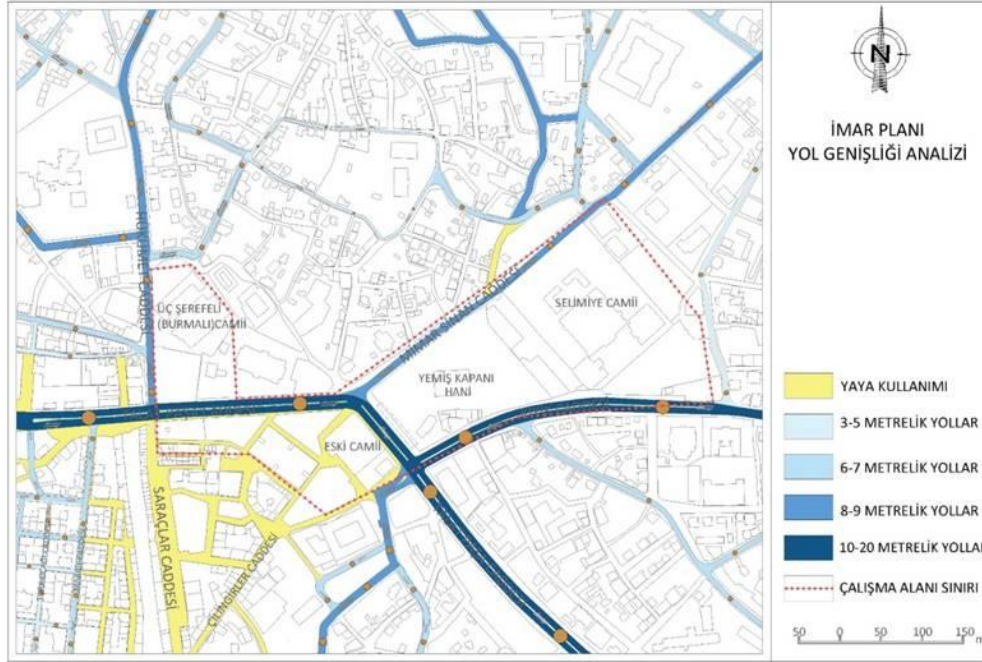


Şekil 2. Araştırma alanına ilişkin mevcut durum ulaşım yoğunluğu (taşıt, yaya, taşıt-yaya) analizi



Şekil 3. a) Mimar Sinan Caddesi b) Talatpaşa Caddesi yaya geçidi

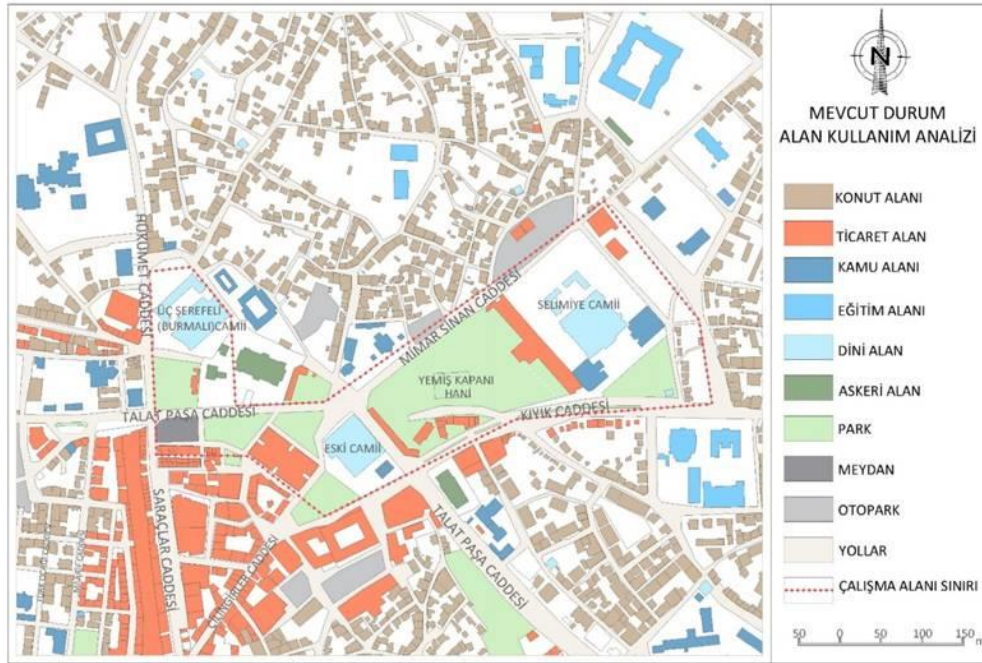
1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'na göre; mevcutta yoğun araç kullanımı olan Talat Paşa Caddesi, Kıyık Caddesi, Hükümet Caddesi 17 ve 20 metre genişliğinde planlanmıştır. Alan genelinde trafik akışı çift yönlü iken 6 metre ve altı yollarda tek yönlü trafik akışı olduğu belirlenmiştir. Ayrıca araç trafiğine kapalı olan Çilingirler Caddesi ve Saraçlar Caddesi'nin çevresine ek olarak, Makedonya Kulesi çevresi de araç kullanımına kapatıldığı belirlenmiştir (Şekil 4).



Şekil 4. Araştırma alanına ilişkin Uygulama İmar Planına göre yol durum analizi

2.2. Alan Kullanımına İlişkin Bulgular

Bu başlık çerçevesinde; çalışma alanı ve yakın çevresine ilişkin alan kullanımına ilişkin yapı-fonksiyon durum değerlendirmesi yapılmıştır. Çalışma alanı çevresinde yapıların %49.4'ü konut, %28.1'i ticari yapı, %7.2'si kamu yapısı, %6.5'i eğitim yapısı, %7'si dini yapı, %1.7'si askeri yapı olduğu belirlenmiştir. Çalışma alanı ve çevresinde çoğunlukla konut ve ticari yapılar bulunmaktadır. Ticari alanların bir noktada (Saraçlar ve Çilingirler Caddesinin çevresindeki) toplandığı ve ticaret odağı olduğu gözlenmiştir (Şekil 5).



Şekil 5. Araştırma alanına ilişkin mevcut durum alan kullanım analizi

Uygulama İmar Planına göre çalışma alanı çevresinde yapıların %32.1'i konut, %3.8'i ticari-konut, %34.5'i ticari yapı, %11.5'i kamu yapısı, %5'i eğitim yapısı, %9.7'ini dini yapı, %4'ü askeri yapı olduğu belirlenmiştir. Bu planlama ile konut ve eğitim yapıları azalmış, ticari, kamu, dini, askeri yapıları artmıştır. Ayrıca alana ticari-konut alanları eklenmiştir (Şekil 6). Farklı alan kullanımlarına ilişkin görseller de Şekil 7. de verilmiştir.



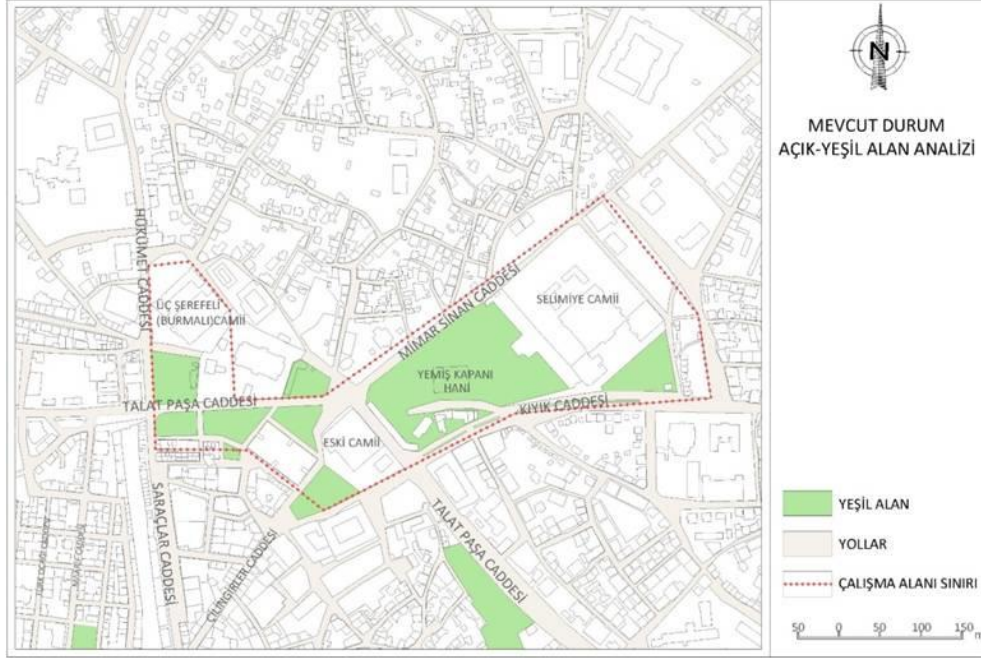
Şekil 6. Uygulama İmar planına göre alan kullanım analizi



Şekil 7. a) Alipaşa Çarşısı (Ticaret alanı) b) Bedesten (Ticaret alanı) c) Tuğay Komutanlığı (Askeri alan)
d) Belediye binası (Kamu alanı)

2.3. Açık- Yeşil Alan Durumuna İlişkin Bulgular

Çalışma alanı çevresinde 38900 m²'lik yeşil alan bulunmaktadır. Alanın %5.4'ünü oluşturan yeşil alanlar, çoğunlukla anıtsal yapıların ve ticaret alanlarının (kafe, restoran) bahçeleri olarak, oturma, dinlenme ve seyir amaçlı kullanımlar için ayrıldığı gözlemlenmiştir (Şekil 8, Şekil 9). Bu durum yeşil alanların daha etkin olarak kullanılmasının gerekliliğini ortaya çıkartmaktadır.

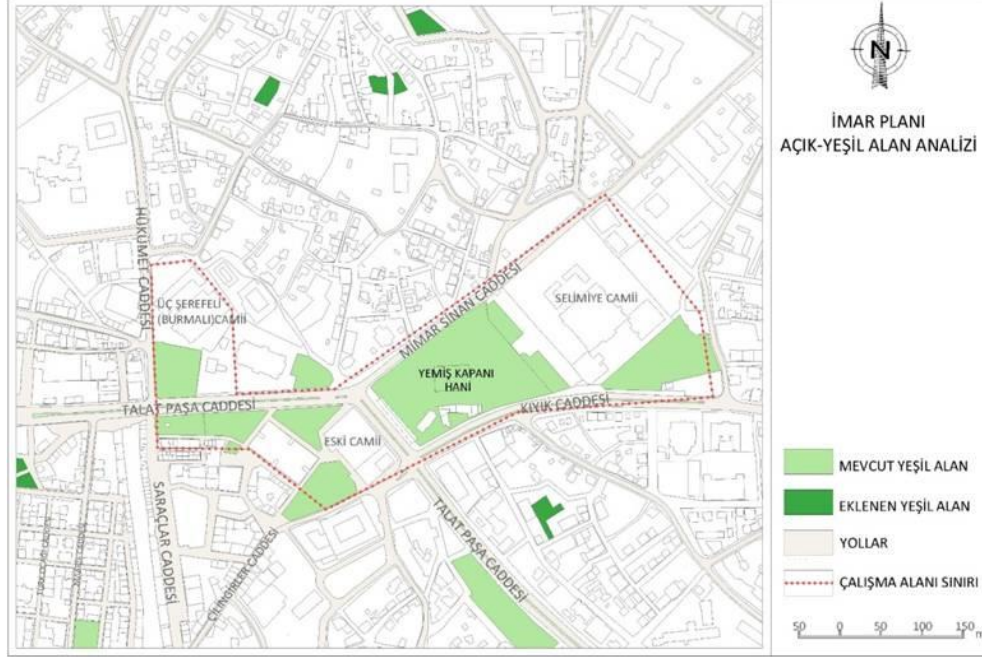


Şekil 8. Araştırma alanına ilişkin mevcut durum yeşil alan analizi



Şekil 9. a) Edirne meydanı b) Selimiye Camii önündeki açık-yeşil alan

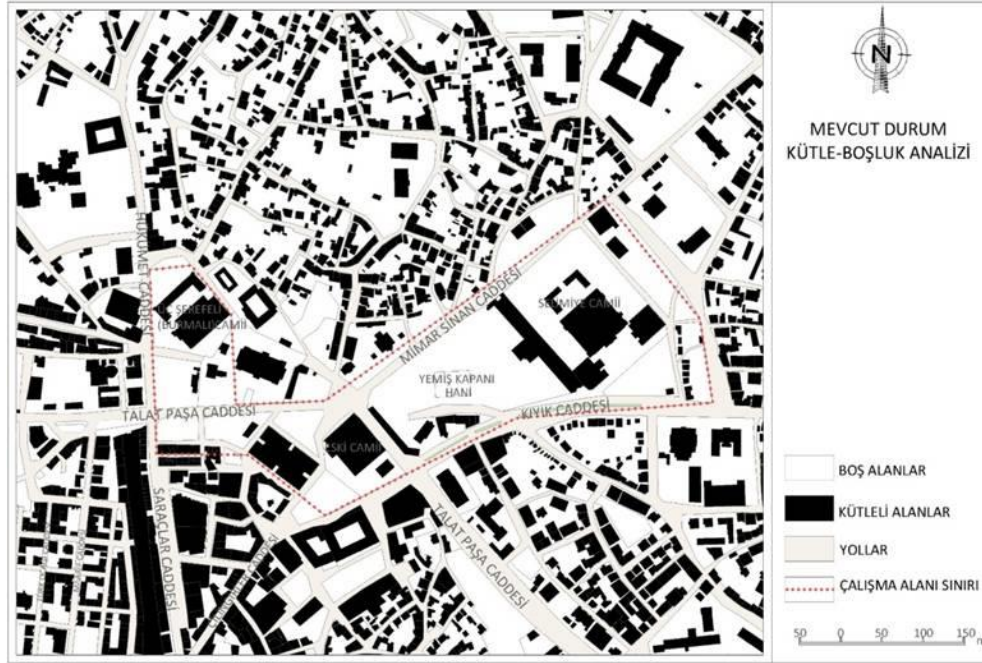
Uygulama İmar Planına göre araştırma alanı ve çevresinde 49500 m² yeşil alan planlanmıştır. Alanın %6.9'unu kaplayan yeşil alanlar; mevcut yeşil alanların korunması ve imar planında yeni yeşil alanların eklenmesi ile oluşturulmuştur. Bu planlama ile özellikle alanın kuzey ve güney bölümlerinin bir kısmına yeni yeşil alanların eklenmesi ile yeşil alan miktarı artmıştır (Şekil 10).



Şekil 10. Uygulama İmar Planına göre yeşil alan analizi

2.4. Kütle-Boşluk Durumuna İlişkin Bulgular

Çalışma alanı ve çevresinde kütle-boşluk durumu incelendiğinde; genel anlamda yapı ile boşluk alanı oranının dengeli olmadığı saptanmıştır (Şekil 11). Şekil 11 incelendiğinde; güney yönde bitişik ve sık yapıların, kuzey yönde ise dağınık ve az yoğunlukta yapıların olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca kent merkezinde, vistaların oluşturulacağı nitelikte açıklıkların fazla olduğu bir düzen gözlemlenmiştir. Bu durum araştırma alanının mekansal kalitesine olumlu etki yaratmaktadır.



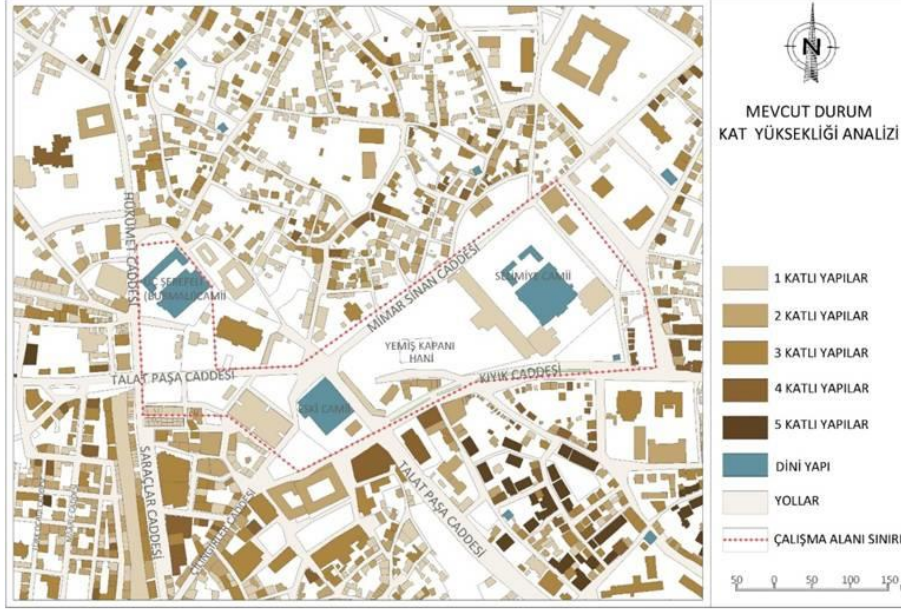
Şekil 11. Araştırma alanına ilişkin mevcut durum kütle-boşluk analizi

2.5. İnsan Ölçüsüne Uygunluk Durumuna İlişkin Bulgular

Bu başlık çerçevesinde çalışma alanı ve yakın çevresine ilişkin kat yükseklik durumları saptanmıştır. Çalışma alanı çevresinde yapı yükseklerine bakıldığında yapıların; %28.9'u 1 katlı, %28'i 2 katlı, %23.3'ü 3 katlı, %8.2'si 4 katlı, %4.6'sı 5 katlı olduğu gözlemlenmiştir (Şekil 12).

Bir ve 2 katlı yapıların çoğunlukta olması Selimiye Camii, Eski Camii, Üç Şerefeli Camii, Makedonya Kulesi'nin oluşturduğu tarihi silüetin algılanmasını güçlendirirken, çevredeki pek çok noktadan görülebilmeye olanak sağlamaktadır. Bu durum araştırma alanının mekan kalitesine olumlu bir nitelik sağlamaktadır.

Uygulama İmar Planına göre çalışma alanı ve çevresinde yapı yüksekleri incelendiğinde ise; %13.8'i 1 katlı, %21.9'u 2 katlı, %43.6'sı 3 katlı, %11'i 4 katlı ve %9.7'si dini yapı olduğu belirlenmiştir. Bu planlamada 3 katlı yapıların oranının artmasına karşın, v 5 katlı yapılara yer verilmediği görülmüştür (Şekil 13).



Şekil 12. Araştırma alanına ilişkin mevcut durum kat yüksekliği analizi

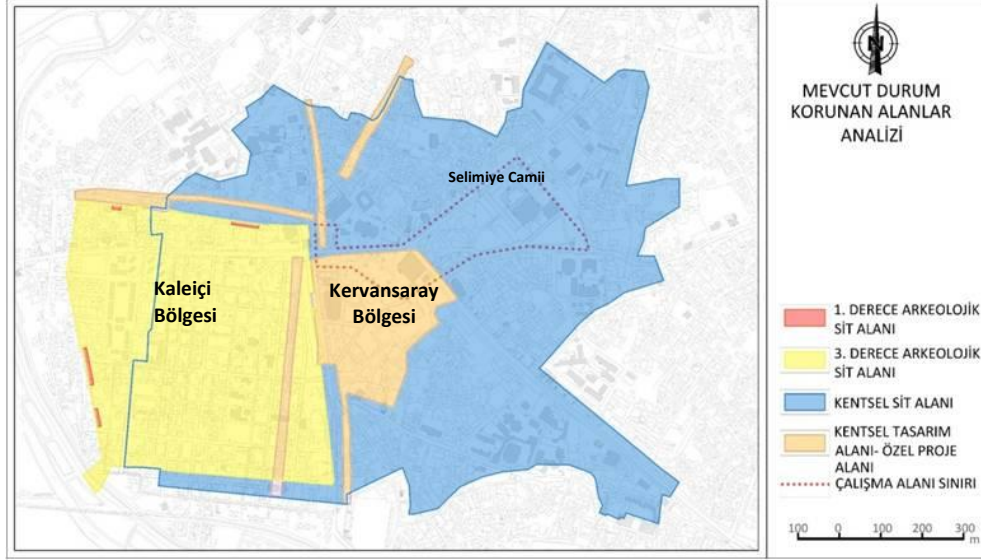


Şekil 13. Uygulama İmar planına göre kat yüksekliği analizi

2.6. Korunan Alanların Durumuna İlişkin Bulgular

Alan üst ölçekten incelendiğinde, Kaleiçi semti, Selimiye Camii ve çevresi, Ayşekadın semti ile Kervansaray bölgesinin (yaklaşık 50 ha'lık alan) kentsel sit alanı sınırları içerisinde yer almaktadır. Bununla birlikte, Kaleiçi bölgesi (yaklaşık 18 ha'lık alan) 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı ve bu alan içerisindeki sur duvarlarının günümüzde görülen kısımları da 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı içerisinde yer almaktadır (Şekil 14).

Araştırma alanı ise; Kentsel Sit Alanı ve Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında belirlenen kentsel tasarım özel proje alanı kapsamında yer almaktadır.



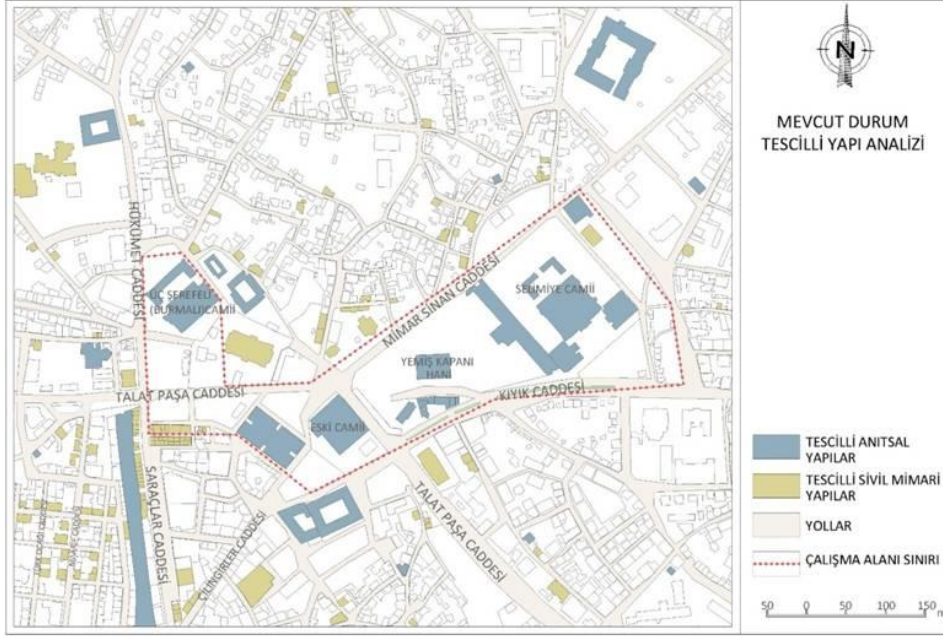
Şekil 14. Araştırma alanının korunan alanlar içerisindeki durum analizi

2.7. Tescilli Yapı Durumuna İlişkin Bulgular

Araştırma alanı ve çevresinde tescilli anıtsal yapılar ve sivil mimari yapılar bulunmaktadır. Kaleiçi bölgesinde ve kentin farklı bölgelerinde yer alan köşkler, konaklar ve özel dekore edilmiş ahşap evler günümüze kadar gelerek sivil mimari örneği oluşturmaktadır. Alan içerisindeki tescilli anıtsal yapılar; Selimiye Camii, Eski Camii, Üç Şerefeli Camii, Alipaşa Çarşısı, Kervansaray, Makedonya Kulesi, Deveci Hanı (Eski Cezaevi), Saatli Medrese olup, bu yapılar Land Mark noktaları oluşturmaktadır (Şekil 15, Şekil 16).



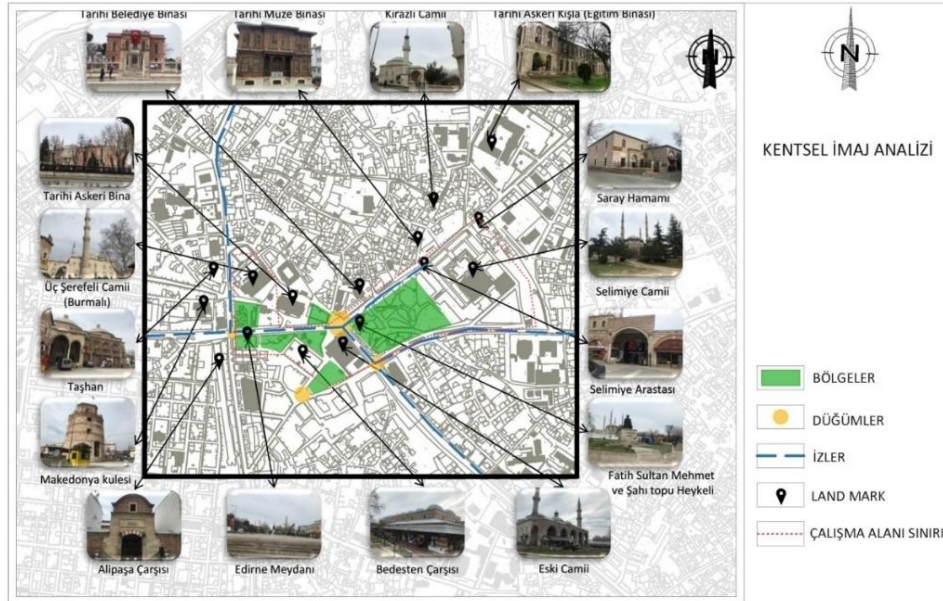
Şekil 15. a) Selimiye Camii b) Eski Camii c) Makedonya Saat Kulesi



Şekil 16. Araştırma alanına ilişkin tescilli yapı analizi

2.8. Kentsel İmgelere İlişkin Bulgular

Bu başlık altında; kent imajında belirleyici rol oynayan, aynı zamanda, kentin algısına bilirliliğini ve okunabilirliğini kuvvetlendiren öğelerden yararlanılmıştır. Bu kapsamda, Lynch (1960)'nin fiziksel unsurlardan yola çıkarak oluşturduğu, kentin imajını belirlemede rol oynayan kentsel imge elemanları olan bağlantılar, bölgeler, sınırlar, nirengiler ve odaklar çerçevesinde araştırma alanı ve çevresine yönelik kentsel imaj analizi paftası oluşturulmuştur. Topçuoğlu ve ark. (2019); Tırnakçı ve Aklıbaşında (2018) ve Çelikyay (2017)'nin de belirttiği gibi Landmarklar; form, doku, renk, boyut gibi özellikleri nedeniyle çevrelerindeki öğelere nazaran daha çok ayırt edilen ve görsel algının oluşmasında belirleyicidirler. Bu kapsamda; yeşil alanlar bölgeleri, kavşaklar düğüm noktalarını, araç yolu olan Talat Paşa, Kırıyık, Hükümet ve Mimar Sinan Caddeleri izleri oluşturmaktadır. Selimiye Camii, Selimiye Arastası, Fatih Sultan Mehmet heykeli, Eski Camii, Bedesten, Alipaşa Çarşısı, Makedonya kulesi, Taşhan, Üç Şerefeli Camii, Kırızlı Camii, Saray Hamamı ise kent kimliğini destekleyen odak yapıları (Land mark) oluşturmaktadır (Şekil 17).



Şekil 17. Kentsel imaj analizi

2.9. Çalışma Alanının Zayıf ve Güçlü Yönlerine İlişkin Bulgular

Yapılan analizler ve gözlemler sonucunda, Swot Analizi tekniği kullanılarak alanın güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehditleri belirlenmiştir. Bu doğrultuda; güçlü yönler olarak ön plana çıkan değerler; alanın kentin odak noktasında yer alması ile sahip olduğu anıtsal yapılar ve tarihi kimliği ile Kentsel Sit Alanı sınırları dahilinde bulunması, Selimiye Camii, Selimiye Arastası, Fatih Sultan Mehmet Heykeli, Eski Camii, Bedesten, Alipaşa Çarşısı, Makedonya Kulesi, Taşhan, Üç Şerefeli Camii, Kirazlı Camii, Saray Hamamı gibi Landmarkların alan içi ve yakın çevresi olması ile sosyal ve kültürel aktivitelere yönelik kullanım çeşitliliği olmuştur. Yeşil alanların, yaya alanlarının ve otoparkların da yetersiz olması da zayıf yönler olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte, üst ölçek planlarda mekansal kalite ve insan odaklı yaklaşım kararlarının ön planda vurgulanması, Edirne kentinin tarihi miras ve sınır kenti potansiyeli fırsatlar olarak değerlendirilirken, yine sınır kentinden kaynaklı ilginin yaratabileceği ve kentleşmenin oluşturabileceği olumsuz etkiler ve kentsel konfor anlayışının zaman içinde değişime uğrama olasılığı da tehditler olarak belirlenmiştir (Tablo 2).

Tablo 2. Alana İlişkin Swot Analizi

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none">Kent merkezinde olması.Landmark noktalarının yer alması.Kentsel sit alanı kapsamında yer alması.Tarihi yapıların korunuyor olması.Yayalaştırılan tarihi ve ticaret odağı Saraç Caddesi ve Alipaşa Çarşısına yakın olması.Alan ve çevresinde kentin imge noktaları düşünülerek, yapıların kat yüksekliklerinin insan ölçeğinin çok üstünde tutulmaması.Alan ve çevresinde otoparkların bulunması.	<ul style="list-style-type: none">Yaya alanlarının bakımsız ve düzensiz olması.Kentin görüntüsünü engelleyen kaçak yapı ve bitkilendirmelerin bulunması.Yolların genişliklerinin standart ölçüde olmaması.Yaya geçitlerinin az ve kontrolsüz olması.Belirli günler ve özel günlerde otopark sorununun olması.Alan ve çevresindeki yollara araç park ediliyor olması.
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none">Üst ölçek plan kararlarında mekansal kalite yaklaşımına önem verilmesiKalkınma planlarında insan odaklı yaklaşım anlayışının önemsenmesiEdirne'nin tarihi miras potansiyeliYerli ve yabancı turistlerin ilgi odağı olmasıSınır kenti olma potansiyeli	<ul style="list-style-type: none">Sınır kenti olmasından dolayı yoğun ilginin yaratacağı olumsuzluklarKentleşmenin yaratacağı olumsuz etkilerKentsel konfor anlayışının zaman içinde değişim gösterme olasılığı

3. SONUÇ

Yapılan analizlerden elde edilen bulgular kapsamında; kentsel mekan kalitesinin güçlendirilmesi çerçevesinde tarihi kent merkezinin çevresi ile bütünlüğünün sağlanması ve kentin kültürel kimliğinin sürdürülebilmesi adına çözüm odaklı uygulamaya yönelik öneriler yapılmış ve tasarım kararları gerçekleştirilmiştir (Şekil 18). Selimiye Camii ve çevresi için öneriler ulaşım, açık-yeşil alan, malzeme-renk ve doku olmak üzere üç başlık altında toplanmıştır.

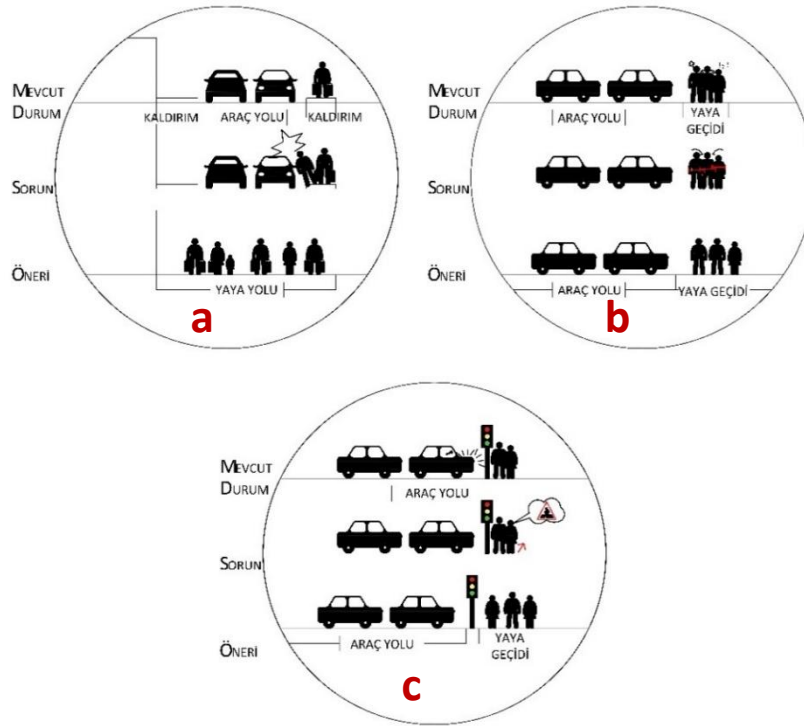
3.1. Ulaşım Durumuna İlişkin Öneriler

Bulgular bölümünde ulaşım durumuna ilişkin saptanan sorunlar kapsamında kentsel mekan kalitesinin iyileştirilmesine yönelik tasarım kararları geliştirilmiştir.

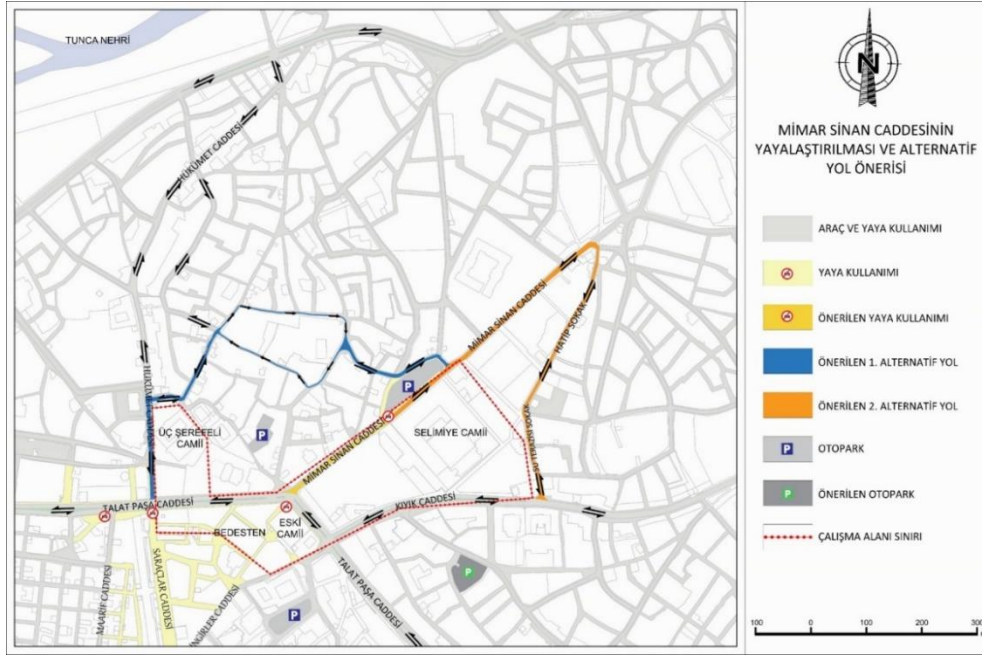
- Yayaların Selimiye Camiine ulaşımında yaşadığı sorunlar (Kaldırımların yetersiz olması, trafik yoğunluğu) göz önüne alınarak (Şekil 19a); Mimar Sinan Caddesi'nin Talat Paşa Caddesi tarafından ilk 200 m'sinin paylaşımlı yaya öncelikli (08.00-22.00 saatleri arasında) olarak kullanımı sağlanmalıdır.
- Yayaların Talat Paşa Caddesinde yaya geçitlerinde yaşadıkları sorunlar (yaya geçidinin olmaması ve yaya geçidinin dar olması) göz önüne alınarak (Şekil 19b-c), yaya geçitlerinin genişletilmeli ve yenilerinin eklenmesi sağlanmalıdır.
- Alanda yayalaştırma sonucunda oluşacak otopark sorunu için mevcutta kullanılan otoparkın (20 araç) tekrar düzenlenmesi yapılmalı ve alanın yakın çevresinde otopark alanları oluşturulmalıdır (Şekil 20).



Şekil 18. Selimiye Camii ve çevresi öneri planı



Şekil 19. a) 1 numaralı ulaşım sorunu ve önerisi b) 2 numaralı ulaşım sorunu ve önerisi c) 3 numaralı ulaşım sorunu ve önerisi

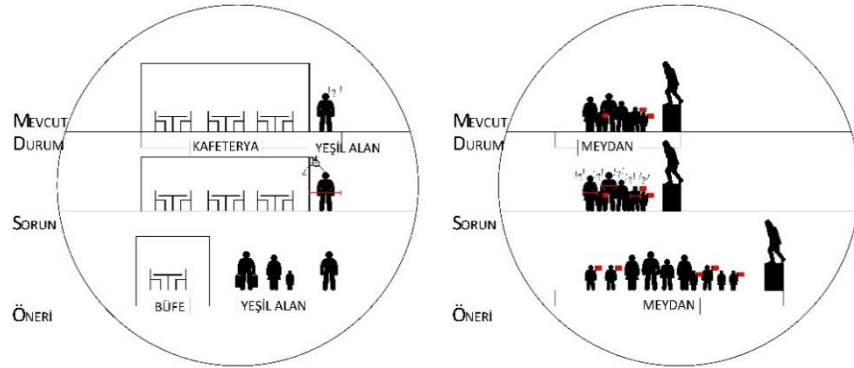


Şekil 20. Araştırma alanına ilişkin alternatif yol ve otopark önerisi

3.2. Yeşil Alan Önerileri

Bulgular bölümünde yeşil alanlara yönelik saptanan sorunlar kapsamında kentsel mekan kalitesinin iyileştirilmesine yönelik tasarım kararları geliştirilmiştir.

- Kamusal yeşil alanlarda yer alan ticari alanların (kafeterya, büfe vb.), açık-yeşil alanların büyük bir bölümünü kullanması sorunu göz önünde bulundurularak (Şekil 21a); ticaret alanlarının yerleri ve sınırları belirlenmeli, diğer alanların halka açık dinlenme alanı olarak tasarlanmalıdır.
- Selimiye Camii'nin önündeki yeşil alanda yer alan Yemiş Kapanı Hanı korunarak dinlenme alanı olarak tasarımı yapılmalıdır.
- Meydan kullanımı için yetersiz olan (Şekil 21b) meydan genişletilmeli, törenler dışında dinlenme alanı olacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Selimiye Camii ve çevresinde ticari alanlar oluşturularak, Edirne tarihini ve kültürünün yansıtan özgün ürünlerin satıldığı mekanlar olarak işlevlendirilmelidir.



Şekil 21. a) 5 numaralı yeşil alan sorun ve önerisi b) 4 numaralı yeşil alan sorun ve önerisi

3.3. Malzeme, Renk ve Doku Önerileri

Araştırma alanını oluşturan kentsel mekanın görsel yönden kalitesini güçlendirecek malzeme, renk ve dokuya ilişkin tasarım kararları geliştirilmiştir.

- Selimiye, Eski ve Üç Şerefeli Camii'nin çevresindeki yapıların cephelerinde dil birliğinin oluşturabilmesi için tarihi dokuya uygun renk ve malzeme kullanılmalıdır.
- Ticari yapılarda imajı güçlendirme amaçlı tek tip tabela kullanılmalıdır.
- Yaya yolları ve mekanların da ulaşımı engellemeyecek ve doğal malzemeler kullanılmalıdır.
- Kullanıcının ihtiyaçlarını karşılayacak tarihi dokuya uygun çeşitli oturma birimi, aydınlatma elemanı, çöp kutusu kullanılmalıdır.

Araştırma alanına yönelik geliştirilen tasarım kararları çerçevesinde; Selimiye Camii ve çevresinde ziyaretçilerin ihtiyaçlarına yönelik çekici, güvenli ve çeşitlilik sağlayan alanlar yaratmak adına; camii önündeki yeşil alan (Yemiş Kapanı Hanı'nın bulunduğu alan) düzenlenip, ticaret alanı birleştirilerek yöresel ürünlerin satılabileceği/sergilenebileceği alanlar oluşturulmuştur (Şekil 22).

Trafik sorunu yaşanan, Mimar Sinan Caddesi yayalaştırılmış ve yol kenarlarına dinlenme alanları tasarlanmıştır (Şekil 23). Yayalaştırma sonucu oluşacak otopark sorunu için mevcutta kullanılan otopark (20 araç) yeniden düzenlenmiştir (Şekil 24).

Edirne Meydanı olarak bilinen törenlerin yapıldığı alanın ihtiyaçları karşılamayı ve kullanımın yetersiz olması göz önüne alınarak tekrardan düzenmiş ve tören dışında kullanımlar için dinlenme alanı olarak kullanılması için düzenlemeler yapılmıştır (Şekil 25).



Şekil 22. Yeşil alan, Yemiş Kapanı Hanı ve ticaret alanı Şekil 23. Yayalaştırılan Mimar Sinan Caddesi



Şekil 24. Düzenlenmiş otopark

Şekil 25. Tören alanı ve dinlenme alanı

Bu çalışmada Edirne Selimiye Camii ve çevresi konfor ve imaj odaklı olarak fiziksel mekan kalitesi açısından değerlendirilmiş ve çeşitli tasarım kararları geliştirilmiştir. Çalışmadan elde edilen sonuçlar, özellikle kentsel alanlarda mekan kalitesinin güçlendirilmesi gerekliliğine dikkat çekerek, bu anlamda İnceoğlu, 2007; İnceoğlu ve Aytuğ, 2009; Çınar Altınçekiç ve ark., 2014; Uzgören ve Erdönmez, 2017; Acarlı ve ark. 2018; Akbaş ve Kiper, 2020; Tırnakçı, 2020'in yapmış oldukları çalışmaların sonuçları da destekler niteliktedir. Bu çalışmada, örnek olarak seçilen alan, Edirne'nin odağında yer alan, kentin ana karakterinin oluşumunda etken olan aynı zamanda kullanıcı yoğunluğunun fazla olduğu bir konumdur. Aynı zamanda sahip olduğu anıtsal, tescilli sivil mimari yapıları ve ticaret alanları ile; Edirne'nin geçmişi ile bugünü arasında bir köprü görevini görmektedir. Böylelikle seçilen kentsel mekana ilişkin kaliteye ilişkin tasarım kararlarının geliştirildiği bu çalışmanın konusu oldukça önemlidir. Bu çalışmanın devamında, fiziksel mekan kalitesi ile kullanıcıların da istek ve beklentilerinin dikkate alındığı çalışmaların yapılmasında yarar vardır.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Yoktur.

Teşekkür: Yoktur.

KAYNAKLAR

Acarlı, B., Kiper, T., Korkut, A. (2018). Kent meydanlarının fiziksel mekan kalitesi: İstanbul Taksim Meydanı ve yakın çevre. *Kent Akademisi*, 11 (33), 29-41.

Akbaş, C., Kiper, T. (2020). Tekirdağ ili Muratlı İlçesi 100 yıl Caddesi'nin çevre imajı ve kent estetiği açısından incelenmesi. *Artium*, 8 (1), 30-43.

Anonim, (2020a). *Merkez İlçe*. Edirne İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, <https://edirne.ktb.gov.tr/TR-76438/merkez-ilcesi.html> (erişim tarihi, 16.04.2020).

Anonim, (2020b). *Edirne ilimizin coğrafi yapısı ve iklimi*. <https://www.ilimiz.net/detay/22/176/edirne-ili-cografi-yapisi-ve-iklimi.html> (erişim tarihi, 16.04.2020).

Baysal, A.F. (2013). *Edirne Osmanlı Erken Dönem Camileri kalem işi örnekleri ve analizleri* (Doktora tezi). Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Biröl, G. (2007). Bir kentin kimliği ve kervansaray oteli üzerine bir değerlendirme. *Arkitekt Dergisi*, 514, 46-54.

Çelikyay, H.S. (2017). Kamusal alanların mekansal organizasyonu. Çelikyay, H.S. Editör, *Kent imgelerinin kamusal alanı tariflemesindeki rolü* (ss. 21). Bartın Üniversitesi Yayınları No:30, Fen Bilimleri Enstitüsü Yay. No:1.

Edirne Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Müdürlüğü Arşivi (2019). Sözlü Görüşme ve veri temini.

Erdoğan, E. (2006). Çevre ve kent estetiği. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 8(9), 68-77.

Erdoğan, E., Kuter, N. (2010). Edirne kenti kültür varlıklarının kent estetiği açısından değerlendirilmesi. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 7(3), 137-145.

Erdönmez, E., Çelik, F. (2016). Kentsel mekanda kamusal alan ilişkileri. *Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, 14/2016, 145-163.

Ersoy, B. (2018). Edirne Yemiş Kapanı ve restitüsyon önerisi. *Sanat Tarihi Dergisi*, 27(1), 119-133.

Erten, S. (2016). Bir kentsel tasarım yarışmasının süreç analizi: Edirne/ Selimiye örneği ve tarihi merkezde araç yolu tartışması. *Planlama Dergisi*, 26(1), 20-31.



Karakaya, B. (2013). *Kentsel peyzaj-sürdürülebilirlik-kent silüeti: Edirne Tarihi Çekirdeği* (Yüksek Lisans tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Karakaya, B.A., Ertin, D.G., Özyavuz, M. (2016). *Kent kimliğinin Edirne Kaleiçi yerleşim alanı özelinde değerlendirilmesi*. 4. Uluslararası Kentsel ve Çevresel Sorunlar ve Politikalar Kongresi, İstanbul.

Kaya, E. (2007). Kent araştırmaları merkezi ve kentsel yaşam kalitesi. *Yerel Siyaset*, 24, 35-36.

Kaypak, Ş. (2010). Antakya'nın kent kimliği açısından irdelenmesi. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(14), 373-392.

- Koçan, N. (2016). Kuzguncuk (Üsküdar) tarihi doku koruma ve yayalaştırma. *Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2(1), 125-134.
- Koçan, N. (2016). Kültürel miras ve koruma bağlamında Uşak tarihi kent merkezi yayalaştırma projesi. *Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2(1), 117-124.
- Korkut, A., Kiper, T., Mısırlı, N., Aklıman, S. (2019). *Kentsel dönüşümün kent kimliğine etkileri*, 6. Uluslararası Multidisipliner Çalışmaları Kongresi Tam Metin Bildiri Kitabı, 175-187, Gaziantep.
- Madden, K. (2001). How to Turn a Place Around, A Handbook for Creating Successful Public Spaces. Project for Public Spaces, edited by: Andrew Schwartz.
- Mısırlı, N., Kiper, T., Korkut, A. (2019). Doğal ve kültürel kent kimliklerinin belirlenmesi: Edirne ili Karaağaç Mahallesi örneği. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 21(1), 52-65.
- Oğurlu, İ. (2014). Çevre- kent imajı- kent kimliği- kent kültürü etkileşimlerine bir bakış. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 7(14), 373-392.
- Şahin, E., Dostoğlu, N. (2007). Kentsel mekan tasarımında doğal verilerin kullanımı. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 12(1): 29-40.
- Tırnakçı, A. (2020). Kentsel peyzaj tasarımı açısından tarihi Kayseri kent meydanının (Cumhuriyet Meydanının) irdelenmesi, *Turkish Journal of Forest Science*, 4(2), 314-332.
- Tırnakçı, A., Aklıbaşında, M. (2018). Tarihi çevrelerde kentsel peyzaj tasarımının Kayseri Mimar Sinan Parkı örneğinde incelenmesi. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 34(3):1-16.
- Topçuoğlu, S., Kiper, T., Korkut, A., Aklıman, S. (2019). *Kırklareli ili Vize İlçesi örneğinde kent kimliğinin irdelenmesi*. 6. Uluslararası Multidisipliner Çalışmaları Kongresi Tam Metin Bildiri Kitabı, 165-173s, Gaziantep.
- Usal, A. (2006). *Edirne tarihi ve kültürü*. Edirne Vergi Dairesi.
- Uzgören, G., Erdönmez, M.E. (2017). Kamusal açık alanlarda mekan kalitesi ve kentsel mekan aktiviteleri ilişkisi üzerine karşılaştırmalı bir inceleme. *Megaron*, 12(1), 41-56.
- Van der Voort, T.J.M., Van Wegen, H.B.R., (2005). *Architecture in use: an introduction to the programming, design and evaluation of buildings*. Architectural Press, Netherlands.

Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	An Assessment of the State and Impact of Tourism Activities in Kenya		
Corresponding Author	Elif Gündüz Konya Technical University, Faculty of Architecture and Design, Urban and Regional Plannig Department, egunduz@ktun.edu.tr		
Received Date	06.11.2020		
Accepted Date	11.02.2021		
Author / Authors	Elif GÜNDÜZ Collins Ouma AGAYİ	ORCID: 0000-0001-9916-4125 ORCID: 0000-0002-3533-1921	
How to Cite	Gündüz, E. and Agayi, C.O. (2021). An Assessment of the State and Impact of Tourism Activities in Kenya , Kent Akademisi, Volume, 14 (45), Issue 1, 174-185		

Kenya'da Turizm Faaliyetlerinin Durumu ve Etkilerinin Değerlendirilmesi

Elif GÜNDÜZ¹
Collins Ouma AGAYİ²

ABSTRACT:

Tourism plays a significant role in the economic development of Kenya. However, the development of the sector continues to face challenges arising, both locally and globally. This study identifies and analyses these problems and how they impact tourism activities. The study provides a brief overview of the role of international tourism by highlighting its socio-economic, environmental, and political contributions to the country's development. Also discussed are the sustainability issues around mass tourism and its effect on the environmental, social, economic, and cultural aspects of life in the host regions. The key to addressing the tourism sector's performance is the understanding of the significant role the market plays. Focusing on this, the study examines emerging issues in the Kenyan tourism sector i.e. seasonality, overreliance on the international market, impacts of tourism infrastructure development on space, among others, and their roles in shaping the tourism industry. It is established that overdependence on the international market exposes Kenyan tourism to global risks that could result in the collapse of the sector, thus negatively affecting the economy. To safeguard the Country from external risks, the study proposes strengthening domestic tourism by encouraging local investors' participation in international tourism. The study also identifies the main problems related to tourism activities in Kenya including; pollution, destruction of cultural heritage, the threat to the health of both human and aquatic life, human-wildlife conflicts, less economic benefits to local communities and host nations dues to dominance by transnational corporations, social ills like drug abuse, luring of young girls into sex resulting into early pregnancy and school drop-out among other problems. The findings of this research are based on a review of previously done research literature, academic documents, government reports, among other secondary and primary sources of data.

¹ Konya Technical University, Faculty of Architecture and Design, Urban and Regional Plannig Department, egunduz@ktun.edu.tr

² Konya Technical University, Faculty of Architecture and Design, Urban and Regional Plannig Department, agaiaagayi@gmail.com

KEYWORDS: Culture, environment, heritage, pollution, sustainability, tourism.

ÖZ:

Turizm, Kenya'nın ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte, sektörün gelişimi hem yerel hem de küresel olarak ortaya çıkan zorluklarla karşılaşmaya devam etmektedir. Çalışma, bu sorunları belirlemekte ve bunların turizm faaliyetlerini nasıl etkilediğini analiz etmektedir. Çalışma, turizmin ülkenin kalkınmasındaki sosyo-ekonomik, çevresel ve politik katkılarını vurgulayarak uluslararası turizmin rolüne genel bir bakış sunmaktadır. Aynı zamanda kitle turizmi etrafındaki sürdürülebilirlik konuları ve bunun ev sahibi bölgelerdeki yaşamın çevresel, sosyal, ekonomik ve kültürel yönleri üzerindeki etkisi de tartışılmaktadır. Turizm sektörü performansını değerlendirmenin anahtarı, pazardaki oynadığı önemli rolü anlamaktır. Buna odaklanan çalışma, Kenya turizm sektöründe ortaya çıkan sorunları, yani mevsimsellik, uluslararası pazara aşırı güven, turizm altyapısının geliştirilmesinin mekan üzerindeki etkileri ve turizm endüstrisini şekillendirmedeki rollerini incelemektedir. Uluslararası pazara aşırı bağımlılığın Kenya turizmini sektörün çökmesine neden olabilecek küresel risklere maruz bırakarak ekonomiyi olumsuz yönde etkilediği tespit edilmiştir. Ülkeyi dış risklerden korumak için çalışma, yerel yatırımcıların uluslararası turizme katılımını teşvik ederek iç turizmin güçlendirilmesini önermektedir. Çalışma aynı zamanda Kenya'daki turizm faaliyetleri ile ilgili temel sorunları kirlilik, kültürel mirasın tahrip edilmesi, hem insan hem de su yaşamının sağlığına yönelik tehdit, insan-yaban hayatı çatışmaları, yerel topluluklara ve ev sahibi uluslara daha az ekonomik fayda, ulus ötesi şirketlerin hâkimiyetine ilişkin ücretler, uyuşturucu kullanımı gibi sosyal hastalıklar, genç kızların cezbedilmesi, erken gebelik ve diğer sorunların yanı sıra okulu bırakma ile sonuçlanan seks vb tanımlamaktadır. Bu araştırmanın bulguları, daha önce yapılmış araştırma literatürünün, akademik belgelerin ve diğer ikincil ve birincil veri kaynaklarının yanı sıra hükümet raporlarının bir incelemesine dayanmaktadır.

ANAHTAR KELİMELELER: Kültür, çevre, miras, kirlilik, sürdürülebilirlik, turizm

“An Assessment of the State and Impact of Tourism Activities in Kenya”

INTRODUCTION

Globally, regionally and nationally, the economic significance of tourism cannot be underestimated as it directly contributes to countries' economic development and growth by generating both local and foreign revenues, attracting investments, especially in hotel industries, contributing towards infrastructure development and modernization i.e. the roads, airports, and beaches, and also providing both short-term and long-term employment to many. As Du, Lew, and Ng (2016) demonstrate, international tourism is the largest service sector in international trade and among the most thriving sectors in more than 80% of world economies, therefore an important part of the global economic network. Also, the significance of the sector is illustrated by the number of international tourists' visits recorded in 2016 by the World Tourism Organization (UNWTO) which stood at 1.235 billion tourists, generating a total of US\$1220 billion in revenues (Fareed, Meo, Zulfıqar, Shahzad, & Wang, 2018). In times of global challenges and crises, tourism has also played an important role in contributing to global peace and boosting the bilateral relationship between countries through cultural diplomacy actions of exchanging ideas, arts, information, and other cultural aspects, thus fostering mutual understanding between people and among nations. (Carbone, 2017). Despite these contributions of tourism to both national and international development, concerns have been raised about many issues related to tourism, ranging from environmental, economic, social, cultural, etc. The continued rising numbers of people engaging in mass tourism have raised concerns about its sustainability, considering its impacts on the environment, socio-economic, and cultural aspects of life among the host destination. The performance of the tourism sector is also dependent on many local and international factors, making it a very sensitive and fluid sector. Therefore, the aim of this study is to establish the emerging issues affecting tourism sector performance in Kenya, considering the dynamic nature of the sector and its reliance on external global factors. Besides, the study seeks to identify and analyze the social, environmental, economic, and political problems that arise from increased tourism activities in Kenya which are likely to affect the activist's sustainability. The paper's remaining sections are arranged as follows: The first section discusses the methodology adopted for the study and gives a brief description of the study area. The second section analyzes the historical perspective of tourism development in Kenya and identifies the main emerging issues and their roles in the sector. The third section examines the problems attributed to Kenya's tourism activities, and finally, the last section delivers on the conclusions based on the findings.

1. Methodology and Study Area Description

Located in Eastern Africa, Kenya is rich in tourist attractions of various types and distributed throughout the Country. The Country is endowed with, beautiful geographical landscapes, plenty of wildlife living in natural habitats, spending coastal beaches, and beautiful sceneries. Besides, Kenya has a rich and diverse culture that is drawn from the 45 ethnic communities that live in Kenya. Tourism contributes significantly to the Kenyan economy. According to WTTC (2020), the travel and tourism sector in Kenya contributed 8.2% to the Country's Gross domestic product and 1.6 million jobs representing 8.5% of the total jobs in 2019. Besides, Kenya has the third largest tourism economy in Sub-Saharan Africa, behind South Africa and Nigeria (GOK, 2020a). Despite such a rich endowment with tourist attractions, Kenya has largely relied on two main tourist products to exclude the rest, i.e. Coastal beach tourism and wildlife tourism. The main objective of this study was, therefore, to assess the state of tourism in Kenya by evaluating the role and impacts of emerging issues in the tourism sector of Kenya and to examine the social, economic, environmental, and political problems that could be attributed to tourism development in the Country. The study mainly relied on the previously collected data on tourism in Kenya and the analyses of research literature like academic articles, government reports, conference papers, and international organizations reports. Being a dynamic and overly dependent dynamic and overly dependent sector on external factors, an understanding of the currently prevailing conditions both locally (in Kenya) and globally would be important in making policy decisions about the tourism sector. These include the global economic environment, security and political stability, social and environmental impacts, global pandemics, and so forth. Knowledge of the social, economic, environmental, and political problems related to economic activities in the Country is also important to policymakers, especially when devising the best tourism strategies that are sustainable. An analysis of the tourism situation in the Country therefore revealed the downsides of the sector, thus providing a window to recalibrate the current approaches. Figure 1 below is an illustration of the location of Kenya in African context.

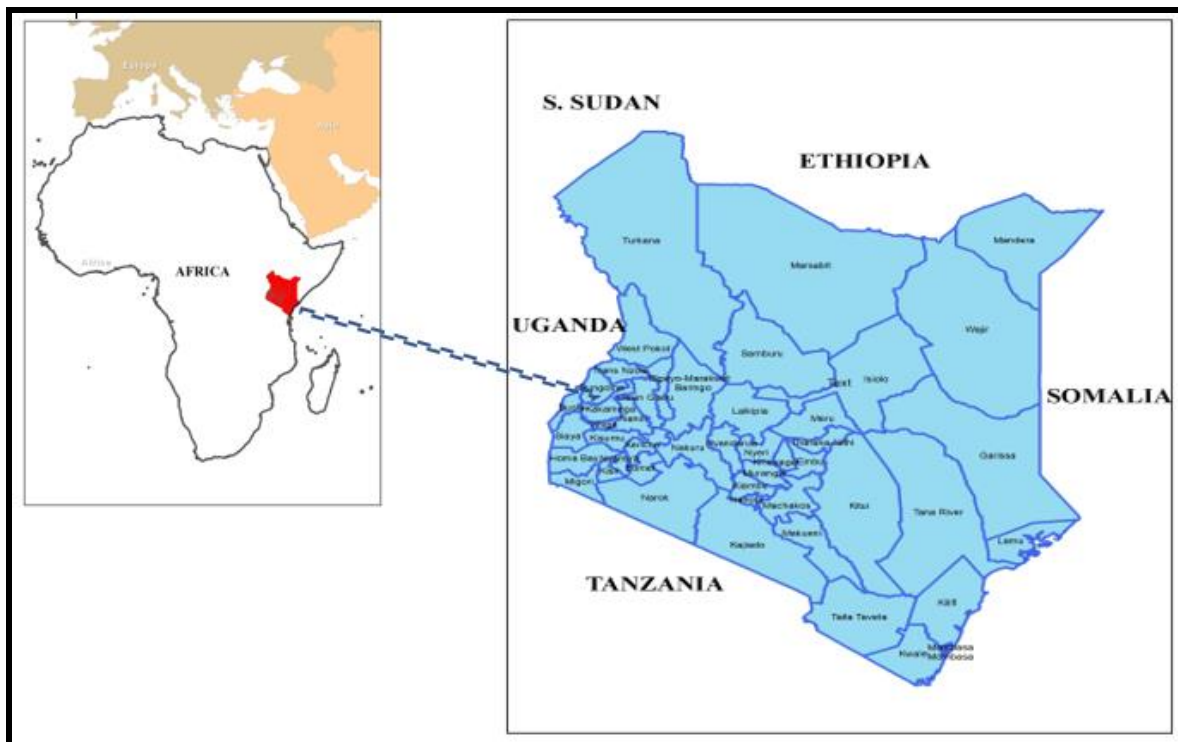


Figure 1. A map of Kenya showing the location of the Study Area (Author, 2020).

2. Tourism Evolution in Kenya and the Emerging Issues

An Assessment of the State and Impact of Tourism Activities in Kenya

Tourism is an integral sector of the Kenyan economy by contributing to the Country's Gross Domestic Product, employing many Kenyans in hotel industries and other tourism-related sectors. However, the sector faces challenges that affect the optimum performance of the sector and need to be addressed for successful operations. The historical development of tourism in Kenya and the sector's emerging issues are discussed in this section.

2.1. Evolution of Tourism in Kenya.

That tourism is an important part of the Kenyan economy is reflected in its contribution to the Country's economy by creating job opportunities for many and foreign earnings. According to Letoluo and Wangombe (2018) tourism is the third-largest important sector in Kenya's economy just behind agriculture and manufacturing by accounting for at least 13% of Kenya's Gross Domestic Product (GDP) also the third-largest foreign exchange earner after tea and horticulture sectors. At the moment, the Country's main tourism products include; (a) Safari tourism – that is based on the wildlife assets and nature, the former which is seasonal and depends on the migration patterns of wild animals, whereas the latter is highly inaccessible due to its remote nature – (b) Coastal tourism that relies on the long coastlines of Kenya with beautiful beaches and luxurious resorts for tourism and the rich coastal culture and (c) Business and Conferences that International, regional and local tourists for specific business activities (World-Bank, 2010). Development of the sector has a long history dating back to 1898 when Kenya was still under East African Protectorate, with the establishment of game reserves and control of hunting through an enacted legislation and formation of a game department in 1907 by the British for effective management of wildlife and control of hunting activities throughout the Country (Masau & Prideaux, 2003). While at first Kenya specialized in-game hunting tourism and attracted upper segments of oversea visitors to Kenya for hunting expeditions, an opportunity to diversify into beach tourism was grasped in the 1960s to increase the Country's foreign earning thus attracting many middle-income segments to Kenya especially Europe and North America in 1970s and early 80s. According to World-Bank (2010), the Country's foreign earnings from tourism had reached approximately US\$220 million by 1980s and the figure tripled further to US\$630 million by 1994 representing about a fifth of the total foreign earnings by Kenya. The tourism sector experienced several challenges (both internal and external) after the 1990s that affected its performance and international arrivals declined rapidly. Kubo (2004) lists the devastating effects of El Nino rains of 1997, ethnic clashes as a result of elections in 1997, world economic recession, threats of terrorism especially attack the American embassy in 1997 and corruption in the government as major factors that contributed to decline of the tourism sector. The political stability that followed the change of regime in 2002 through the election, macro, and micro-economic reforms introduced among other factors were credited to an increase in the number of tourists visiting Kenya between 2002 and 2006. Another wave of political violence following a disputed election in 2007 saw a decline of foreigners visiting Kenya. However, according to GOK (2017), the underperformance of the Kenya tourism sector can be attributed to security issues and lack innovation, overreliance on the international tourism market, poor tourism infrastructure, and the general perception about the safety of Kenya, and poor marketing. The general emerging issues in the tourism sector and the current state of affairs are discussed in the following section.

2.2. The Emerging Issues in Kenyan Tourism Sector

This section outlines and discusses the general issue that affects the performance of the tourism sector in Kenya. In most cases, the issues identified are responsible for the underperformance of the sector and would, therefore, need to be addressed for a smooth and successful realization of government strategies for tourism in Kenya. The issues discussed include the Overreliance of the tourism sector on the international market, the seasonal nature of tourism, safety and security issues, and the sustainability of the sector.

2.2.1. The sensitivity of Kenyan tourism to External Factors

The Kenyan tourism sector's backbone is the international markets making it so vulnerable to global fluid events. These factors may be economic, political, environmental, or social. Before the global health pandemic (Covid-19) outbreak, the international arrivals in Kenya were on an upward trajectory rising from 2,025,206 in 2018 to 2,048,334 in 2019 representing a 1.2% increase (Irindu, 2020). According to GOK (2019b), a majority (63.15%) of the visitors came for a holiday, 13.5% for business trips, 10.6% to visit families and friends while the remaining 12.75% visited for education, medical and shopping reasons. While the increase in numbers of tourism is important to the economy as it contributes hugely to the Country's GDP, (1.9Bn US\$ in 2011) according to Njoroge (2014), and KSh 157.4 billion in 2018 according to government figures (GOK, 2019a), the tourism sector becomes so much exposed to global

phenomena that could affect the traveling of tourists leading to the collapse of the sector. Kenya has been a victim of these global events that weaken the tourism sector as it has weak domestic tourism but a very thriving international market. Irandu (2020) reveals that revenues from tourism and travel in Kenya are expected to decline by at least 60% this year due to the global pandemic as it has strongly hit Kenya’s top tourist markets outside East Africa like the USA, the UK, India, China, Germany, France, and Italy. The international market's dependence exposed the sector further to the COVID-19 pandemic compared with the domestic and local markets. A government of Kenya report on the impact of covid-19 on tourism in Kenya (GOK, 2020b) revealed that the international tourism market had the highest cancellations at 81.3%, followed by the domestic market at 64.2% and the regional market at 38.3%. This was besides other negative impacts reported like an eviction from business premises, increased financial borrowing by tourism organizations, closure of business among others. In the past, unpredictable global events have also had an impact on tourist arrival thus affecting the economy. The 2008 global financial crisis, the threat of terror attacks, political instability in Kenya, and diplomatic wrangles are some of the factors that could lead to automatic cancellation of flights or upon issuance of travel advisories against nonessential traveling to Kenya. The external factors that have previously affected the tourism industry in Kenya are summarized in table 1 below.

Table 1. External forces affecting tourism in Kenya

Categories of crises	Type of External Crises
Global Health Crises	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Covid-19 pandemic (2020) ▪ Severe Acute Respiratory Syndrome (2003) outbreak. (SARS) ▪ The 2004 Ebola Scare ▪ The outbreak of H1N1 Flu in 2009
The threat of terrorism in Kenya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nairobi DusitD2 Hotel terrorist attack in 2019 ▪ Garissa University terrorist attack in 2016 ▪ Westgate Mall Terrorist Attack in 2013 ▪ The bombing of Paradise Mombasa Hotel in 2002 ▪ The terrorist attack on the US embassy in Nairobi in 1998 ▪ The kidnapping of foreign tourists in Lamu (2011) and Cuban doctors (2019).
Global Economic Crises	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Great Recession (2007-2009) ▪ Oil crises
Political Instability and uncertainty in Kenya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2007 post-election violence and uncertainty after every election. ▪ Coup d’état in Kenya in 1982 ▪ Travel advisories

Source: Author (2020).

2.2.2. Political Instability and Insecurity

The general security and stability of a host country is an important factor for tourism as many countries rely on international tourists to support their sectors. Stability in a country is therefore crucial to foreign tourists and determines their choice of a destination. Any form of instability or civil unrest in a country or part of a country would, therefore, be a repelling force to tourists planning to visit any place. In Kenya, moments of instability like prolonged electioneering periods or civil unrest after the election in 2008 and 2017 compelled key players in the tourism industry like embassies to offer travel advisories to tourists, thus slowing down the tourism market development (De Sausmarez, 2013; GOK, 2018, 2019b; World-Bank, 2010). In 2007/08, when Kenya experienced the worst form of post-election violence, the international tourist arrivals reduced significantly from 1,817,600 in 2017 to 1,203,200 in 2008 at the peak of the violence, therefore affecting hotel occupancy in Kenya (Kariuki, 2018). Similarly, threats of terror attacks have had a huge impact on the Kenyan economy by discouraging tourists from visiting the Country for

fear of abduction or murder by terrorists. According to Repeated terrorist attacks at influential places frequented by tourists like Westgate Mall and other public places and threat of attack by terror organization like Somali-based Al Shabab has also caused the embassies of leading tourist market to issue travel advisories against non-essential visits to Kenya in a number of occasions resulting into cancellation of many flights (Cannon & Ruto Pkalya, 2019). This has had a devastating effect on the economy when hotels are closing, and thousands of jobs are lost. Between 2011 and 2013, when Kenya witnessed an increased number of terror attacks and fatalities, the international arrivals declined significantly with a 1% increase in a fatality, resulting in a 0.132% decrease by arrivals, causing Kenya to lose approximately 157.1 million Kenya Shillings (Buigut & Amendah, 2016).

2.2.3. Tourism Sector’s Seasonality and the Impacts.

The main tourism product in Kenya is wildlife and coastal beach tourism. While in some instances, Seasonal fluctuations may occur due to the holiday period preferences by the tourists in a tourism generating country, in other cases, the causes may be natural, like climatic changes that may be beyond the control of the host countries. Striking a balance between the two is therefore very important to avoid losses due to underutilization of tourism products, which could have a devastating economic impact, especially among those whose employment is dependent on tourism. Kenya, which largely depends on international tourism for the development of the sectors, is hugely affected by seasonality. The majority of the foreign tourists (Tanzania and Uganda excluded) are from America and European Countries who prefer to visit Kenya in the summer holidays, increasing bed-occupancy rates at that point in the season (Manono & Rotich, 2013). In Kenya, most international tourists visit for a holiday, as was the case in 2018 when holiday visits accounted for 73.9% of the total arrivals while only 12.7% came for business (GOK, 2019a). As demonstrated in table 2, most of the holiday visits occur in the third quarter of the years, corresponding summer holidays in Kenya’s main source of tourism market.

Table 2. The Quarterly visits by tourists in Kenya (2014-2018) The values are in thousands.

Quarter	2014	2015	2016	2017	2018	Total
1 st Qtr.	313.8	241.8	280.0	306.1	350.4	1,492.1
2 nd Qtr.	305.4	224.1	248.8	280.8	315.2	1,374.3
3rd Qtr.	309.9	296.6	355.5	335.0	446.1	1,743.1
4 th Qtr.	279.0	280.7	312.6	296.0	386.1	1,554.4

Source: Table compiled based on figures adapted from Economic Survey 2019 (GOK, 2019a).

Besides beach tourism, safari tourism, which is also a backbone of the international tourism market in Kenya, is seasonal as it depends on the migration patterns of the wild animals (World-Bank, 2010). The months of September, October, and November are thus the most important for safari holidays, while heavy rains at the Coast in April, May, and June hinder tourism activities due to unpassable roads and long grasses obstructing the game view (Dieke, 1991). In summary, seasonality is not suitable for tourism and hotel industries that rely on tourists. It renders jobless, the majority of the labor force in the sector, who by nature of the jobs they execute are considered peripheral and could be expanded or contracted easily. This is because they are generally semi or unskilled, less educated, and doing the job on a contract or part-time especially in peak seasons.

2.2.4. Unsustainable Development and Space Utilization.

Overcommercialization of tourism without paying necessary attention to the environments sensitivity often leads to the commodification of space, which could have long-term socio-economic and environmental impacts on areas around. This is particularly true in places a thriving tourism sector with high demands for tourism facilities like hotels and well-managed beaches. This high demand sometimes leads to haphazard development of constructions along the beaches with less regard to the planning rules and regulations. In Turkey, for instance, Tosun (2001) refers to

haphazard construction of hotels along the Aegean and Mediterranean Coastal strips of Turkey with less regard to the construction regulations and laws regulating development along with the Coastal Strips and without the integration of the new architecture with the dominant and traditional ones giving rise to 'architectural pollution'. This is presented as the unsustainable development of tourism.

In Kenya, over-tourism and uncontrolled development for the tourism infrastructure have been experienced at the tourism hotspots, i.e. the Kenyan Coast and National parks. Whereas at the Kenyan Coast there has been haphazard and uncontrolled development of hotels to accommodate the rising number of tourists at the expense of housing for the local populations, other parts of the Country have witnessed oversaturation of tourism infrastructures at specific locations like national parks leading to the destruction of the ecosystem and in some cases rising negative sentiments against tourism by local populations (Maingi, 2020). , uncontrolled development exerts a lot of pressure on the coastal ecosystems, i.e., coral reefs and mangroves, coastal lands, sanitation, energy, and aquatic life, besides exposing coastal residents to potential socio-economic problems.

3. Problems arising from tourism in Kenya

Despite the economic benefits that Kenya has been attributed to the strong tourism sector, several negative social, environmental, economic, and political effects could also be attributed to tourism. In an unplanned manner, the mushrooming of tourism facilities has no doubt led to environmental degradation, compromised tourism product quality, and other challenges. Therefore, this section highlights some of the most conspicuous negative impacts that can be linked to increasing tourism activities in different aspects of life.

3.1. Kenya Beach Tourism and Impacts on Environment

Besides wildlife tourism, beach tourism is one of the most popular tourism activities in Kenya. The development of beach tourism in Kenya started in the twentieth century after the establishment of colonial rule in Kenya, with Coastal sandy beaches and warm climate attracting mainly European settlers from the interior parts of Kenya. (Irandu*, 2004). Since then, beach tourism in Kenya has seen a significant rise in both local and international tourists, thus becoming one of Kenya's major tourism products. Kenya has a relatively long coastline covering 536 kilometers of the total 3,500 kilometers national border of the Country. This makes Kenyan coast to be one of the most popular regional tourist destinations in the region for European tourists and constituting the highest bed night stays in the Kenyan tourism sector (World-Bank, 2010). The inconsistent arrival of international tourists at Kenyan Coast due to security, global economic conditions, and political instability has made the government adopt some policy measures that would shift Kenya into a mass tourism destination. The tourism sector in Kenya has thus bounced back to its best performance in terms of international arrivals, with 2018 figures indicating 2,025,206 arrivals compared to 1,474,671, 1,180,500, 1,822,885 and 1,816,800 for the years 2017, 2015, 2011 and 2007 respectively (GOK, 2018). The arrival numbers increased further in 2019 with 1,515,433 arrivals between January and September of that year and representing a 0.017% increase compared to the same period the previous years (GOK, 2019b). While the increase in arrival numbers has had a positive impact on the economy due to the development of tourism and hospitality facilities, less consideration has been paid to the sustainability of mass tourism and its potential long-term effects on the social, economic, and environmental well-being of the host regions. Destruction of coral reefs, for instance, could have far-reaching socio-economic and environmental effects as they are the most biodiverse ecosystem of the ocean, hosting about a third of all marine life and therefore providing proteins and source of livelihood to tens of millions of people living close to the reefs in more than 100 countries coral reefs coastlines (Veron et al., 2009). The Kenyan Coastline has experienced serious environmental degradation besides other social ills introduced due to mass beach tourism. As demonstrated by Akama (2000), the high number of tourists flooding the coastal beaches, especially during peak seasons, has resulted in environmental pollution, degradation, and overexploitation of marine resources like coral reefs and at the same, the haphazard and unplanned mushrooming of facilities like hotels to support tourism at the coast has led to the destruction of the delicate marine ecosystem like the sandy beaches and lagoons. For instance, Hoorweg, Foeken, and Obudho (2000) identified the concentration of coastal tourism near the Southern Coast of Kenya as a heavy burden to the beach and the local reefs leading to their degradation. Also, the increase in tourism traffic has resulted in more waste and sewage generation from the local hotels beyond the carrying capacity of the existing garbage and disposal systems, causing a lot of pollution to the environment (Irandu, 2006). , instance, in Mombasa, tourist hotels that release waste and sewage are known to be a major source of nitrogenous compounds into

the ocean than the industrial effluents livestock waters (Mwaura, Umezawa, Nakamura, & Kamau, 2017). Unfortunately, the sewerage systems and infrastructures in East African Coastal towns and cities that receive a large number of tourists every year are poorly developed to handle sewage pollutants (Okuku et al., 2011). Pollution has also been witnessed in the ocean due to oil spills from ships and boats used by tourists that endanger human life and the aquatic life. In 1988 for instance, there was a major oil spill at Kilindini harbor in Mombasa that had a prolonged an instant and prolonged impact on the aquatic lives as it resulted in the death of many mangroves trees in the ocean and other aquatic lives (Visser & Njuguna, 1992). Besides being a threat to human and aquatic life, spillages in the ocean and sewage contamination could also have an adverse economic effect on the people and general economy when the beaches and fishing areas are closed down thus affecting the tourism and fishing industry respectively.

3.2. Socio-cultural Problems of Tourism and the impact on Heritage Sites.

Like other countries, Kenya is endowed with cultural heritage sites that attract tourists who are interested in learning or seeing new cultures, heritage, and nature. Cultural and heritage tourism is increasingly becoming popular and important as there is a shift in tourism from nature-based tourism to cultural heritage tourism globally (Nyaupane, White, & Budruk, 2006). In many developing countries like Kenya, these world heritage sites are also seen as sources of cultural pride and a means of economic generation through tourism and other international projects. However, the question lingers about how to make use of these sites sustainably for the benefit of the present generation but without compromising the ability of future generations also to benefit from them. While economic growth, especially in rural setups, could be attributed to cultural tourism, the local culture is at risk of depletion and quality of product compromised if the demand exceeds the supply and the culture left unprotected (Agayi & Gündüz, 2020). The growing number of tourists visiting these sites poses a socio-cultural and economic threat to the sites if they don't pay so many considerations to environmental sensitivity alongside other factors in the host regions. Tourism can alter the host community's day-to-day activities or even their norms, identities, traditions, and values resulting in social and cultural disruption. Several pieces of literature have therefore focused on the potentially negative social-cultural impacts as a result of the interaction between tourists and the host communities (Oppermann & Kye-Sung, 1997). In Kenya as demonstrated by Nyamanga (2008), tourism has deeply eroded the local culture, especially at the Kenyan Coast when the locals imitate foreign cultures like dressing habits, increased drug abuse especially among the youth, a rising number of children dropping out of schools to entertain the tourists, moral decay when the locals participate in prostitution, pornographic production among other social ills in the society. For instance, in the Kenyan Coast towns of Malindi, Mombasa, Mtwapa, Kilifi, among others where the sex trade is becoming increasingly popular, some foreign tourists have taken advantage of the vulnerability of young girls and boys due to unemployment and poverty to introduce them to drug abuse and child sex (Weldon, 2013). Sex trade at the Coast has also significantly led to the spread of HIV/AIDS (Omondi & Ryan, 2017). This has led to social problems in society, like many kids being orphaned due to the spread of HIV/AIDS, school drop-out due to early pregnancy, and young people leaving school to work as tour guides among other jobs.

Overreliance on overseas tour operators and travel agents for marketing and promotion of Kenyan tourism product to the international market has also impacted how Kenya and Africa, in general, are perceived abroad. Tour companies' role is very significant as they influence the tourist's attitudes, behavior, and destination preferences. Also, they play an important role in determining the type and volume of tourists that would visit a particular tourist destination. Relying on these international tour companies to promote a country's image and products would be harmful to the overall performance of the tourism sector because these companies' role is not motivated by the desire to promote a good image of the Country but rather to make maximum profits. For instance, in Kenya, these tour companies have promoted Kenya as a popular destination with beautiful beaches and attractive wildlife (big-five) to raise more profits while ignoring the rich and diverse culture and other environmental attractions (Akama, 1997). This has also allowed international tour companies to advance negative stereotypes about Kenya and Africa.

3.3. Economic Problems arising from Tourism

For a long time, tourism has played a significant role in Kenya's economic development in various ways. The important role tourism plays in Kenya can be best reflected in its contribution to the Country gross domestic product that stood at an average of 12% between 1995 and 2001 and employing about 9% of the total direct employment in the modern private and public sectors in Kenya (Valle & Yobesia, 2009). The performance of the sector continued to

be strong netting in a total of 94 billion Kenya shillings (KES) in foreign exchange, a value that was comparable to the leading foreign exchange sources of revenue like tea and horticulture that earned the Country 104.6 and 89.3 billion KES respectively in 2013.(Buigut & Amendah, 2016). The sector's growth is further reflected in the increased revenue it earns to the country Country despite global economic challenges, the threat of tourism, political instability, and other factors with the sector earning an estimated Kshs.115,131,141,00 between January and September of 2019, representing a rise of 0.6%. in the same period the previous year (GOK, 2019b). However, as Buigut (2018) point out, the number of international arrivals in Kenya has significantly dropped due to the threat of terrorism coupled with the increasing numbers of fatalities thus lowering the revenue earned from the sector. Despite being a very crucial economic driver, tourism in Kenya has faced several challenges some of which have led to significant economic problems. Largely relying on international tourists, the Kenyan tourism sector has become part of the Global Tourism Production Network with the majority of tourists coming from the developed countries of Europe, America and also neighboring countries like Tanzania and Uganda among others (GOK, 2019b). The inter-connection between Kenya and other international actors in the tourism sector has also brought it, international players, besides the local ones. The participation in the national tour operators has increasingly sidelined the local communities of Kenya and increasingly relied on the elite group that include the Europeans (whites), Kenyans of-Asian decent and expatriates due to the existence of an embedded racial network that makes it easy to gain access to international markets than the local actors (Christian, 2016). Besides, most of the foreign earnings from tourism activities in Kenya and other African countries remain overseas or are sent to the wealthy countries like the Netherlands since the tourism industry in Kenya and other African countries are dominated by transnational corporations based in those countries (Kubo, 2004). The economic benefits derived from tourism thus benefit external actors more than Kenyans.

3.4. Socio-economic and Environmental Impacts of Wildlife and Nature-Based tourism in Kenya

Kenya like other countries in the region has rich biodiversity including many unique wild animals and plants and also a very beautiful natural landscape. Therefore, the health and quality of these resources are to ensure that the tourism sector functions appropriately as they act as the main source of tourist attraction besides beaches. However, these nature-based tourist sites continue to face threats of environmental destruction as well as the impacts of climate change. If not well managed, nature-based tourism could be very destructive to the natural environment especially by overstressing the carrying capacity of the host regions, thus becoming a predator to the environment (Krüger, 2005). There is evidence of environmental degradation in Kenya as a result of increased tourism activities related to wildlife and nature, which causes depletion of forest lands, pollution of water, and destruction of the natural habitat (Atieno & Njoroge, 2018). This is besides other impacts like harassment of the wildlife and degradation of local communities' cultures and traditions. Wildlife tourism has also had a social impact on communities living around major wildlife conservation zones. In some instances, communities, especially the Maasai Community, have had to be forcefully evicted from communal lands on short notice without any consultation with the affected communities and with very little compensation (as little as KES 30,000 or USD 300 per household) to create space for coral wildlife conservation zones (Oduor, 2020). The overall effect of such unilateral decision is that it destroys the solidarity and cooperation attitude expected from the local community, some of whom are very significant in the success of tourism activities and leaving out some members in the conservancy compensation programs may increase human-wildlife conflicts as they may embark on retaliatory measures to hunt and kill wild animals that predate on their livestock (Bedelian, 2014).

CONCLUSION:

This study illustrates the significance of the tourism sector and its contribution to the socio-economic and political development and growth of Kenya. However, analysis of the sector reveals that the sustainability of tourism is dependent on addressing the many challenges and emerging issues like security, environment, and economic crises among others. Any adopted strategies to improve the sector performance should, therefore, take into consideration the social, economic, and environmental impacts of the same. This would ensure that the benefits derived from tourism activities in Kenya are long-term and sustainable. Another key factor identified in the study is the reliance of the Kenya tourism sector on international markets at the expense of domestic and regional ones. As discussed, the international market is very much exposed to external and global factors, thus vulnerable to global crises like pandemics, economic recessions, insecurity, and so forth. Encouraging participation by local actors and investors in both local and international tourism is one way of reducing the dominance of foreign actors in the industry and

ensuring that the economic benefits remain in the Country and with the local populations. Besides, additional efforts should be directed at strengthening domestic tourism to offer an alternative way of the sector stabilization instead of overly relying on international and regional markets. In case of the disruption of the international market by external forces identified in this study, strong domestic tourism would protect the economy by preserving many jobs, especially among those who are likely to be rendered jobless due to the emergence of the factors. Importantly, the sustainability of the sector should be safeguarded by ensuring that developments are sensitive to environmental and social impacts. Construction of hotels and all developments related to tourism should therefore comply with construction regulation and environmental impact assessment requirements.

Compliance with Ethical Standard

Conflict of Interests: The authors declare that they have no actual, potential, or perceived conflict of interests for this article.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is not required for this study.

Funding Disclosure:

This research did not receive grants from any institution



Acknowledgments: This article was prepared within the scope of the Ph.D. program in Konya Technical University, Institute of Graduate Studies, Department of City and Regional Planning, in the spring semester of academic year 2019-2020 for the course unit “Contemporary Environmental and Tourism Issues In Planning” offered by Dr. Elif GÜNDÜZ

REFERENCES:

- Agayi, C. O., & Gündüz, E. (2020). An Evaluation of Rural Tourism Potential for Rural Development in Kenya. *International Journal of African and Asian Studies*, 62, 35-46. doi:<https://doi.org/10.7176/jaas/63-05>
- Akama, J. S. (1997). Tourism development in Kenya: Problems and policy alternatives. *Progress in Tourism and Hospitality Research*, 3(2), 95-105.
- Akama, J. S. (2000). The efficacy of tourism as a tool for economic development in Kenya.
- Atieno, L., & Njoroge, J. M. (2018). The ecotourism metaphor and environmental sustainability in Kenya. *Tourism and Hospitality Research*, 18(1), 49-60.
- Bedelian, C. (2014). *Conservation, tourism and pastoral livelihoods: wildlife conservancies in the Maasai Mara, Kenya*. UCL (University College London),
- Buigut, S. (2018). Effect of terrorism on demand for tourism in Kenya: A comparative analysis. *Tourism and Hospitality Research*, 18(1), 28-37.
- Buigut, S., & Amendah, D. D. (2016). Effect of terrorism on demand for tourism in Kenya. *Tourism Economics*, 22(5), 928-938.
- Cannon, B. J., & Ruto Pkalya, D. (2019). Why al-Shabaab Attacks Kenya: Questioning the Narrative Paradigm. *Terrorism and Political Violence*, 31(4), 836-852.
- Carbone, F. (2017). International tourism and cultural diplomacy: A new conceptual approach towards global mutual understanding and peace through tourism. *Turizam: međunarodni znanstveno-stručni časopis*, 65(1), 61-74.
- Christian, M. (2016). Kenya's tourist industry and global production networks: gender, race and inequality. *Global Networks*, 16(1), 25-44.

- De Sausmarez, N. (2013). Challenges to Kenyan tourism since 2008: crisis management from the Kenyan tour operator perspective. *Current issues in tourism*, 16(7-8), 792-809.
- Dieke, P. U. (1991). Policies for tourism development in Kenya. *Annals of Tourism Research*, 18(2), 269-294.
- Du, D., Lew, A. A., & Ng, P. T. (2016). Tourism and economic growth. *Journal of Travel Research*, 55(4), 454-464.
- Fareed, Z., Meo, M. S., Zulfiqar, B., Shahzad, F., & Wang, N. (2018). Nexus of tourism, terrorism, and economic growth in Thailand: new evidence from asymmetric ARDL cointegration approach. *Asia Pacific journal of tourism research*, 23(12), 1129-1141.
- GOK. (2017). *Kenya National Tourism Blueprint 2030*. Nairobi, Kenya: Government Printer.
- GOK. (2018). *Tourism Sector Performance Report 2018*. Retrieved from <http://ktb.go.ke/wp-content/uploads/2019/01/Tourism-Performance-2018-Presentation-Final2.pdf>
- GOK. (2019a). *Kenya National Bureau of Statistics – Economic Survey 2019*. Nairobi: Government of Kenya Retrieved from <https://www.theelephant.info/documents/kenya-national-bureau-of-statistics-economic-survey-2019/>.
- GOK. (2019b). *Tourism Sector Performance Report 2018-JANUARY-SEPTEMBER 2019*. Retrieved from <http://www.tri.go.ke/wp-content/uploads/2019/11/TOURISM-SECTOR-PERFORMANCE-REPORT-JANUARY-SEPTEMBER-2019.pdf>
- GOK. (2020a). *Impact of covid-19 on tourism in Kenya, the measures taken and the recovery pathways*. Nairobi: Ministry of Tourism And Wildlife Retrieved from <http://www.tourism.go.ke/wp-content/uploads/2020/07/COVID-19-AND-TRAVEL-AND-TOURISM-Final-1.pdf>.
- GOK. (2020b). *Impact of Covid 19 on Tourism in Kenya: Measures Taken and Recovery Pathways*. Nairobi: Ministry of Tourism and Wildlife Retrieved from <http://www.tourism.go.ke/wp-content/uploads/2020/07/PRECIS-COVID-19-AND-TRAVEL-AND-TOURISM.pdf>.
- Hoorweg, J., Foeken, D., & Obudho, R. A. (2000). Kenya Coast Handbook: Culture, resources and development in the East African littoral.
- Irandu, E. M. (2006). Sustainable tourism development on Kenya's coast: a hospitality sector view. *Anatolia*, 17(2), 189-209.
- Irandu, E. M. (2020). Impact of COVID-19 on Travel and Tourism Industry in Kenya. Retrieved from <https://uonresearch.org/blog/impact-of-covid-19-on-travel-and-tourism-industry-in-kenya/>
- Irandu*, E. M. (2004). The role of tourism in the conservation of cultural heritage in Kenya. *Asia Pacific journal of tourism research*, 9(2), 133-150.
- Kariuki, W. K. (2018). *Effects of General Elections on Room Revenues in the Hotels in Nairobi Kenya*. (Science, Finance and Investment Masters), University of Nairobi, Nairobi, Kenya.
- Krüger, O. (2005). The role of ecotourism in conservation: panacea or Pandora's box? *Biodiversity & Conservation*, 14(3), 579-600.
- Kubo, A. (2004). The Sustainability of Coastal Tourism.
- Letoluo, M. L., & Wangombe, L. (2018). Exploring the Socio-economic Effects of the Community Tourism Fund to the Local Community, Maasai Mara National Reserve. *Universal Journal of Management*, 6(2), 51-58.
- Maingi, S. W. (2020). Case Study 6: Mainstreaming Overtourism Education for Sustainable Behavioral Change in Kenya's Tourism Industry Context. In *Overtourism* (pp. 383-399): Springer.

- Manono, G., & Rotich, D. (2013). Seasonality effects on trends of domestic and international tourism: a case of Nairobi National Park, Kenya. *Journal of Natural Sciences Research*, 3(1), 131-139.
- Masau, P., & Prideaux, B. (2003). Sustainable tourism: A role for Kenya's hotel industry. *Current issues in tourism*, 6(3), 197-208.
- Mwaura, J., Umezawa, Y., Nakamura, T., & Kamau, J. (2017). Evidence of chronic anthropogenic nutrient within coastal lagoon reefs adjacent to urban and tourism centers, Kenya: A stable isotope approach. *Marine pollution bulletin*, 119(2), 74-86.
- Njoroge, J. M. (2014). Tourism, millennium development goals and climate change in Kenya.
- Nyamanga, O. P. (2008). *The impact of tourism on the conservation of the cultural heritage in the Kenyan coast*. University of Nairobi,
- Nyaupane, G. P., White, D. D., & Budruk, M. (2006). Motive-based tourist market segmentation: An application to native American cultural heritage sites in Arizona, USA. *Journal of Heritage Tourism*, 1(2), 81-99.
- Oduor, A. M. (2020). Livelihood impacts and governance processes of community-based wildlife conservation in Maasai Mara ecosystem, Kenya. *Journal of Environmental Management*, 260, 110133.
- Okuku, E., Ohowa, B., Mwangi, S., Munga, D., Kiteresi, L., Wanjeri, V., . . . Kilonzo, J. (2011). Sewage pollution in the Coastal waters of Mombasa City, Kenya: A norm Rather than an Exception. *International Journal of Environmental Research*, 5(4), 865-874.
- Omondi, R. K., & Ryan, C. (2017). Sex tourism: romantic safaris, prayers and witchcraft at the Kenyan coast. *Tourism Management*, 58, 217-227.
- Oppermann, M., & Kye-Sung, C. (1997). *Tourism in developing countries*: International Thomson Business Press.
- Tosun, C. (2001). Challenges of sustainable tourism development in the developing world: the case of Turkey. *Tourism Management*, 22(3), 289-303.
- Valle, E., & Yobesia, M. N. (2009). Economic contribution of tourism in Kenya. *Tourism Analysis*, 14(3), 401-414.
- Veron, J. E., Hoegh-Guldberg, O., Lenton, T. M., Lough, J. M., Obura, D. O., Pearce-Kelly, P., . . . Rogers, A. D. (2009). The coral reef crisis: The critical importance of < 350 ppm CO₂. *Marine pollution bulletin*, 58(10), 1428-1436.
- Visser, N., & Njuguna, S. (1992). Environmental impacts of tourism on the Kenya coast. *Industry and Environment*, 15(3/4), 42-52.
- Weldon, K. (2013). An analysis of drug abuse along the coastal region of Kenya. *International NGO journal*, 8(7), 153-158.
- World-Bank. (2010). Kenya's Tourism: Polishing the Jewel. In: The World Bank Washington, DC.
- WTTC. (2020). Kenya 2020 annual research: Key highlights. Retrieved from <https://wtcc.org/Research/Economic-Impact/moduleId/704/itemId/141/controller/DownloadRequest/action/QuickDownload>

Article Info	RESEARCH ARTICLE | ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	Contribution of Ordu Metropolitan Municipality Twitter Platform to the Corporate Image of the Municipality	
Corresponding Author	Dr. Cavit YAVUZ Ordu Üniversitesi Turizm Fakültesi Öğr.Üyesi, yavuzcavit@hotmail.com	
Received Date	15.08.2020	
Accepted Date	31.12.2020	
Author / Authors	Cavit YAVUZ Hasan Basri ZAVALSIZ ORCID: 0000-0001-9279-1740 ORCID: 0000-0003-1242-6933	
How to Cite	Yavuz, C. ; Zavalısız, H. B., (2020). Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter Platformunun Belediyenin Kurumsal İmajına Katkısı, <i>Kent Akademisi</i> , Volume, 14, Issue 1, Pages, 186-198	

Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter Platformunun Belediyenin Kurumsal İmajına Katkısı

Cahit YAVUZ¹
Hasan Basri ZAVALSIZ²

ABSTRACT:

The rapid development of technology brings along some innovations in the internet field. The internet world, which is experiencing an innovative change day by day, has become an important communication element of institutions and organizations as well as individuals. Institutions and organizations that want to reach their activities to target audiences in the internet environment, give importance to image studies in their bodies and make efforts for this. In this sense, institutions and organizations try to preserve their corporate image in the long term through image management. Municipalities, which are a branch of local governments, are also in an effort to improve their corporate image studies. Today, municipalities deliver their work to their target audiences on social media platforms as well as traditional media tools. In our study, the posts made by Ordu Metropolitan Municipality between 01.09.2019 - 30.09.2019 on Twitter, which is an important social media platform of today, were tried to be analyzed using the content analysis method. As a result of the study; It is understood that the relevant platform is actively used by the fact that the posts made on the Ordu Metropolitan Municipality Twitter platform between the aforementioned dates were included in both the national press and local media organs. Shares were handled in the category of announcement, news, service, celebration, promotion and visit and it has been observed that most of the shares were made with the aim of informing the target audience. However, while some of the posts contribute to the institutional image of the municipality, it is also thought that some of them damage the institutional image.

KEYWORDS: Social Media, Twitter, Corporate İmage, Local Governments, Municipality

¹ Prof.Dr. Ordu Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü 0000-0001-9279-1740

² Yüksek Lisans Öğrencisi, bazri52@gmail.com 0000-0003-1242-6933

ÖZ:

Teknolojin hızla gelişmesi internet alanında da bir takım yenilikleri beraberinde getirmektedir. Her geçen gün inovasyonel bir değişim yaşayan internet dünyası, sürekli gelişerek bireylerin olduğu kadar kurum ve kuruluşların da önemli bir iletişim unsuru haline gelmiştir. Faaliyetlerini internet ortamında hedef kitlelerine ulaştırmak isteyen kurum ve kuruluşlar, bünyelerinde imaj çalışmalarına önem vererek buna yönelik çabalar içerisinde olmaktadır. Bu manada kurum ve kuruluşlar oluşturdukları kurumsal imajlarını, imaj yönetimi marifetiyle uzun vadede korumaya çalışmaktadırlar. Yerel yönetimlerin bir kolu olan belediyeler de oluşturmuş olduğu kurumsal imaj çalışmalarını geliştirme çabası içindedir. Günümüzde belediyeler yapmış oldukları çalışmaları geleneksel medya araçlarının yanı sıra sosyal medya platformlarında da hedef kitlelerine ulaştırmaktadırlar. Çalışmamızda, Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında günümüzün önemli bir sosyal medya platformu olan Twitter ortamında yapmış olduğu paylaşımlar içerik analizi yöntemi kullanılarak incelenmeye çalışılmıştır. Çalışmanın sonucunda; Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter platformu üzerinden bahse konu tarihler arasında yapmış olduğu paylaşımların hem ulusal basında hem de yerel medya organlarında yer almasından, ilgili platformun aktif bir biçimde kullandığı anlaşılmaktadır. Yapılan paylaşımlar; duyuru, haber, hizmet, kutlama, tanıtım ve ziyaret kategorisinde ele alınmış olup; büyük bir kısmında hedef kitlenin bilgilendirilmesine yönelik paylaşımlar yapıldığı görülmüştür. Ancak yapılan paylaşımlardan bazıları belediyenin kurumsal imajına katkı sağlarken bazı paylaşımlarında ise kurumsal imaja zarar verdiği düşünülmektedir.

ANAHTAR KELİMELER: Sosyal Medya, Twitter, Kurumsal İmaj, Yerel Yönetimler, Belediye

“Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter Platformunun Belediyenin Kurumsal İmajına Katkısı”

GİRİŞ:

İletişim insanlığın var olduğu günden itibaren varlığını koruyarak insanlığın her an ihtiyaç duyduğu bir kavram olarak hayatımızdaki yerini almıştır (Çavuş, 2011, s.7). Aynı zamanda iletişimin; bireylerin kendilerini ifade edebilmesi, kurumların da hedef kitlelerine yönelik daha anlaşılır olabilmesi için ihtiyaç duyulan bir araç olduğu bilinmektedir. Çağımızda bilişim teknolojisinde yaşanan olumlu gelişmeler bireylerin günlük hayatlarını değiştirirken kurum ve kuruluşların vatandaşla arasındaki iletişimini de etkilemiştir (Chun vd., 2010, s. 1).

Kurum ve kuruluşların birbirleriyle kurduğu iletişim, elektronik cihazların gelişmesiyle daha çeşitli hale gelmiştir. Zamanla çeşitlilik kazanan iletişim araçlarının önemi hızla artarken iletişim kavramının doğru bir düzlem üzerinde yönetilmesi için bir takım çalışmalar geliştirilmiştir. Yeni medya araçlarının ortaya çıkmasını ve her geçen gün gelişmesini sağlayan internet, bireylerin yanı sıra markalara, özel ve kamu kuruluşlarına çift yönlü bir iletişim avantajı sunmaktadır (Öznel, 2018, s. 6).

Yaşantımızı kolaylaştırmak için kullandığımız internet platformları, sunmuş olduğu kolaylıklar bakımından geleneksel medya mecralarından daha fazla tercih edilir duruma gelmiştir. Çünkü geleneksel medya araçları; hedef kitlelerine tek taraflı bir şekilde mesaj göndermekte ve herhangi bir yanıt alamamaktadır (Tokatlı, 2015, s. 33). Tek yönlü iletişim aracı olarak nitelendirilebileceğimiz gazete, dergi ve televizyon gibi iletişim araçlarının, gelişen teknolojiye karşı nispeten yetersiz olduğu düşünülmektedir. İnternet ortamında iki yönlü ve karşılıklı iletişimin kurulması, geleneksel medyaya karşı bir avantaj sağlamaktadır.

Sosyal medya yakın tarihte insanların, kurum ve kuruluşların hayatına girmiş ve bu alanda üretim ve tüketime aynı anda yapıldığı bir ortam haline gelmiş olup; kültürel, siyasal, ekonomik ve sosyal disiplinlerde bireylerin erişim sağlayarak günlük hayatın seyrini değiştirebilen bir dinamik haline dönüşmüştür (Yavuz ve Duvan, 2018, s. 1335). Bireylerin sosyal medya platformlarını yoğun bir biçimde kullanması, özel ve resmi kurumlar gibi yerel yönetim organlarını da sosyal medyayı kullanmaya teşvik etmektedir. Çift yönlü iletişim imkânı sunan sosyal medya mecraları, anında geribildirim olanağı sağlamasından dolayı tercih edilmektedir. Bu sebeple sosyal medya, belediyelerin hedef kitleleriyle yani vatandaşlarla doğrudan iletişim kurabildiği bir platform haline gelmiştir.

Belediyeler hedef kitleleriyle etkileşime geçerek belediye sınırları içerisinde yaşayan halkın ihtiyaçlarının karşılanması, daha yaşanabilir ortam ve imkanların sunulabilmesi noktasında bir çok faaliyet gerçekleştirmektedir. Bu faaliyetlerin hedef kitle açısından algılanış biçimi kurumsal imaj kavramını ortaya çıkarmakta ve belediyeyi kurumsal

imaj oluşturmaya yönelik çalışmalara yönlendirmektedir. Aynı zamanda belediyenin; kaliteye, saygınlığa ve güvenilir bir yapıya sahip olması kurumsal imajı olumlu yönde etkilemektedir (Canöz, 2015, s. 49).

Kamuya hizmet eden kuruluşların rakiplerinden sıyrılarak hedef kitleye faaliyetlerini gösterme arzusu hızla artmaktadır. Bu durum aynı zamanda özel ve resmi kurumlar gibi sivil toplum örgütlerini de kapsamaktadır. Rekabetin hızla büyüdüğü bu günlerde kurumsal imajın belediyeler açısından oldukça önemli bir konu olduğu daha net anlaşılmaktadır. Başarılı bir kurumsal imaj yönetimi, kurumun yapmış olduğu her türlü faaliyetin içinde yer almaktadır. Bu durum ise kurumların bir sonraki faaliyetlerini desteklemektedir (Doğan, 2006, s. 80). Belediyelerin hedef kitlelerine yönelik yapmış oldukları çalışmalar, hedef kitlenin algısında oluşan bir fotoğraf olarak ifade edebileceğimiz kurumsal imajdır ki; bu durum hedef kitle ile kurulan ilişkide önemli bir role sahiptir.

1. Alanyazın Taraması

İnternet ve sosyal medya teknolojik gelişmeleri de içine alarak sosyoloji ve antropoloji gibi birçok bilim dalından faydalanmaktadır. Alanyazında sosyal medya ve kurumsal imajla ilgili çeşitli akademik çalışmalara rastlanmaktadır.

Demirkol'un (2017), "Belediyelerde Kurumsal İmaj Algısı Kırıkkale Belediyesi'nin Dış Hedef Kitleler Gözündeki İmajı" başlığı ile yaptığı çalışmada; Kırıkkale Belediyesi çalışanlarıyla görüşme tekniği yoluyla belediye hakkında genel bilgiler elde etmiş, ayrıca Kırıkkale'de yaşayan 18 yaş üzerindeki kişilerle anket çalışması yaparak, Kırıkkale Belediyesinin halk nezdindeki imajı değerlendirilmiş ve hedef kitle üzerinde oluşturduğu imaj etkisi araştırılmıştır. Çalışmanın sonucunda; Kırıkkale Belediyesi'nin hedef kitle gözündeki imajı, belediyenin imajını oluşturan faktörler ve önemlilik seviyesi ve bu faktörlerin meslek, yaş, cinsiyet, medeni durum, ikamet süresi, eğitim gibi bazı değişkenler arasındaki ilişkisi belirlenmeye çalışılmıştır.

Duvan'nın (2019), Karadeniz Bölgesinde bulunan 32 belediyenin kurumsal iletişimlerinde sosyal medya kullanımlarını ele aldığı "Karadeniz Bölgesindeki Belediyelerin Kurumsal İletişiminde Sosyal Medya" adlı çalışmasında, belediyelerin kurumsal imaj ve kurumsal iletişimlerinin maksimum düzeye çıkartılmasında sosyal medya platformlarının kullanılmasının belediyelere önemli katkılar sağladığı ortaya çıkmıştır.

Kaygısız ve Sarı'nın (2015) yapmış olduğu "Belediyelerin Sosyal Medya Kullanımı Burdur Belediyesi ve Burdur İlçe Belediyeleri Üzerine Bir Araştırma" başlıklı çalışmada içerik analizi yöntemini kullanarak sosyal medya platformlarını daha etkin ve faydalı şekilde nasıl kullanılacağına ilişkin öneriler sunmaktadır. Çalışma sonucunda ilgili belediyeler; sosyal medya platformları aracılığı ile belediyeye ulaşan hedef kitleye ivedi ve kesin çözümler üreterek geri bildirim yapılması, sosyal medya platformlarının alanında uzman kişiler tarafından yönetilmesi ve sosyal medya platformlarında paylaşımların bir standardizasyon çerçevesinde yapılması gibi öneriler sunulmuştur.

Pirci Aydın'ın (2018), "Belediyelerde Halkla İlişkiler Aracı Olarak Sosyal Medya Kullanımı: Büyükşehir Belediyelerinin Twitter Hesapları Üzerine Bir İnceleme" başlığı ile yapmış olduğu çalışmada ise 30 Büyükşehir Belediyesinden 23 tanesinin Twitter hesaplarından belirli tarihler arasında yapmış oldukları paylaşımların içerik analizi yöntemiyle incelediği görülmektedir. Çalışmada; belediyelerin Twitter platformlarının kullanım davranışları incelenerek elde edilen sonuçlar doğrultusunda bahse konu platformun en etkin şekilde nasıl kullanılacağına dair öneriler sunulmuştur. Hedef kitleye en yakın kurum olarak algılanan belediyeler başta olmak üzere, kamu kurum ve kuruluşlarının her geçen gün gelişen web teknolojilerinin etkin ve aktif olarak kullanılması noktasında isteksiz oldukları çalışmanın sonuçlarından birisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sayılanoğlu (2018) "Kurumsal İletişim Bağlamında Belediyelerde Kurumsal Twitter Hesabı Kullanımı" adlı çalışmasında Esenyurt Belediyesi, Küçükçekmece Belediyesi ve Bağcılar Belediyesi kurumsal Twitter platformları üzerinde 01.02.2018 - 28.02.2018 tarihleri arasında içerik analizi yöntemiyle araştırma yaparak elde edilen sonuçlara karşı çözüm önerileri sunmuştur. İlgili belediyelere ait Twitter platformlarında sorunları ileten, bilgi talep eden bir iletişim anlayışı öne çıkmakla birlikte, platformlara ait üye sayıları dikkate alındığında mevcut iletişimin sınırlı seviyede olduğu görülmüştür. Bununla birlikte ilgili belediyelere ait kurumsal Twitter hesaplarının bilgi aktarma ve bilgiyi yayma gibi faaliyetleri gösteren ve direkt olarak katılımı özendirme bir biçimde kullanıldığı saptanmıştır.

Alanyazın incelendiğinde özel sektör kuruluşlarının yanı sıra kamu kurum ve kuruluşlarının da kurumsal imaj ve kurumsal iletişimlerinde sosyal medya platformlarını kullandığını görmekteyiz. Yaptığımız çalışma sonucunda Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter platformunu çalışmaya esas tarihler arasında aktif bir biçimde kullandığı ve hedef kitleyle etkileşime geçme noktasında istekli olduğu anlaşılmıştır. Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin Twitter

platformunda yaptığı paylaşımların kamuoyunu bilgilendirme ve hizmet odaklı paylaşımlar olduğu düşünüldüğünde belediyenin Twitter'ı kullanım becerisi çok daha hassas ve doğru bir iletişim stratejisi üzerine kurulmalıdır. başlıkların ilk harfleri büyük, diğer harfleri küçük yazılmalı, kalın yazı tipi (bold) kullanılmalıdır. Ara başlıklarda en fazla üç başlık düzeyi kullanılmalıdır.

1.1. Yöntem ve Bulgular

Bu araştırmada; Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin Twitter platformundan 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında yaptığı paylaşımlar içerik analizi yöntemiyle incelenmiş ve elde edilen veriler değerlendirilmiştir. Elde edilen veriler doğrultusunda Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin kurumsal iletişiminde aktif olarak kullanmış olduğu twitter platformunun, belediyenin kurumsal imajının gelişmesi noktasında daha etkin ve faydalı bir şekilde yönetilmesine ilişkin – kullanılan platformun günümüz teknolojisine entegre olması, platformun teknik özelliklerine uygun paylaşımlar yapılarak paylaşımlarda verilen mesajların daha anlaşılır olması ve Twitter platformunda kuruma ait bilgilerin tamamlanabilmesi gibi – öneriler sunulmuştur.

İçerik analizi yöntemi kullanılarak yapılan bu çalışmada elde edilen bulgular 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunda yapılan paylaşımlardan seçilmek sureti ile “Duyuru, Haber, Hizmet, Kutlama, Tanıtım, Ziyaret” kategorilerinde ele alınmıştır. Yapılan paylaşımlar, belirtilen kategoriler çerçevesinde hizmet, eğitim, yapı işleri gibi belirli faaliyet grupları çatısı altında sınıflandırılarak incelenmiştir.

Ayrıca Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin Twitter platformu incelenirken; platformun profil sayfasında yer alan hesap isimleri ve hesapların onaylı hesap olup olmaması, başkan bilgileri, kurumlara ait iletişim, adres, web, e-mail ve kurumsal logo görsellerinin yer alıp almamasının yanı sıra platformlardaki takipçi ve gönderi sayıları da dikkate alınmıştır.

1.2. Amaç

Bu çalışmanın amacı; Ordu Büyükşehir Belediyesinin kurumsal imaj yönetimine katkı sağlaması amacıyla, Twitter platformunun kullanım biçimini ele alarak bu platformun belediyenin kurumsal imajına sağladığı katkılarını incelemektir. İçerik analizi yapmak üzere Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformundan alınan verilerin yapılan çalışmanın genelinde, belirtilen amaç doğrultusunda kullanılacak nitelikte olduğu düşünülmektedir. Yapılan bu çalışmada Ordu Büyükşehir Belediyesinin internet teknolojilerinden yararlanarak kurumsal imajını geliştirmeye yönelik, hedef kitlesi ile karşılıklı iletişimi artırabilmesi gibi durumların kolaylaştırılması amacı ile hazırlanmıştır.

Araştırmamızda; Ordu Büyükşehir Belediyesinin kurumsal imajın gelişmesinde Twitter platformunun, kurumsal imajına nasıl bir katkı sağladığı incelenmektedir. Yapılan araştırma sonucunda ortaya çıkan verilere göre Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformu üzerinden kurumsal imaj oluşturabilmesi amaçlanarak yol gösterici bir çalışma niteliği taşınması hedeflenmiştir.

1.3. Sınırlılıklar

Bu araştırmanın analizi 14.07.2020 tarihinde yapılmış olup Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin Twitter platformu incelenmiştir. Araştırma tarihi itibarı ile ilgili sosyal medya platformunda yapılan paylaşımlara ait yorum, beğeni, görüntüleme, retweet sayıları, paylaşımların sosyal medya platformlarına eklenmesine ve kaldırılmasına göre değişiklik gösterebilmektedir. Çalışmaya konu edilen paylaşımların başlıkları yazı karakterleri, imla ve noktalama işaretleri kurallarına bakılmaksızın, metinler olduğu gibi alınarak tırnak işareti kullanılmak suretiyle italik yazı karakterinde çalışmaya eklenmiştir.

Bu araştırma aşağıda belirtilen sınırlılıklar kapsamında oluşturulmuştur:

- Popüler sosyal medya platformları arasında olan Twitter Platformu incelenmiştir.
- Çalışma Ordu Büyükşehir Belediyesini kapsamaktadır.
- Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformundan 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında yapmış olduğu paylaşımları incelenmiştir.

2. Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter Kullanımına Genel Bir Bakış

Çağımızda sosyal medya platformları bireylerin hayatlarında önemli bir yere sahiptir. Sosyal medya platformları arasında yer alan Twitter platformu bireylere mikroblog servisi olarak da hizmet vermektedir. Bireylerin günlük hayatlarında ne yaptığını, ne düşündüğünü ve nerede olduğu gibi bazı bilgilerin, takipçi kitlelerine özetlendiği bir platform olan Twitter (Sayımer, 2008, s. 128), yerel yönetim organlarında da önemli ölçüde kullanılmaktadır. Sosyal medya platformları belediyelerin hedef kitle ile etkileşiminde oldukça önemli bir yere sahiptir. Hedef kitle ile iletişim kurma yönünde alternatif bir yöntem olan sosyal medya; belediyelerin etkinlik ve faaliyetlerini hedef kitlesine aktarabildiği bir mecra haline gelmiştir.

Sosyal medya platformları veri alışverişine ve verilerin hızla yayılmasına olanak sağlamaktadır (Tarhan, 2012, s. 84). Belediyelerin Twitter platformunu tercih etmesi, hedef kitlenin belediyeye sorun ve taleplerini ulaştırma imkânı bularak iletişim kurabildiği bir yapıyı ortaya çıkarmaktadır. (Sayılanoğlu, 2018, s. 390). Araştırmada Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin sosyal medya mecralarından olan Twitter platformunun genel görünümü ele alınmıştır. Twitter platformunun; isim bilgisi ve bu hesapların onaylı olup olmaması, belediye başkanı hakkında bilgi, kuruma ait iletişim, web ve telefon bilgilerinin yanı sıra platform üzerinde kurum logosunun yer alıp almadığı ve takipçi sayıları ile gönderi sayıları ele alınmıştır.

Tablo 1 - 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter Platformunun Genel Görünümü

Sosyal Medya Platformu	Hesap Adı	Hesap Onayı	Başkan Bilgisi	İletişim Numarası	Adres Bilgisi	Web Adresi	e-mail	Logo	Takipçi	Gönderi
Twitter	@OrduBBId	Var	Var	Yok	Yok	Var	Yok	Var	18.570	103

Tablo 1 incelendiğinde; Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunda belediye başkanına ait bilgilerin yer aldığı, iletişim, adres ve e-mail bilgilerinin yer almadığı görülmektedir. Ordu Büyükşehir Belediyesi resmi ve onaylı Twitter platformunda da belirtilen tarihler arasında 103 gönderi paylaşmıştır. Aynı zamanda bahse konu platform 18.570 kişi tarafından takip edildiği görülmüştür.

Yukarıdaki bilgilere göre şunları söylemek mümkündür:

Kente turist olarak gelen bir bireyin karşılaşacağı muhtemel sorunlara karşı belediyeye müracaat etmesi noktasında problem yaşayacağı öngörülebilmektedir. İletişim, adres ve e-mail gibi bilgilerin tamamlanması sosyal medya platformunda kurumsal imajın geliştirilmesi noktasında dikkat edilmesi gereken hususlar içerisinde yer almaktadır.

Belediyenin Twitter platformunun resmi ve onaylı olduğu ve bu platforma belediyenin resmi web sitesi aracılığıyla da ulaşılabilirdiği görülmüştür.

Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter hesabını onaylı ve resmi olarak kullanıyor olması daha etkin, daha şeffaf, daha faal yönetildiği anlamını taşımaktadır. Aksi yöndeki durumlara sahip olan platformlar ise ilgi görmemektedir.

2.1. Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter Platformundan 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Yapmış Olduğu Paylaşımların Yükleme Zamanlarına Göre Değerlendirilmesi

Tablo 2 – Ordu Büyükşehir Belediyesinin 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Twitter Hesabından Yapmış Olduğu Paylaşımların Yükleme Zamanlarına Göre Dağılımı

Tarih	Paylaşım	Tarih	Paylaşım	Tarih	Paylaşım
01.09.2019	4	11.09.2019	5	21.09.2019	2
02.09.2019	4	12.09.2019	5	22.09.2019	2
03.09.2019	3	13.09.2019	4	23.09.2019	3
04.09.2019	4	14.09.2019	-	24.09.2019	2
05.09.2019	3	15.09.2019	2	25.09.2019	4
06.09.2019	5	16.09.2019	1	26.09.2019	4
07.09.2019	2	17.09.2019	6	27.09.2019	6
08.09.2019	4	18.09.2019	6	28.09.2019	1
09.09.2019	3	19.09.2019	6	29.09.2019	1
10.09.2019	5	20.09.2019	2	30.09.2019	4

Yukarıdaki tabloda da gösterildiği gibi Ordu Büyükşehir Belediyesi resmi Twitter platformunda 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında 103 paylaşım yapmıştır. Ordu Büyükşehir Belediyesi resmi Twitter platformunda 17 – 18 – 19 ve 27 Eylül 2019 tarihlerinde yapılan 6’şar paylaşım bahse konu tarihleri arasında en yoğun paylaşım yapılan günler olarak çalışmaya eklenmiştir.

01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında yükleme zamanlarına bakıldığında 16 – 28 ve 29 Eylül 2019 tarihlerinde Ordu Büyükşehir Belediyesi Twitter hesabında sadece 1’er paylaşım yapmış olup 14.09.2019 tarihinde ise herhangi bir paylaşım yapmamıştır.

2.2. Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter Platformundan 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Yapmış Olduğu Paylaşımların Kategorilerine Göre Değerlendirilmesi

Çalışmanın bu bölümünde Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformu üzerinden 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında yapmış olduğu paylaşımları kategorilerine göre analiz edilmiştir. Paylaşımlar kategorize edilirken kullanılan başlıklara ilişkin açıklamalara aşağıda yer verilmiştir.

Duyuru: Belediyenin yapmayı taahhüt ettiği hizmetlere veya dikkat çekmek istediği konulara ilişkin olarak yaptığı bildirim veya uyarı niteliği taşıyan paylaşımlardır.

Haber: Belediyenin kamuoyunu bilgilendirmek amacı ile yerel ve ulusal alanda paylaştıkları haberlerin bir arada toplandığı başlıktır.

Hizmet: Belediyenin teknik açıdan bakıldığında maddi niteliği bulunmayan ancak belli bir fiyatı olan ve fayda sağlayan yapmayı taahhüt ettiği veya gerçekleştirdiği iktisadi ve sosyal faaliyetlerden oluşan kategoridir.

Kutlama: Belediyenin anma günleri başta olmak üzere etkinlik düzenlediği belirli gün ve haftalar kapsamındaki paylaşımlardan oluşan başlıklardır.

Tanıtım: Belediyenin kentin ön plana çıkmasını istedikleri ve kente özgü özelliklere ilişkin yaptıkları paylaşımlardır.

Ziyaret: Belediyenin kurum içi hizmet birimleri dâhil olmak üzere gerçekleştirdikleri ziyaretleri ve kurum bünyesinde kabul ettikleri ziyaretleri konu edinen paylaşımlardan oluşmaktadır.

Yukarıda sözü edilen kategorilere ilişkin yapılan sınıflandırma incelenmiş olup detayları aşağıdaki bölümlerde aktarılmıştır.

Ordu Büyükşehir Belediyesi 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında Twitter hesabından 103 paylaşım yapmıştır. Yapılan paylaşımlar kategorilerine göre incelendiğinde bahse konu tarihler arasında en fazla paylaşımın 44 paylaşım ile ‘Hizmet’ kategorisinde yapıldığı görülmektedir. ‘Hizmet’ kategorisinde yapılan paylaşımları ise 30 paylaşım ile ‘Haber’ kategorisi izlemektedir. Adı geçen tarihler içerisinde yapılan en az paylaşım (1 tane) ‘Ziyaret’ kategorisinde yapılmıştır. 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında yapılan diğer paylaşımlara ait bilgiler ise aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Tablo 3 - Ordu Büyükşehir Belediyesinin 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Twitter Hesabından Yapmış Olduğu Paylaşımların Kategorilerine Göre Dağılımı

Paylaşım İçeriği	Paylaşım Sayısı	Paylaşım İçeriği	Paylaşım Sayısı
Hizmet	44	Haber	30
Duyuru	8	Kutlama	8
Tanıtım	6	Ziyaret	1

Yukarıdaki tabloda Ordu Büyükşehir Belediyesinin belirtilmiş olan tarihler arasında kurumsal Twitter platformu üzerinden paylaşmış olduğu tweetler incelenerek; hangi kategoride daha fazla paylaşım yapıldığı ve bu paylaşımları hangi faaliyet ve çalışmalar üzerine yoğunlaşarak yaptığı irdelenmiştir. En fazla paylaşımı hizmet kategorisinde yaptığı görülen Ordu Büyükşehir Belediyesinin; adı geçen platformu, misyonuna uygun şekilde çalıştığını hedef kitlesine işaret edecek şekilde aktif olarak kullandığı görülmektedir. Bu çıkarımlar özetlendiğinde Ordu Büyükşehir Belediyesinin başta hizmet kategorisi olmak üzere haber, duyuru, kutlama ve tanıtım başlıklı kategorilerde de paylaşım yapıldığı ancak hizmet ve haber dışındaki kategorilerdeki paylaşımlarını sınırlı tuttuğu görülmektedir. Yapılan bir eylemi duyurma veya bir düşünceyi aktarma mantığı üzerine kurulan Twitter platformunun; Ordu Büyükşehir Belediyesince diğer kurum ve kuruluşlarda olduğu gibi aktif bir şekilde kullanılması, kurumun faaliyet ve çalışmalarının topluma empoze edilmesine zemin hazırlamıştır. Hedef kitlesi ile bu tür paylaşımlar yaparak iletişime geçen Ordu Büyükşehir Belediyesinin, herhangi bir medya ya da yayın organına ihtiyaç duymadan kitlesi ile doğrudan temasta bulunduğu görülmektedir. Ordu Büyükşehir Belediyesi Başkanı Dr. Mehmet Hilmi GÜLER’in resmi ve onaylı Twitter platformundan yapmış olduğu ve yukarıdaki tabloda kategorize edilemeyen 4 paylaşımının, Ordu Büyükşehir Belediyesinin resmi ve onaylı Twitter hesabından retweet aracılığı ile paylaşılması konuya ilişkin en somut örnektir. Tüm bu çıkarımlar ele alındığında Twitter platformu aracılığı ile yapılan hizmetleri hedef kitlesine duyuran Ordu Büyükşehir Belediyesinin kurumsal imajının gelişmesine katkıda bulunduğu anlaşılmaktadır. Ancak 06.09.2019 tarihli ‘Fıskiye çalıştırdık diye, beddua edilmez ki.’ şeklindeki tweet ile 10.09.2019 tarihli ‘#MilliTakım’ tweeti incelendiğinde; bu paylaşımların şekil ve içerik itibarıyla kurumsal bir platformda paylaşılabilir nitelikte, kurumsal bir anlayışa sahip olmadığı ve kurumun imajını zedeleyebileceği düşünülmektedir. 24.09.2019 tarih ve ‘DÜNYA BEŞTEN BÜYÜKTÜR’ başlıklı tweet; Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanının, BM Genel Kuruluna hitap ederken BM Güvenlik Konseyi’nin 5 daimi üye ülkelerinden bahsettiği konuşmasına ilişkindir. Ancak Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunda bu konuşmaya ilişkin olarak yer verdiği paylaşımında anlaşılabilir nitelikte herhangi bir bilginin yer almadığı görülmüş olup ilgili paylaşım kategorize edilememiştir. 06.09.2019 tarihli ‘Fıskiye çalıştırdık diye, beddua edilmez ki.’ şeklindeki tweet Ordu Büyükşehir Belediyesi tarafından yeşil alanlarda fıskiyelerin çalıştırılmasından ötürü duyduğu rahatsızlığı dile getiren vatandaşa cevap niteliğindedir. Ancak paylaşımın şekil ve içerik itibarıyla hiçbir kategoride yer bulamamasının yanı sıra, kurumsal imaja sahip bir belediye tarafından vatandaşa verilebilecek uygun nitelikte bir cevap da olmadığı düşünülmektedir.

2.3. Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter Platformundan 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Yapmış Olduğu Paylaşımların Niteliklerine Göre Değerlendirilmesi

Çalışma kapsamında Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunda belirtilen tarihler arasında yapmış olduğu paylaşımların niteliklerine göre ayrımı aşağıdaki bölümlerde gösterilerek detayları aktarılmıştır. Paylaşımlar niteliklerine göre incelenirken bazı anahtar başlıklar kullanılmış olup benzer nitelik taşıyan başlıklar aynı grupta toplanmıştır. Herhangi bir gruba dâhil edilemeyen paylaşımlar ise ‘Diğer’ başlığı altında değerlendirilmiş olup anahtar başlıklara ilişkin açıklamalara aşağıda yer verilmiştir.

Başkan Haberleri: Belediye Başkanının kişisel sosyal medya platformlarından alıntı yapılarak ilgili kurumun sosyal medya platformuna aktarılan veya Belediye Başkanının demeçlerine yer verilen ve organik olarak içinde bulunduğu paylaşımlardır.

Denetim: Kurumların bizzat yönetici kadrosu ve kontrol işlevi bulunan çeşitli birimlerince gerçekleştirilen faaliyetleri konu edinen paylaşımlardır.

Eğitim: Belediyenin eğitim alanında, eğitim kurumlarına destek amacı ile yaptıkları paylaşımlardır.

Etkinlik: İlgili belediyenin belirli gün ve haftalar kapsamında gerçekleştirdiği anma törenleri ve kentin tanıtımı için yapılan faaliyetlerden oluşan paylaşımlardır.

Halk Sağlığı: Belediyenin toplumsal çevre sağlığının korunmasına ilişkin yaptığı paylaşımlardır.

Kültür Sanat: Kurumun kültürel etkinliklere ve sanata yönelik yaptığı faaliyetlere ait paylaşımlar bu başlık altında toplanmıştır.

Sosyal Yardım: Belediyenin gelir dağılımındaki adaleti ve vatandaşlar arasında eşitliği sağlamak adına ihtiyaç sahiplerine sağladığı imkânları konu edinen paylaşımlardır.

Spor: Bahse konu belediyenin gerek amatör gerek profesyonel alanda yerel, ulusal ve uluslararası boyut taşıyan spor müsabakalarına ilişkin yaptığı paylaşımlardır.

Proje: Belediyenin ekonomik, sosyal, kültürel, bilimsel vb. alanlarda hayata geçirmeyi hedeflediği faaliyetlere ilişkin paylaşımlardır.

Temizlik: Belediyenin asli görevlerinden olan toplumsal hijyeni sağlamaya yönelik yapılan faaliyetlerden oluşan paylaşımlardır.

Ulaşım: Belediyenin kent içerisindeki ulaşımı ve ulaşım ağının düzenlenmesini konu edinen paylaşımlardan oluşan başlıktır.

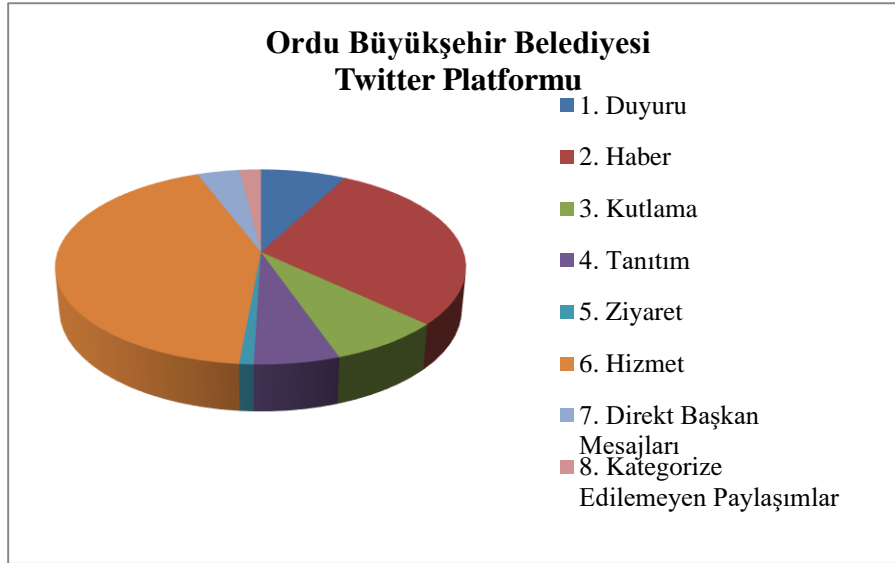
Yapı İşleri: Belediyenin teknik hizmetlere ilişkin yapmış olduğu paylaşımları konu edinen başlıktır.

Diğer: Yukarıdaki başlıklardan herhangi birine ait olmayan paylaşımlar bahse konu başlıkta toplanmıştır.

Paylaşımların niteliklerine göre dağılımı her iki belediye içinde ayrı ayrı incelenmiş olup detayları çalışmanın ilerleyen bölümlerinde aktarılmıştır.

Ordu Büyükşehir Belediyesinin 01.09.2019 – 30.09.2019 tarihleri arasında Twitter platformunda yapmış olduğu paylaşımlar kategorize edilerek niteliklerine göre değerlendirilmiştir. Ordu Büyükşehir Belediyesi belirtilmiş olan tarihler arasında yapılan 103 paylaşımın kategorilerine göre dağılımı aşağıdaki grafikte gösterilmiştir. Yapılan paylaşımlar ‘Duyuru’, ‘Haber’, ‘Hizmet’, ‘Kutlama’, ‘Tanıtım’ ve ‘Ziyaret’ kategorilerine ayrılmıştır.

Şekil 1 – Ordu Büyükşehir Belediyesinin 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Twitter Hesabından Yapılan Paylaşımların Kategorilerine Göre Dağılımı



Yapılan paylaşımlar incelendiğinde 'Haber' kategorisinde 30 paylaşım yapıldığı görülmüştür. Bu paylaşımlardan 15'i 'Diğer' niteliğinde ele alınırken, 10 paylaşımın da 'Spor' nitelikli olduğu belirlenmiştir. 'Başkan Haberleri' ve 'Halk Sağlığı' niteliğinde ise 1'er paylaşım yapılırken, 'Etkinlik' niteliğinde ise 2 paylaşım yapılmıştır. 'Duyuru' kategorisinde yapılan 8 paylaşımın 3 tanesi 'Diğer' niteliğinde, 2'ser tanesi 'Eğitim' ve 'Kültür Sanat' niteliğinde iken 1'i de 'Etkinlik' niteliğindedir. İlgili platformda 'Kutlama' kategorisindeki 8 paylaşımın 4'ü 'Diğer' niteliğinde ele alınırken 3'ü 'Etkinlik', 1'i de 'Spor' niteliğinde değerlendirilmiştir. Son olarak 'Tanıtım' kategorisinde yapılan 6 paylaşımın 4'ü 'Diğer', 2'si ise 'Etkinlik' niteliğinde yapıldığı görülmüştür.

'Hizmet' kategorisinde yapılan 44 paylaşım niteliklerine göre incelendiğinde 29 paylaşımın 'Yapı İşleri' niteliğinde, 3 paylaşımın 'Temizlik' niteliğinde olduğu görülmüştür. 2'ser paylaşımın da 'Ulaşım' ve 'Sosyal Yardım' niteliğinde yapıldığı görülürken 8 paylaşımın ise 'Proje' nitelikli olduğu tespit edilmiştir.

30 Eylül 2019 tarihinde 'Proje' nitelikli yapılan paylaşımın yenilenebilir ve sürdürülebilir enerji kaynaklarına ilişkin olarak güneş enerjisinden elektrik üretilmesi ile ilgili olduğu tespit edilmiştir. Konu edilen paylaşıma eklenen link aracılığı ile bahsi geçen enerji üretimine ilişkin detaylara ulaşılabildiği görülmüştür. Elektrik enerjisinin daha az maliyetle üretilmesi ve bu enerjinin fındığın kurutulması ve işlenmesi kapsamında değerlendirilmesini konu edinen projeye 01.10.2019 tarih ve 8419 sayılı Ordu Olay Gazetesinin 3. Sayfasında da yer verildiği tespit edilmiştir. Enerjiyi kaynaklarının kullanımında sürdürülebilir politikayı benimseyen Ordu Büyükşehir Belediyesi planlanan proje kapsamında enerjinin iktisadi kullanımına yönelik bir atılım yapmıştır. Ordu Büyükşehir Belediyesinin planlanan üretim faaliyetiyle, elektrik enerjisinin üretiminde marka değeri olma yolunda adımlar atmaya çalıştığı ve hedef kitle üzerinde marka imajı yaratmaya çalıştığı düşünülmektedir. Bu paylaşımın, iktisadi bir yaklaşımla enerji üretimine yönelik bir paylaşım olması ve yerel basında yer almasına karşın, Twitter platformunda 38 beğeni aldığı ve hedef kitle üzerinde beklenen etkiyi bırakmadığı düşünülmektedir.

'Ulaşım' niteliğinde yapılan paylaşımlardan "Toplu taşımada 2. Dönem başladı" başlığı taşıyan paylaşım, Ordu'nun toplu taşıma sisteminde yapılan reformla ilgilidir. Yapılan paylaşıma eklenen link aracılığı ile paylaşımda bahsedilen toplu taşıma alanında yapılan köklü değişimin detaylarına ulaşılabildiği görülmüştür. Ulaşım ağının yeniden dizayn edilmesini ve vatandaşların bu konuda duydukları memnuniyeti konu edinen bu habere 06.09.2019 tarih ve 8394 sayılı Ordu Olay Gazetesinin 7. Sayfasında da yer verilmiştir. Bu paylaşım, yenilikçi bir yaklaşımla kentlin ulaşım sisteminin revize edilmesine yönelik bir paylaşım olması ve yerel basında yer almasına karşın, Twitter platformunda 33 beğeni almış ve beğeni sayısı yüksek diğer paylaşımlara nazaran geri planda kalmıştır. Kurumsal imaja pozitif yönde direkt etki edebilme potansiyeli taşıyan yukarıda bahsi geçen hizmetlerin, diğer paylaşımlara nazaran geri planda kalmasına; revize edilen ulaşım ağının sadece belli bir kitleyi ilgilendirmesi, yenilenebilir enerji kaynaklarına ilişkin paylaşımın hedef kitle üzerinde gereken farkındalığı yaratamaması veya daha fazla ön plana çıkan paylaşımların varlığı sebep olarak gösterilebilir.

Tablo 4 – Ordu Büyükşehir Belediyesinin 01.09.2019 – 30.09.2019 Tarihleri Arasında Twitter Hesabından En Az ve En Çok Etkileşime Sahip Paylaşımların Niteliklerine Göre Değerlendirilmesi

Tarih	Kategori	Nitelik	Beğeni	Yorum	Retweet
05.09.2019	Haber	Diğer	3,7 B	36	1,2B
10.09.2019	Haber	Diğer	11	0	1

Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunda 05.09.2019 tarihinde “Eli öpülesi koca yürekli analar bitirecek PKK’yı.” iletisiyle yaptığı paylaşımın çalışmaya esas tarih aralığında en fazla beğeni alan, en fazla yorum yapılan ve en fazla retweet yapılan paylaşım olduğu tespit edilmiştir. Bu paylaşım; silahlı terör örgütüne cebren dâhil edilmek amacıyla kaçırılan gençlerin, aileleri tarafından başlatılan ve annelerinin öncülük ettiği ülke genelinde büyük yankı uyandıran ve hala devam etmekte olan Diyarbakır Annelerinin oturma eylemini konu edinmektedir. 3,7B beğeni alan ve toplumun tüm kesimlerini ilgilendiren ve toplumsal dayanışmayı destekleyen bu paylaşımın Ordu Büyükşehir Belediyesi tarafından resmi ve onaylı Twitter platformundan paylaşılması, ilgili kurumun toplumsal sorunlara duyarlı olduğunu ve takipçi kitlesi üzerinde farkındalık yaratmaya çalıştığını göstermektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde merkezi yönetimin alt birimi olan bir kurumun bu eylemi desteklemesinin kurumun misyonu ve vizyonu düşünüldüğünde kurumsal imajın gelişmesi bakımından etkin bir role sahip olduğu sonucu çıkarılmaktadır. Ayrıca yapılan araştırma kapsamında bu paylaşımın sadece Twitter platformu üzerinden yapıldığı diğer sosyal medya platformlarında bu konuya yer verilmediği tespit edilmiştir. Bu açıdan bakıldığında Ordu Büyükşehir Belediyesi diğer platformlarında da bahse konu paylaşımına yer vererek bu paylaşımı daha geniş kitlelerle buluşturabilme şansını kullanamamıştır. Bütün sosyal medya platformlarında hesabı olmayan, bu platformlardan sadece birini ya da bir kaçını kullanmayı tercih eden bireyler olduğu düşünüldüğünde tüm sosyal medya platformlarının birbirine entegre şekilde kullanılmasının sosyal medya yönetiminin daha profesyonel yapılmasını sağlayacaktır. İlgili kurumun Facebook platformundaki takipçi sayısının Twitter platformundan daha fazla olduğunun göz önünde bulundurulması, platformların entegre kullanılmasının sağlayacağı faydayı açıkça ortaya koymaktadır.

11.09.2019 tarihinde “Büyükşehir Belediye Başkanları Toplantısı” başlığı ile Recep Tayyip ERDOĞAN’ın resmi ve onaylı Twitter hesabından yapmış olduğu paylaşımı, Ordu Büyükşehir Belediyesinin retweet yaparak kendi platformunda paylaştığı görülmüştür. Bu paylaşım 15,B (ortalama on beş bin) beğeni aldığı halde platformun özelliği gereği paylaşımın beğeni sayıları, paylaşımı yapan kişinin platformuna ait veriler olduğundan dolayı çalışmaya dâhil edilmemiştir. Ayrıca belirtilmiş olan tarihler arasında yapılan paylaşımlar incelendiğinde 1’er retweet alan çok sayıda paylaşım olduğundan ilgili paylaşımlar yukarıdaki tabloda yer almamıştır. Ordu Büyükşehir Belediyesinin, Belediye Meclisinin Eylül Ayı Olağan Toplantısının yapıldığına ilişkin 10.09.2019 tarihinde ‘Haber’ kategorisinde yaptığı paylaşımın, 11 beğeni ile en az beğeniyi alan paylaşım olduğu gözlenmiştir. Belediyenin karar organı olan meclisin aylık olağan toplantısının yapılması, ilgili kurumun işbaşında olduğunu ve asli faaliyetlerini yerine getirdiğine işaret ettiğinden kurumsal imaj açısından önemlidir. Kurumsal imajın gelişmesi bakımından önemli olduğu düşünülen bu paylaşımın en az beğeniyi alan paylaşım olması, bu gönderi ile kullanıcı kitlesine verilmek istenen mesajın işlevini yerine getiremediğini ve paylaşımından beklenen verimin alınmadığını göstermektedir. Bahse konu paylaşım, meclis toplantısı sonucunda alınan kararlara erişim sağlayacak bir link eklenmiş olsaydı, bu paylaşımın kullanıcı kitlesi tarafından daha yoğun ilgi göreceği ve kurumsal imajın gelişimi açısından daha etkili olabileceği düşünülmektedir.

SONUÇ:

Kurumsal imaj yönetimi açısından sosyal medya platformlarının kullanılması, teknolojik imkânların gelişmesiyle ve yaygınlaşmasıyla ivme kazanmıştır. Günümüzde bu tip iletişim araçları; etkili ve yaygın bir şekilde etkileşim tabanlı iletişim sağlamaktadır. Yerel yönetimlerde kurumsal imaj faaliyetleri kapsamında; sosyal medya platformları tercih edilmektedir. Geri bildirim hızı, verilere anında ulaşabilme imkânı vb. bir takım kolaylıklar kurumsal imajın oluşumuna katkı sağlamaktadır.

Kurum ve kuruluşlar; internet platformları aracılığıyla ulaştığı hedef kitlelerinden, almış olduğu geri bildirimler sonucunda, sosyal medya platformlarını kullanarak hizmet kalitesine ivme kazandırmıştır. Bu platformlarda yapılan paylaşımların; amacına uygun, platformun özelliklerine göre ve doğru bir düzlemde yapılması gerekmektedir. Yoğun olarak kullanılan ve her geçen gün gelişen internet teknolojileri yerel yönetimlerin de vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiştir. Belediyeler son yıllarda yapmış olduğu faaliyetleri hedef kitesine iletmek için internet dünyasının imkânlarından faydalanmayı tercih etmektedir. Belediyeler faaliyetlerini; sosyal medya platformları başta olmak üzere

kurumsal web siteleri aracılığıyla da hedef kitlesine ulaştırılmalıdır. Gerek bilgisayar ortamında gerek mobil cihazlar ortamında kullanım kolaylığı sağlayan bu platformlar birçok kurum gibi yerel yönetimlerinde ilgisini çekmektedir. Belediye sınırları içerisinde yaşayan halkın; istek, talep, şikâyet ve önerilerini değerlendirebildikleri bu platformlar demokratik yaşamında olmazsa olmazdır.

Yapılan çalışmanın sonucunda 01.09.2019 – 30.09.2020 tarihleri arasında Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunu aktif bir biçimde kullandığı görülmüştür. Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformu üzerinden yapmış olduğu paylaşımları incelenerek hedef kitlesiyile karşılıklı bir iletişim biçimi sağladığı görülmüştür. Belirtilen tarihler arasında yapılan paylaşımlar kamuoyunu bilgilendirme ve hizmet odaklı yaklaşım barındıran paylaşımlardır.

Örneğin Ordu Büyükşehir Belediyesinin 05.09.2019 tarihinde yapmış olduğu Diyarbakır Annelerini konu edinen paylaşımı Twitter platformunun en fazla beğeni alan paylaşımı olurken ulusal basında da geniş yer edinmiştir. Bahse konu haberin ulusal basında yer bulması ve Türkiye gündeminde hala sıcaklığını koruyor olması haberin önemini vurgulamaktadır. Sosyal medya platformu üzerinden yayınlanan haber çok daha geniş kitlelere ulaşarak, haberin kitleler üzerinde oluşturacağı etkinin gücünü artırmıştır. Ordu Büyükşehir Belediyesinin toplumsal açıdan hassasiyet taşıyan bir eylem karşısında göstermiş olduğu destek verici yaklaşımı, kurumsal kimlik ve kurumsal imaj açısından sergilediği duruşu göstermektedir. Bu bakımdan sosyal medyanın; daha geniş kitleler üzerinde göstereceği etkinin, kurumsal imajın gelişimi açısından rolü daha anlaşılır bir biçimde ortaya çıkmaktadır.

Toplumun bireyleri, örf ve adetleri gibi teknoloji de hızlı bir değişimin içindedir. Hızla değişen bu sistem içerisinde, kurum ve kuruluşların da bu değişimden payını alması kaçınılmazdır. Kitlelerce takip edilen teknolojik gelişmeler, belediyelerin de kurumsal hizmet anlayışını etkilemektedir. Belediyelerin; hedef kitlesine karşı hizmetlerini ve hedeflerini amacına uygun ve doğru bir düzlemde aktarabilmek ve her geçen gün iletişime geçilen kitleyi artırabilmek adına çalışmalarını sürdürdüğü görülmektedir. Belediyelerde bu sürecin itina ile yönetilmesi kurumsal imajın gelişmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Kurumsal imaj yönetimini ön planda tutma niyetinde olan Ordu Büyükşehir Belediyesinin aşağıdaki hususları önemsemesi gerekmektedir.

- Kurumsal imajın sosyal medyadaki rolü açısından, bu tür platformların profesyonel bir anlayışla yönetilmesi önemli bir gerekliliktir. Kurumsal imajın gelişmesi noktasında yapılan paylaşımların bir standardizasyon çerçevesinde yapılması kurumsal imaj açısından önemli bir detaydır.
- Bireyler gibi kurum ve kuruluşlarda geleneksel medya organları yerine sosyal medya platformlarını tercih etmektedir. Bu nedenle; internet kavramının içinde yer alan sosyal medya platformları her yönü ile çağın gerekliliklerine göre yönetilmesi gerekmektedir.
- Twitter platformunda video formatı ile eklenen içeriklerin ses ve görüntü kalitesine özen gösterilmeli, montaj çalışmalarının paylaşımlarda verilmek istenen mesajı uygun ve anlam bütünlüğü taşıyacak şekilde yapılması gerektiği düşünülmektedir.
- Belediyenin Twitter platformunda bulunan takipçi sayılarının güncelliği korunmalı ve daha çok kitleye ulaşabilmek adına takipçi sayılarının artmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- Sosyal medya platformlarının kullanıcı profilleri göz önünde bulundurulduğunda her platformun kendine özgü kullanıcı kitlesi bulunmaktadır. Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformu başta olmak üzere belediyenin kullanmış olduğu diğer sosyal medya platformlarında yapılan paylaşımların birbirine entegre olması kurum açısından faydalı olacaktır.
- Ordu Büyükşehir Belediyesince aktif olarak kullanılan Twitter platformunda kuruma ait bilgilerin eksiksiz olarak yer alması kurumsal imajlarına katkı sağlayacaktır.
- Kurumda çalışan personelin Ordu Büyükşehir Belediyesine ait sosyal medya platformlarını takip ediyor olması kurumsal imajın oluşturulması noktasında önemli bir adımdır. Kurum personelinin, kurumun hedef kitlesine karşı bir yüzü olduğu düşünüldüğünde bu durum güçlü bir iç imaj oluşturulması açısından oldukça önemlidir. Hiyerarşik düzenin bir parçası olan kurum içi personelin bu etkileşim halkasına dâhil edilmesi kurumsal imaj çalışmaları açısından önemlidir.
- Çalışma kapsamında; Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunda yapmış olduğu paylaşımlar incelenirken, web ortamında ilgili belediyenin adını taşıyan bazı Twitter platformlara rastlanmıştır. İncelenen bu platformların

gerçek olmadığı ve ilgili kurum tarafından yönetilmediği tespit edilmiştir. Ordu Büyükşehir Belediyesinin Twitter platformunu resmi ve onaylı olarak kullanıyor olması kurumsal imajın gelişmesine katkı sağladığı düşünülmektedir.

• Radyo, televizyon ve basılı yayınları içerisine alan geleneksel medya organları yaşanan günlük olaylardan haberdar olmamızı sağlamaktadır. Teknolojinin hız kazanmasıyla birlikte kullanıcılar sosyal medya platformlarında canlı yayın yapabilmeye imkân elde etmiştir. Vatandaş ile iç içe yönetim felsefesini sergileyen belediyeler bazı faaliyetlerini hedef kitlelerine şeffaflık ilkesiyle iletmesi gerektiği düşünülmektedir. Çalışmaya konu edinen Twitter platformunun canlı yayın yapabilmeye özelliği sosyal medyayı geleneksel medyadan daha ileriye taşımaktadır. Ordu Büyükşehir Belediyesi, Twitter platformu üzerinden yapmış olduğu çalışmalarını (ihale, belediye meclis toplantısı gibi) şeffaf bir şekilde hedef kitlelerine sosyal medya üzerinden aktarması sonucunda belediyenin kurumsal imajının gelişmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması : Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni : Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek : Yok

KAYNAKÇA:

Aydın, M. P., Belediyelerde Halkla İlişkiler Aracı Olarak Sosyal Medya Kullanımı: Büyükşehir Belediyelerinin Twitter Hesapları Üzerine Bir İnceleme, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2018.

Canöz, N., Hizmet Sektöründe Kurumsal İmaj Algısı: Türk Hava Yolları Örneği, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2015.

Chun, S. A., Shulman, S., Sandoval, R. ve Hovy, E., (2010). "Government 2.0: Making Connections Between Citizens, Data and Government", Information Polity, 15, 1-9.

Çavuş, S., Yeni İletişim Teknolojilerinde İnternet Ve Halkla İlişkilerdeki Yerinin İncelenmesi: Talas Belediyesi Örneği, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 2011.

Demirkol, N., Belediyelerde Kurumsal İmaj Algısı Kırıkkale Belediyesi'nin Dış Hedef Kitleler Gözündeki İmajı, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2017.

Doğan, T., Yeni Reklam Araçları Ve Kurum İmajı Oluşturma Sürecine Katkıları, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2006.

Duvan, Y., Karadeniz Bölgesindeki Belediyelerin Kurumsal İletişiminde Sosyal Medya, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ordu, 2019.

Kaygısız, Ü., Sarı, S., Belediyelerin Sosyal Medya Kullanımı: Burdur Belediyesi ve Burdur İlçe Belediyeleri Üzerine Bir Araştırma, International Journal of Social Sciences and Education Research,1 (2), 2015, 309-317. Doi: 10.24289/ijsser.106417

Ordu Olay Gazetesi, Yeni Stadın Eksikleri Giderilecek, S.8394, s.8, 06.09.2019.

Ordu Olay Gazetesi, Enerjiyi Güneşten Alacağız!, S.8419, s.3, 01.10.2019.

Öznel, H., Kamu Kuruluşlarında Sosyal Medya Kullanımının Kurumsal İmaj Açısından Rolü: Anadolu Üniversitesi Örneği, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2018.

Sayimer, İ., (2008). Sanal Ortamda Halkla İlişkiler, İstanbul: Beta Yayınları.

Tarhan, A. (2012). Büyükşehir Belediyelerinin Sosyal Medya Uygulamalarına Halkla İlişkiler Modellerinden Bakmak. İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi, 35, 79-101. <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423903284.pdf>

Tokatlı, M., Sosyal Medya’da İtibar Yönetimi: Üniversiteler Üzerine Bir Araştırma, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2015.

Yavuz, C., Duvan, Y., Doğu Laradeniz Üniversitelerinin Kurumsal İletişimde Sosyal Medya Kullanım Alışkanlığı, Gümüşhane Üniversitesi İletişim Fakültesi Elektronik Dergisi, C. 6, S.2, 2018, s.1329 – 1350.

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	The Effect of Place Attachment on Tourism Strategies: Amasya Example		
Corresponding Author	Aslı ALTANLAR Amasya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, asli.altanlar@amasya.edu.tr		
Received Date	06.01.2021		
Accepted Date	08.04.2021		
Author / Authors	Aslı ALTANLAR	ORCID: 0000-0002-7168-1857	
How to Cite	Altanlar, A. (2021). Turizm Stratejilerinin Yere Bağlılık Üzerindeki Etkisi: Amasya Örneği, Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages, 199-213.		

Yere Bağlılığın Turizm Stratejileri Üzerindeki Etkisi: Amasya Örneği

ABSTRACT:

This study aims to examine the relationship between the effect of residents' place attachment on tourism, resident support for tourism development and their behavioral attitude towards sustainable tourism policies. Within the framework of this study, field research was conducted in ten neighborhoods in the city of Amasya with traditional neighborhood texture in 2017. 460 people participated in the study. The participants were selected by simple random sampling and they were asked to complete a survey aimed to measure all three aspects. In order to exhibit the relationship between place attachment and tourism, principal components analysis, multiple regression analysis, spearman correlation analysis, and kruskal wallis analysis were applied. As per the analyses, it was determined that the components that define place attachment are place dependency and social attachment; residents with higher place attachment are more positive towards the development of tourism and the more satisfaction residents have towards tourism-oriented strategies, the more they have social attachment and place dependency. Finally, the findings indicate that a tourism scenario can be sustainable within a framework that strengthens the place attachment of residents living in historical areas and traditional neighborhoods and one that does not contradict with the regional scales and overall identity.

KEYWORDS: Place Attachment, Place Identity, Tourism Strategy, Tourism, Support for tourism development, Tourism's Effects.

ÖZ:

Bu çalışma mahalle sakinlerinin yere bağlılıklarının turizmin etkileri, turizm gelişimini destekleme niyetleri ile sürdürülebilir turizm politikalarına karşı davranışsal tutumları arasındaki ilişkiyi incelenmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla alan araştırması 2017 yılında Amasya ilinde yer alan ve geleneksel mahalle dokusuna sahip olan on mahallede gerçekleştirilmiştir. Araştırmaya 460 kişi katılmıştır. Basit rastlantısal örnekleme yoluyla seçilen tüm katılımcılara her üç boyutu ölçmeye yönelik anket soruları uygulanmıştır. Yere bağlılık ve turizm stratejileri arasındaki ilişkinin ortaya konulması için temel bileşenler analizi, çoklu regresyon analizi, spearman korelasyon ve kruskal wallis analizleri uygulanmıştır. Yapılan analizler sonucunda yere bağlılığı belirleyen bileşenlerin yere bağlılık ve sosyal bağlılık boyutları olduğu; yere bağlılıkları güçlü olan yerel sakinlerin turizm gelişimini olumlu karşıladıkları; yerel sakinlerin turizm odaklı stratejilere yönelik memnuniyetleri arttıkça sosyal bağlılıkları ve yere bağımlılıklarının da arttığı tespit edilmiştir. Sonuç olarak elde edilen bulgular tarihi çevre ve geleneksel mahallelerdeki yerel sakinlerin yere bağlılığını güçlendiren, bölgenin ölçüğü ve genel kimliği ile çelişmeyecek bir yapılanma içinde bir turizm senaryosunun sürdürülebilir olacağını ortaya koymaktadır.

ANAHTAR KELİMELELER: Yere Bağlılık, Yer Kimliği, Turizm Stratejisi, Turizm Desteği, Turizm Etkileri.

“Yere bağlılığın Turizm Stratejileri Üzerindeki Etkisi: Amasya Örneği”

GİRİŞ:

Turizm odaklı kentsel geliştirme amacıyla tarihsel/geleneksel kent dokusunda turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için öngörülen fonksiyon değişiklikleri kültürel miras açısından çekiciliği olan geleneksel mahallelerin hem mekânsal hem de sosyal açıdan zarar görmesine ve kentin farklı bölgeleri arasındaki dengenin, kentsel işlevler açısından değişmesine neden olabilmektedir (Bolzoni 2014). Turizm sektöründe ortaya çıkan olası aşırı ve kontrolsüz büyüme konut fonksiyonunun neredeyse tamamıyla dışlanmasına ve mahallenin kimliği ile uyumsuz bir turizm tesisi profiline dönüşmesine neden olabilmektedir. Tarihi kent mekanında ortaya çıkan bu türlü dönüşümler spekülasyon amaçlı hareketleri tetiklemekte ve bu bunun bir sonucu olarak alanda kentsel turizme yönelik ticari bir soylulaştırma gerçekleşebilmektedir (Türkün 2015). Ticari ve rekreasyonel arazi kullanımların arasında meydana gelen bu dönüşüm, mahallenin kimliği ve yerin anlamının değişmesine neden olduğu gibi aynı zamanda gündelik rutinler ve aidiyet duygusu üzerinde de büyük ölçüde etkili olmaktadır. Meydana gelen dönüşümden mahalle ve kent sakinlerinin etkilenmediği durumlarda bile kentsel aidiyet duygusunda bir azalma olabilmektedir (Bolzoni 2013). Bu nedenle turizmin sadece ekonomik sonuçlarının incelenmesi kamu yararı açısından oldukça yanıltıcı sonuçlar elde edilmesine neden olmaktadır. Özellikle eski kent merkezlerinin dinlenme ve tüketim yerleri açısından potansiyel olarak görülmesi, ticari ve konutsal soylulaştırmaya neden olarak kamusal kaynakların meşru tahsisi ve kamusal alan kullanımı ile ilgili yeni gerilimlere neden olabilmektedir (Bolzoni 2014). Söz konusu bu dönüşümler sadece yörenin özgünlük değerini olumsuz yönde etkilememekte, insanların yer kimliklerini ve yere bağlılıklarını da sarsmaktadır. Bu nedenle bu çalışma mahalle sakinlerinin yere bağlılıklarının turizm gelişimini destekleme niyeti ile sürdürülebilir turizm politikalarına karşı davranışsal tutumları arasındaki ilişkiyi incelemeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla belirlenen araştırma soruları aşağıda maddeler halinde verilmiştir:

1. Yerel sakinlerin yere bağlılıkları ile turizmin desteği arasında anlamlı bir farklılık var mıdır?
2. Yerel sakinlerin yere bağlılıkları ile turizm gelişiminin genel etkilerini algılamaları arasında anlamlı bir farklılık var mıdır?
3. Yerel sakinlerin yere bağlılıkları ile sürdürülebilir turizm odaklı stratejilere bakış açıları arasında anlamlı bir ilişki var mıdır? Varsa ilişkinin yönü ve şiddeti nedir?

1. Çevre Psikolojisi Açısından Yere Bağlılık ve Yer Kimliği

Belirli bir yerle bir tür bağ ya da bağlantı anlamına gelen yere bağlılık kavramı çevre psikolojisi alanında çalışılan önemli bir konudur. Bu alandaki araştırmacılar, bireysel yer bağı kavramsallaştırmak, anlamak ve ölçmek için çok sayıda çalışma yürütmüştür. Yerin anlam akışının anlaşılabilmesi için insanların fiziksel ortamları ile sosyal çevreleri arasında sürekli devam eden etkileşim sürecinin anlaşılması gerekmektedir (Yılmaz Çakmak 2013). Önceki çalışmalar, yere bağlılığın kavramsallaştırılması ve belirleyicileri üzerinde yoğunlaşmıştır (Chen vd, 2014). Bazı araştırmacılar yere bağlılığı çok boyutlu bir değişken olarak görürken (Chen 2018) bazı araştırmacılar yere bağlılığı tek boyutlu bir değişken olarak kabul etmektedir (Stylidis 2017; Tournois ve Djeric 2019; Shen vd, 2019). Son araştırmalarda yere bağlılık, yer kimliği ve yer bağımlılığını içeren iki boyutlu bir değişken olarak çevre psikolojisi ve turizm yönetimi alanlarında yaygın olarak kabul görmektedir (Kyle vd, 2005; Chen vd, 2014).

Yere bağlılık, insan-mekan bağının farklı yönlerini içeren ve bir yere atıfta bulunarak duyguların, bilgi ve inançların, davranışların ve eylemlerin karşılıklı etkileşimini içeren çok yönlü ve karmaşık bir olgudur (Rollero ve Piccoli, 2010). Başka bir deyişle yere bağlılık kavramı, bireyin ya da toplulukların kavrayış, inanç, bakış açısı ve düşüncelerinin de etkisiyle fiziksel ve sosyal çevreyi deneyimlemesi sonucu o yere verdiği anlamlardan meydana gelmektedir (Brown vd, 2003; Kyle vd, 2005). Hidalgo ve Hernandez (2001) yere bağlılığı insanların kendilerini rahat ve güvende hissettikleri ve kalma eğilimlerinin olduğu yerler ile ilgili kurdukları duygusal bağ olarak tanımlamaktadır. Vorkin ve Reise (2001) yere bağlılığı, bireylerin bir yere verdiği değerlerin ölçüsü, bireyler ve yaşadıkları çevreler arasındaki güçlü çağrışım ve bireyin bir yere ilişkin fonksiyonel hislerini içeren duygusal ya da sembolik çağrışımları olarak ifade etmektedir. Tanımlardan da anlaşıldığı üzere yere bağlılık, bireyin kendini ifade etme, aktarma, öngörülebilirlik ve kontrol ihtiyacının giderilmesi ve bireyler, gruplar, topluluklar ve kültürler düzeyinde kimlik oluşturma ihtiyacının karşılanması gibi işlevleri sağlamanın (Göregenli 2010) yanısıra bireyin ihtiyaç duyduğu durağanlık, güven, kontrol hislerini de desteklemektedir (Lewicka 2005). Yere bağlılık kavramı daha önce de bahsedildiği üzere çok sayıda araştırmada bireyin yaşadığı fiziksel dünya hakkındaki genel kavrayışından oluşan, kişinin öz kimliğinin bir alt yapısı olan yer kimliği ile ilişkilendirilmektedir (Rollero ve Piccoli 2010).

Yer kimliği, kişinin kendi kimliğinin, bilinçli ve bilinçsiz düşünceler, inançlar, tercihler, duygular, değer yargıları, amaçlar, davranışlar ve beceriler gibi birçok yanını kapsayan kompleks örüntüsünün fiziksel çevre boyutu ile tanımlanmasını ifade etmektedir (Kyle vd, 2004). Başka bir ifadeyle yer kimliği, bir yerin bir birey için sahip olduğu anlamı ifade ederken, yere bağlılık bir kişinin hedeflerini ve planlanan faaliyetlerini desteklemede bir yerin önemini ortaya koymaktadır (Stylidis 2017). Literatürde yere bağlılık ve yer kimliği arasındaki ilişkiye dair en az dört farklı bakış açısı bulunmaktadır: (1) aynı kavram olarak kabul edilebilirler; (2) yere bağlılık yer kimliğinin bir bileşeni olabilir; (3) yer kimliği, yere bağlılığın bir bileşeni olabilir; (4) her iki kavram da sadece üst sıralı bir kavramın boyutlarıdır (Rollero ve Piccoli 2010). Herna'ndez ve arkadaşları (2007) ise bu bakış açılarına ek olarak yere bağlılık ve yer kimliği kavramlarının, birbirleri ile bağlantılı olsalar dahi, yerlerle ilişkilendirmenin iki farklı yolu olduğunu ve farklı şekilde değerlendirmeleri gerektiğini ileri sürmektedir (Herna'ndez vd, 2007). Bu düşünceleri takiben, bireyler ve çevreleri arasındaki ilişkinin birbiriyle bağlantılı ama farklı iki yönü olduğunu söylemek mümkündür: duyuşsal bir boyut, yani yerlere olan duygusal bağ (yere bağlılık) ve fiziksel bir alanın bir üyesi olarak kendilik hakkındaki bilgilerle ilgili bilişsel bir boyut (yer kimliği) (Rollero ve Piccoli 2010).

Önceki çalışmalar bir yerle duygusal bir bağın gelişmesiyle ilgili olarak, sosyal bağların etkisini de ortaya koymaktadır (Fried 2000; Gursoy ve Rutherford 2004; Lewicka 2005). Fried (2000) göre, bağlanma insanların yerel ilişkileri deneyimlemenin daha derin bir anlamı ve ilişkisel etkileşim yerleriyle anlaşılabilir. Bu anlayış doğrultusunda Pretty ve arkadaşları (2003) yaşadıkları çevrede var olan arkadaşlık ilişkilerinin yere bağlılık kavramının kurucu bir yönü olduğunu ileri sürmüştür (Pretty vd, 2003'ten akt. Rollero ve Piccoli 2010). Örneğin Ramkissoon ve arkadaşları (2013) yere bağlılığı belirleyen bileşenleri yer bağımlılığı, yer kimliği, yer duygusu ve sosyal bağlılık olarak kavramsallaştırmış ve bağlanma ve yer memnuniyeti arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğunu bulmuşlardır. Bu çalışmalarda sosyal bağlar, komşuluk ilişkileri ve mahalledeki arkadaş sayısı, tesadüfi sosyal karşılaşmalar, mahalledeki sosyal aktivitelere katılım ve bu aktivitelerin sıklığı, mahalle sakinleriyle olan ilişkilerin yüzeysellik ve derinlik açısından özellikleri gibi çok çeşitli şekillerde ele alınabilmektedir (Göregenli vd, 2014). Yerel ilişkilerdeki yoğunluk arttıkça, kendini tamamen evinde hissedilen insanların oranı da o kadar büyük olmaktadır. Nedensel bir yaklaşım benimsendiğinde, yere bağlılık ile sosyal bağlar arasındaki ilişkinin etki yönü her zaman aynı değildir. Lewicka (2005) mekana bağlanmayı, komşuluk bağlarının güçlü ve olumlu bir ön göstergesi olarak ifade ederken,

Bonaiuto ve arkadaşları (1999) ise yerel bölgedeki sosyal ilişkilerin yere bağlılığı doğrudan etkilediğini ortaya koymuşlardır. Yerel bağların sosyal ilişkileri etkilediğini ortaya koyan bir diğer çalışma ise Mesch ve Manor (1998) tarafından yapılmıştır. Söz konusu araştırmacılar yakın çevrede yaşayan yakın arkadaşların sayısı arttıkça, mahalleye olan bağlılıklarının da arttığını ortaya koymuşlardır (Mesch ve Manor, 1998 akt. Rollero ve Piccoli 2010). Bazı araştırmalar ise yere bağlılığı çevreye yönelik duygusal bağ ile ilişkilendirmişlerdir ve yere bağlı olan insanların yerel katılım ve sosyal eylemler ile ilişkili olduğunu ortaya koymuşlardır. Örneğin Lewisca (2005)'nin yaptığı çalışma mahallelerine yüksek bağlılık gösteren ve köklerine aidiyet hissedenden katılımcıların kar amacı gütmeyen sivil toplum kuruluşlarına ve sivil faaliyetlere katılım oranının yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, kökenlerini keşfeden insanlar yaşadıkları coğrafya ile ilgili olaylara ve olgulara kayıtsız kalmamakta ve sivil sorumluluklar üstlenmektedirler.

2. Turizm Alanyazınında Yere Bağlılık Kavramının Yeri ve Önemi

Son 20 yılda yapılan araştırmalar, yerel sakinlerin turizm yönetimi ve gelişimine yönelik tutumunu ve algısını değerlendirmede yere bağlılığın faydasına ilişkin deneysel kanıtlar sağlamıştır (Gu ve Ryan 2008; Wang ve Chen 2015; Stylidis 2017; Guo vd, 2018; Dwyer vd, 2019). Örneğin Mccool ve Martin (1994) yere bağlılığın yerel sakinler ile turizm endüstrisinin bir arada başarılı bir şekilde yaşamasının belirleyicileri arasında olabileceğini ifade etmiştir. Ayrıca söz konusu yazarlar yerel sakinlerin duyguları ve tutumları üzerine yapılan araştırmaların bir destinasyondaki olumlu etkileri en üst düzeye çıkararak ve ev sahibi topluluk üzerindeki olumsuz etkileri en aza indiren kalkınma türlerini seçme konusunda yardımcı olacağını düşündüklerini de belirtmişlerdir. Wang ve Chen (2015) yerel sakinlerin turizme yönelik tutumlarının yer kimliği ve turizm desteği niyetleri arasındaki ilişkiye aracılık ettiğini, yer temelli benlik saygısı, öz yeterlik, süreklilik ve ayırt etme duygusunu içeren değişkenlerin ise yerel halkın turizme yönelik algı ve tutumlarında etkili olduğunu belirlemişlerdir. Bu bağlamda Wang ve Chen (2015) yerel sakinlerin topluluğun kendine özgü imajını pozitif algılamasının kendine olan sosyal saygısını artırırken, olumsuz algılamasının ise öz saygı duygusunu azaltabileceğini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte Wang ve Chen (2015) bölgedeki ikamet süresinin yer kimliği ve turizme karşı tutum arasındaki ilişkinin şiddetini de belirlediğini göstermişlerdir.

Eusébio ve arkadaşlarının (2018) Boa Vista Adası'nda (Cape Verde) yaptıkları çalışmaları ise, yerel sakinlerin yere bağlılığının yalnızca turizmin algılanan etkisini değil, aynı zamanda turizme yönelik tutumunu da olumlu yönde etkilediğini ortaya koymuştur. Benzer bir şekilde, Gu ve Ryan (2008)'in Shi Cha Hai Hutong'da (Pekin) yaptıkları çalışmada yerel sakinlerin yere bağlılıklarının turizme dair tutumlarını olumlu yönde etkilediğini göstermiştir (Eusébio vd, 2018 ve Gu ve Ryan 2008'den akt. Shen vd, 2019). Shen ve arkadaşları (2019) turizme karşı olumlu bir tavır sergileyen yerel sakinlerin daha yüksek turizm yanlısı davranışsal niyetlere sahip olduklarını bulmuştur. Ayrıca Shen ve arkadaşları (2019) yere bağlılık ile turizme karşı tutum arasında pozitif bir ilişki olduğunu ve yerel sakinlerin yere bağlılığı ne kadar yüksekse, turizme karşı tutumlarının da o kadar olumlu olduğunu tespit etmişlerdir. Gürsoy ve Rutherford (2004)'da yerel sakinlerin yere bağlılıkları arttıkça turizmin ekonomik ve sosyal etkilerini yere daha az bağlı olan sakinlere göre daha olumlu bir şekilde algıladıklarını bildirmişlerdir. Haralambopoulos ve Pizam (1996)'ın Yunanistan'ın Samos Adası'nda yaptıkları çalışma ve Snaith ve Haley (1999)'ın Birleşik Krallık'ın York şehrinde yaptıkları araştırma ise, bir yerde ikamet süresi ne kadar kısaysa, yerel sakinlerin turizmin etkilerine ilişkin algısının da o kadar olumlu olduğunu ortaya koymaktadır (Haralambopoulos ve Pizam 1996 ve Snaith ve Haley 1999'dan akt. Stylidis, 2017).

Chen ve Dwyer (2017), yer memnuniyeti ve yere bağlılığın yerel sakinlerin vatandaşlık davranışları üzerindeki etkilerini araştırdıkları çalışmalarında, yer beklentisinin (place expectation) bölge sakinlerinin bölgesel turizm gelişimine proaktif katılımını motive ettiğini bulmuştur (Chen ve Dwyer 2017). Song ve Soopramanien (2019), Çinli şehir sakinlerinin çevre yanlısı davranışlarını etkilemede sosyal bağın önemli bir rolü olduğunu ortaya koymuşlardır. Benzer bir şekilde Guo, Zhang, Zhang ve Zheng'in (2018) çalışma bulguları, turizm destinasyonlarında yaşayanların algılanan dayanıklılığı (perceived resilience) üzerinde yer kimliği ve yer bağımlılığının olumlu etkilerini göstermiştir (Zhang ve Zheng'in 2018 akt. Dwyer vd, 2019). Mason ve Cheyne (2000) bölge sakinlerinin kimliklerinin turizm gelişmesi ile tehdit edildiğini hissediyorlarsa turizme karşı çıktıklarını belirlemişlerdir. Örneğin kaynak temelli endüstrilerde çalışan ve yüksek düzeyde mesleki kimliğe sahip olan sakinler, bir kalkınma stratejisi olarak turizme karşı çıkmaktadırlar. Buna karşılık, turizm gelişiminin yer kimlikleriyle tutarlı olduğunu düşünen yerel sakinlerin turizmden yana olma olasılığı daha yüksek olmaktadır (Mason ve Cheyne 2000'den akt. Wang ve Chen 2015).

Yere bağlılık ve turizm etkileri ile ilgili yapılan araştırmalar incelendiğinde yere bağlılık ve turizmin ilişkisini belirleyen değişkenleri belirlemek üzere yapılan çalışmaların bulguları arasında birbiriyle çelişen sonuçların olduğu görülmektedir. Örneğin Um ve Crompton (1987) yerel sakinler kendilerini ikamet süresi, doğum yeri ve etnik miras açısından bir topluluğa ne kadar bağlı hissediyorlarsa, toplumlarında turizmin gelişmesini o kadar az olumlu algıladıklarını ortaya koymuşlardır. Ayrıca bölge sakinlerinin turizmin çevre kalitesi üzerindeki etkilerine ilişkin algılarının bağlanma düzeyleriyle önemli ölçüde ilişkili olmadığını gözlemlemişlerdir (Um ve Crompton, 1987'den akt. Wang ve Chen 2015). Ancak McCool ve Martin (1994), yere güçlü bir şekilde bağlanan yerel sakinlerin turizmin olumlu boyutunu yere karşı bağ hissetmeyen sakinlerden daha yüksek olarak algıladıklarını tespit etmişlerdir. Yere bağlılık ve turizmin etkilerinin algılanması arasındaki ilişkinin anlaşılmasına dair yapılan çalışmaların bulgularındaki bu gibi tutarsızlıkların ölçüm yöntemlerindeki farklılıklardan kaynaklandığı söylenebilir. Bu yazında bahsedilen araştırmaların kavramsal çerçevesinin test edilmesinde genellikle yapısal eşitlik modellemesi, regresyon ve korelasyon analizlerinden yararlanıldığı görülmektedir.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

3.1. Örneklem Seçimi ve Yöntemi

Bu çalışma farklı uygarlık ve dönemlere ait sivil, dini ve anıtsal mimari öğeleri, vista noktaları ve Geç Osmanlı Dönemi yerleşim dokularını içeren Amasya'nın Merkez ilçesindeki Dere, Fethiye, Hatuniye, Gökmedrese, Sofular, Nergis, Savadiye, Şamlar, Şehirüstü ve Üçler mahallelerinde yapılmıştır. Araştırmanın evrenini çalışmanın örneklem yapısını oluşturan on mahallenin 2017 yılı hane sayıları oluşturmaktadır (TÜİK 2017). Toplam örneklem sayısı, %95 güven aralığı ve $\pm 0,05$ örnekleme hatası ile 3336 hane için 345 hane olarak belirlenmiştir. Toplam örneklem sayısı bulunduktan sonra her mahallede uygulanacak anket büyüklüğü toplam içinde temsil edilme oranları doğrultusunda belirlenmiştir. Her haneden sadece 18 yaş ve yukarıdaki bir bireye Kasım ve Aralık 2017 tarihleri arasında basit tesadüfi örnekleme yöntemi kullanılarak anket uygulanmıştır. Bu süreç içerisinde ankete toplam 460 hane cevap vermeyi kabul etmiştir. Ayrıca araştırmanın derinliğini arttırmak amacıyla Hatuniye Mahallesi ve Sofular Mahallesi muhtarları ve ileri gelenleri ile derinlemesine mülakat yapılmıştır. Derinlemesine mülakat için bu iki mahallenin seçilmesinin nedenleri şu şekilde özetlenebilir: (1) Hatuniye mahallesi 1990 yılından günümüze izlenen turizm odaklı fonksiyon değişiklikleri nedeniyle ticari eksenli bir soylulaştırmaya maruz kalmıştır. (2) Sofular mahallesinin seçilmesindeki neden ise mahallenin turizme kazandırılmasının hedeflenmesidir. Bu amaçla mahallede 2011 yılında sokak sağlıklılaştırılması yapılmış ve ayrıca mahallede yer alan iki adet tescilli bina İl Özel İdaresi tarafından satın alınarak restorasyonuna başlanmıştır (Amasya Valiliği, 2020).

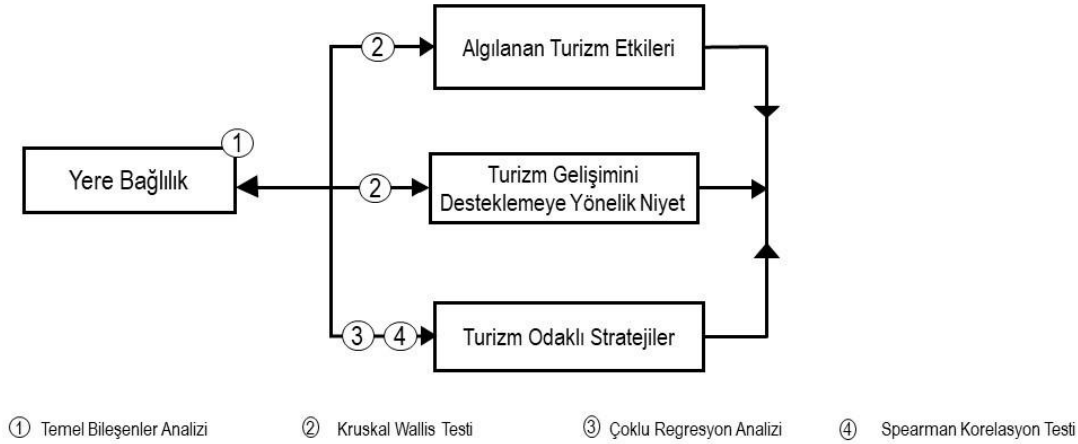
3.2. Hane Halkı Soru Formu İçeriği

Anket formu dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, katılımcıların sosyo demografik özelliklerini belirlemeye yönelik olarak hazırlanan 15 adet soru yer almaktadır. İkinci bölüm katılımcıların yere bağlılığını ölçmek üzere hazırlanan 16 adet ifadeden oluşmaktadır (Hidalgo ve Hernandez 2001; Yoon 2002; Lewicka 2005; Göregenli 2010). Üçüncü bölümde turizm gelişimini destekleme düzeyini ölçmek amacıyla 4 adet soru bulunmaktadır. Dördüncü bölümde ise merkezi ve yerel yönetimlerin turizm gelişmesi için ortaya koyduğu kültürel mirasa yönelik stratejileri merkezine alan 11 adet ifadeden oluşan bir ölçeğe yer verilmiştir (Altanlar 2015). Anketin ikinci, üçüncü ve dördüncü bölümündeki ifadeler 5'li likert ölçeğine (1: Kesinlikle Katılmıyorum – 5: Kesinlikle Katılıyorum) göre sorgulanmaktadır.

3.3. Ölçüm Yöntemi ve Teknikleri

Çalışmada nominal ve ordinal ölçekteki değişkenlerin betimlenmesi için Frekans analizi yapılmıştır. Yere Bağlılık ve turizm stratejileri ölçeklerinin yapı geçerliğinin belirlenmesi amacıyla açımlayıcı faktör analizinden temel bileşenler analizi (Principal Component Analysis-TBA); döndürme yöntemi olarak da dik döndürme yöntemlerinden maksimum değişkenlik (varimax); güvenilirliğinin belirlenmesi amacıyla Cronbach's alfa güvenilirlik testi uygulanmıştır. Ölçek puanlarının normalliğinin test edilmesinde çarpıklık ve basıklık katsayıları kullanılmış, katılımcıların yere bağlılık ölçeği ile turizm odaklı kararlar, turizm katılımı ve desteği ile ilgili verilen ifadeler arasındaki ilişkiyi ve şiddetini belirleyebilmek için, parametrik olmayan test tekniklerinden "Spearman Korelasyon" testi; hesaplanan yere bağlılık ve turizm stratejileri puanları arasındaki ilişkiyi ve şiddetini belirleyebilmek için parametrik test tekniklerinden "Pearson Korelasyon" testi; yere bağlılık ile turizmin algılanan etkilerini ortaya koyan üç veya daha fazla sayıda

grubun ortalamaları arasındaki farkın anlamlılığını test etmek amacıyla Kruskal Wallis analizinden yararlanılmıştır. Ek olarak turizm stratejileri algısı üzerinde yere bağlılığın etkisi çoklu doğrusal regresyon analizi ile test edilmiştir (Şekil 1).



Şekil 1. Kavramsal Çerçeve ve Araştırma Yöntemi

3.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu araştırmanın kuramsal çerçevesi yalnızca ulaşılabilen literatür kaynaklarından derlenmiştir. Çalışmada yere bağlılık bir bireyin yerle kurduğu ilişkilerin duyuşsal bileşenleri de göz önüne alınarak insan ve yer ilişkilerinin her biçimini kapsayan bir üst kavram olarak ele alınmıştır. Bu yönüyle araştırmanın bir sınırlılığa sahip olduğu söylenebilir. Bununla birlikte, kentlerin göç alma hızı, gelişme potansiyelleri, geleneksel dokunun niteliği, turizm potansiyeli mahalle sakinlerinin ve yerel yönetimlerin yaklaşımları, her kentte tarihsel ve kültürel çevrenin korunmasını da odak alan turizm planı ve yönetimini farklı kılmaktadır. Bu nedenle çalışmanın bulgularının tarihi çevre ve tarihi mahalleler üzerinden yapılacak bir genellemeye imkan vermeyeceği de unutulmamalıdır.

4. BULGULAR

4.1. Yere Bağlılık ve Turizm Stratejileri Ölçeklerini Belirleyen Faktörler

Tablo 1’de yere bağlılık ölçeğinin maddelerinin faktör dağılımı ve güvenilirlik analizi sonuçları görülmektedir. Yere bağlılık ölçeğinin yapı geçerliliğinin belirlenmesi amacıyla yapılan açımlayıcı faktör analizinin (Principal Component Analysis-TBA) screen plot grafiği incelendiğinde, faktör sayısının iki olmasına karar verilmiştir. Ayrıca bu karar, aracın geliştirilmesi sürecinde belirlenen teorik yapıda beklenen faktör sayısı ile uyumlu olması açısından da anlamlıdır. İki faktörün toplam varyans yüzdesi 44,587 olduğu için sosyal bilimlerde kabul edilebilir bir varyans oranıdır (Çokluk vd., 2012). Her iki faktörü oluşturan değişkenlerin faktör yükleri 0,400’den büyük ve her faktörün Cronbach alfa değeri 0,7’den büyüktür. İlk faktör komşuluk ilişkileri, mahalledeki sosyal aktivitelere katılım gibi bir yerdeki sosyal ortama duyulan bağlılığı içeren ifadelerden oluştuğu için “sosyal bağlılık” olarak kavramsallaştırılmıştır. İkinci faktör insanlar ve yerler arasında bilişsel, yargılar ve kararlar yoluyla oluşan duygusal ilişkiyi ortaya koyan ifadeleri içerdiği için “yere bağlılık” olarak kavramsallaştırılmıştır.

Tablo 1. Yere Bağlılık Ölçeğinin Faktör Dağılımı ve Güvenirlik Analizi Sonuçları

	Madde	Faktör Yüğü	Açıklanan Varyans Oranı	*Cronbach's Alpha (Toplam: 0,867)
Sosyal Bağlılık	Bu mahalledeki insanlar birbirlerine bağıdırlar.	0,729		
	Bu mahallede yaşayan birçok kimse toplanıp el birliğıyle bir mahallelinin işini görür.	0,649		
	Bu mahalleyi eleştiren kişiler olduğunda mahalleme eleştirenlere karşı savunurum.	0,605		
	Bu mahalledeki insanlar aynı değerleri paylaşırlar,	0,602	36,582	0,818
	Bu mahalleyi seviyorum.	0,601		
	Bu mahalledeki insanlar güvenilirdir.	0,598		
	Bu mahalle ile ilgili herhangi bir konuda bir şey yapmak istemem.	-0,593		
	Bu mahallede insanlar genellikle birbirlerini tanırlar.	0,519		
Yere Bağımlılık	Bu mahallede kök saldığımı hissediyorum.	0,687		
	Tüm hayatım bu mahallede geçmiştir.	0,613		
	Kendimi bu mahallede ait hissediyorum.	0,613		
	Burada olmadığmda mahalleme özlüyorum.	0,611	8,004	0,776
	Bu mahallede olup bitenleri bilmek isterim.	0,602		
	Bu mahalleden taşınmayı isterim.	-0,582		
	Kendimi bu mahallede yabancı hissediyorum.	-0,535		
	Bu mahalle ile bağlarımın koptuğunu hissediyorum.	-0,474		

* Cronbach's alpha (α) $\geq 0,9$ ise mükemmel ;** $0,9 > \alpha \geq 0,8$ ise iyi, $*0,8 > \alpha \geq 0,7$ ise kabul edilebilir.

Tablo 2'de turizm stratejileri ölçeğinin maddelerinin faktör dağılımı ve güvenilirlik analizi sonuçları görülmektedir. Turizm stratejileri ölçeğinin yapı geçerliğinin belirlenmesi amacıyla da açımlayıcı faktör analizi (Principal Component Analysis-TBA) yapılmıştır. Yapılan faktör analizinin scree plot grafiğı incelendiğinde, faktör sayısının iki olması gerektiğı anlaşılmaktadır. İki faktörün toplam varyans yüzdesi yüzde 65,762 olarak tespit edilmiştir. Her iki faktörü oluşturan değişkenlerin faktör yükleri 0,400'den büyük ve her faktörün Cronbach alfa değeri 0,9'dan büyüktür. İlk faktör, turizmin geliştirilmesi için merkezi ve yerel yönetimler tarafından yapılan program ve teşvikleri içeren ifadelerden oluştuğı için "turizm odaklı kararlar"; ikinci faktör yerel turistik girişim türleri ve eğilimleri ekseninde uygulanan stratejiler ve mahalle sakinlerinin desteğı ve bu tür girişimlere katılma eğilimi ile ilgili ifadeleri içerdigi için "turizm desteğı ve katılım" olarak kavramsallaştırılmıştır.

Yere Bağlılık, turizm stratejileri ölçeklerinin ölçek puanlarının normallüğünün test edilmesinde çarpıklık ve basıklık katsayıları incelenmiştir. Puanların basıklık ve çarpıklık değerlerinin +3 ile -3 arasında olması normal dağılım için yeterli görülmektedir (Hopkins ve Weeks, 1990; De Carlo, 1997). Buna göre puanların çarpıklık (Sosyal Bağlılık=-0,681, Yere Bağımlılık=-1,061, Turizm Odaklı Kararlar=-1,045, Turizm Desteğı ve Katılım=-0,210) ve basıklık (Sosyal Bağlılık=0,729, Yere Bağımlılık=2,042, Turizm Odaklı Kararlar=0,456, Turizm Desteğı ve Katılım=-1,344) istatistiklerinin sınırlar içerisinde olduğu, normal dağılım gösterdiği kabul edilmiştir. Puanlara ilişkin analizlerde parametrik yöntemler kullanılmıştır. Likert düzeyde olan sorular ve ölçek ifadeleri ile ilişkiyi ortaya koyan analizlerde ise parametrik olmayan yöntemler kullanılmıştır. Bu değişkenler 1 ile 5 aralığında cevap alan kesikli değişkenlerdir.

Tablo 2. Turizm Stratejileri Ölçeğinin Faktör Dağılımı ve Güvenirlik Analizi Sonuçları

Madde	Faktör Yüğü	Açıklanan Varyans Oranı	*Cronbach's Alpha (Toplam=0,908)
Turizm Odaklı Kararlar	Merkezi ve yerel yönetimler mimari mirasın korunması ve yaşatılması konusunda kapsamlı ve güncel kararlar almaktadır.	0,672	0,933
	Merkezi ve yerel yönetimlerin tarihi yapıların restorasyonu (yenileme) için verdiği teşvik ve krediler yeterli düzeydedir.	0,748	
	Merkezi ve yerel yönetimler mahallemizde turizmin geliştirilmesiyle ilgili aldığı karar ve uygulamalardan bizleri haberdar ediyor.	0,817	
	Merkezi ve yerel yönetimler tarihi çevrede yapılacak yeni yapıların çevreye aykırı olmalarını önleyici kararlar almakta ve yönetmelikler düzenlemektedir.	0,748	
	Merkezi ve yerel yönetimler mevcut ve gelecekteki ihtiyaca cevap verebilmek için mahallemizin altyapısını (su, kanalizasyon, doğal gaz, elektrik, içme suyu gibi) iyileştiriyor.	0,468	
	Merkezi ve yerel yönetimler mahallemizdeki tarihi yapıların nasıl korunması gerektiği hakkında danışmanlık hizmeti veriyor.	0,823	
	Merkezi ve yerel yönetimler mahallemizdeki tarihi yapıları koruyabilmemiz için araştırma yaptırmak ve bilirkişi tavsiyesi alabilmek için finansal kaynak sağlıyor.	0,839	
	Geleneksel kültürü canlandırmak için ücretsiz/ düşük ücretli eğitim programları gerçekleştiriyor.	0,821	
	Kültür miraslarımız ile ilgili toplumsal bilinci arttırmak için eğitim ve seminerler düzenlemektedir.	0,810	
	Merkezi ve yerel yönetimler turizm geliştirilmesi ilgili karar üretmede sivil vatandaşların katılımını teşvik eder.	0,831	
Merkezi ve yerel yönetimler geleneksel el sanatlarımızı, yemek kültürümüzü yaşatmamız için eğitim ve seminerler düzenlemektedir.	0,769		
Turizm Desteği ve Katılım	Turizm geliştirilirse, evimin bir bölümünü turistlere kiralarım.	0,882	0,930
	Komşularımın evlerinin bir bölümünü turistlere kiralamasını desteklerim.	0,916	
	Evimi otel, pansiyon, restoran gibi işletmelerin açılması için kiralarım.	0,923	
	Komşularımın evlerini otel, pansiyon, restoran gibi işletmelere kiralamasını desteklerim.	0,916	

* Cronbach's alpha (α) $\geq 0,9$ ise mükemmel ;** $0,9 > \alpha \geq 0,8$ ise iyi, * $0,8 > \alpha \geq 0,7$ ise kabul edilebilir.

4.2. Yerel Sakinlerin Yere Bağlılığı ve Turizm Gelişimine Yönelik Algısı ve Desteği

Katılımcıların turizm gelişimine karşı genel tutumlarını ölçmek amacıyla sorulan “Amasya’da turizmin gelişmesini ister misiniz?” sorusuna verdikleri yanıtlar ile yere bağlılık ölçeği anlamlı bir farklılık olup olmadığını ortaya koymak üzere yapılan Kruskal Wallis testi analiz sonuçları Tablo 2’de verilmiştir. Elde edilen bulgular, Amasya’da turizmin gelişmesini isteme düzeyi ile “sosyal bağlılık” ve “yere bağlılık” boyutu arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğunu göstermektedir. Amasya’da turizmin gelişmesini “kesinlikle isterim” şeklinde yanıtlayan katılımcıların “sosyal bağlılık” (X: 296,45) ve “yere bağlılık” (X: 269,01) boyutlarının her ikisinin de en yüksek puanı aldığı belirlenmektedir. Benzer bir şekilde mahallede turizm gelişmesini isteme düzeyi ile “sosyal bağlılık” ve “yere bağlılık” boyutları arasında da istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık olduğu tespit edilmiştir. Mahallesinde turizmin gelişmesini istemeyenlerin “sosyal bağlılık” boyutu puanının en düşük (\bar{X} : 151,87) olduğu belirlenirken, kesinlikle isteyenlerin “sosyal bağlılık” boyutu puanlarının en yüksek (X: 307,82) olduğu; mahallesinde turizmin gelişmesini istemeyenlerin “yere bağlılık” boyutu puanı en düşük iken (\bar{X} : 144,15), kesinlikle isteyenlerin en yüksek (\bar{X} : 272,57) olduğu görülmektedir (Tablo 3).

Yapılan analize göre katılımcıların mahalledeki turizm faaliyetlerinin etkilerine dair genel algısı ile yere bağlılık ölçeği arasında anlamlı bir farklılık olduğu belirlenmiştir. Mahallesinde turizmin gelişmesini “ne olumlu ne olumsuz” bulan katılımcıların “sosyal bağlılık” boyutu puanı en düşük iken ($X:169,75$), “çok olumlu” bulan katılımcıların “sosyal bağlılık” boyutu puanının en yüksek ($X:306,75$) olduğu anlaşılmaktadır. Benzer bir şekilde, katılımcıların mahallelerindeki turizm faaliyetlerine dair genel algıları ile “yere bağlılık” boyutu arasında da istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Elde edilen bulgular mahallesindeki turizm gelişmesini “ne olumlu nede olumsuz” olarak nitelendiren katılımcıların “yere bağlılık” boyutu puan ortalamasının en düşük ($X:172,87$) olduğunu gösterirken, çok olumlu olarak nitelendiren katılımcıların “yere bağlılık” boyutu puan ortalamasının en yüksek olduğunu ($X:303,21$) ortaya koymaktadır (Tablo 3).

Tablo 3. Turizm Yanlısı Davranışsal Niyet, Turizm Desteği ve Turizm Etkilerinin Yere Bağlılık Ölçek Puanları Bakımından Kruskal Wallis Testi ile Karşılaştırılması

		n	Sıra Ortalama	X ²	p
Amasya’ da turizm gelişmesini ister misiniz?		460	4,3826		
Sosyal Bağlılık	İstemem ya da kararsız kalırım	12	124,08	87,014	0,000*
	İsterim	252	184,27		
	Kesinlikle isterim	196	296,45		
Yere Bağlılık	İstemem ya da kararsız kalırım	12	119,63	33,718	0,000*
	İsterim	252	205,83		
	Kesinlikle isterim	196	269,01		
Mahallenizde turizm gelişmesini ister misiniz?		460	4,0935		
Sosyal Bağlılık	Kesinlikle istemem	17	264,91	90,189	0,000*
	İstemem	23	151,87		
	Kararsızım	19	186,34		
	İsterim	242	188,22		
	Kesinlikle isterim	159	307,82		
Yere Bağlılık	Kesinlikle istemem	17	246,41	31,615	0,000*
	İstemem	23	144,15		
	Kararsızım	19	222,58		
	İsterim	242	210,57		
	Kesinlikle isterim	159	272,57		
Mahallenizdeki turizm gelişiminin genel etkilerini nasıl algılıyorsunuz?		460	3,3239		
Sosyal Bağlılık	Çok olumsuz	36	277,13	38,082	0,000*
	Olumsuz	98	212,63		
	Ne olumlu ne de olumsuz	63	169,75		
	Olumlu	207	228,71		
	Çok olumlu	56	306,75		
Yere Bağlılık	Çok olumsuz	36	184,78	41,976	0,000*
	Olumsuz	98	266,79		
	Ne olumlu ne de olumsuz	63	172,87		
	Olumlu	207	219,14		
	Çok olumlu	56	303,21		

*p<0,05 anlamlı fark var, p>0,05 anlamlı fark yok

4.3. Yere Bağlılık ve Turizm Stratejileri Arasındaki Etkileşim

Yere bağlılık ile turizm stratejileri arasındaki etkiyi ortaya koyabilmek için çoklu regresyon analizi ve korelasyon analizleri yapılmıştır. Bulgular yere bağımlılık boyutunun ($\beta=0,196$; $p<0,05$) turizm odaklı kararlar üzerinde pozitif ve istatistiki olarak anlamlı bir etkiye sahip olduğunu ancak sosyal bağlılığın ($\beta= 0,054$; $p>0,05$) ise etkili olmadığını ortaya koymaktadır. Turizm desteği ve katılımı boyutu üzerinde ise hem sosyal bağlılık ($\beta= -0,029$; $p>0,05$) hemde yere bağımlılık boyutlarının ($\beta=0,109$; $p>0,05$) istatistiksel olarak anlamlı bir etkisinin olmadığını göstermektedir (Tablo 4).

Tablo 4. Yere Bağlılığın Turizm Odaklı Kararlar, Turizm Desteği ve Katılım Boyutlarına Etkisi

	Boyut	Katsayılar			Model		
		β	t	p	R ²	F	Durbin Watson
Turizm Odaklı Kararlar	Sosyal Bağlılık	0,054	0,917	0,360	0,055	13,185*	1,099
	Yere Bağımlılık	0,196	3,334	0,001*			
Turizm Desteği ve Katılım	Sosyal Bağlılık	-0,029	-0,489	0,625	0,009	2,017	1,155
	Yere Bağımlılık	0,109	1,818	0,070			

* $p<0,05$ anlamlı fark var, $p>0,05$ anlamlı fark yok

Yere bağlılık ile turizm stratejilerini oluşturan boyutlar arasındaki ilişkinin nasıl olduğunu ortaya koyabilmek için ise sperman korelasyon testi yapılmıştır (Tablo 5; Tablo 6). Elde edilen bulgulara göre turizm katılımı ve desteği boyutunu oluşturan değişkenlerden sadece “turizm geliştirilirse, evimin bir bölümünü turistlere kiralarım” ifadesine katılım düzeyi ile “yere bağımlılık” boyutu arasında pozitif yönde zayıf şiddetli bir ilişki bulunduğu tespit edilmiştir (Tablo 5).

Tablo 5. Turizm Desteği ve Katılım Boyutu İfadeleri ve Puanları ile Yere Bağlılık Ölçek Puanları İlişkisi

		Sosyal Bağlılık	Yere Bağımlılık	Ort.	ss
		(Ort=4,25 ss=0,53)	(Ort=4,07 ss=0,59)		
Turizm Desteği ve Katılım	r	0,040	0,091	3,01	1,33
	p	0,395	0,052		
Turizm geliştirilirse, evimin bir bölümünü turistlere kiralarım.	r	0,048	0,098*	2,89	1,51
	p	0,303	0,036		
Komşularımın evlerinin bir bölümünü turistlere kiralamasını desteklerim.	r	-0,003	0,069	3,05	1,42
	p	0,951	0,139		
Evimi otel, pansiyon, restoran gibi işletmelerin açılması için kiralarım.	r	0,077	0,076	2,96	1,48
	p	0,098	0,106		
Komşularımın evlerini otel, pansiyon, restoran gibi işletmelere kiralamasını desteklerim.	r	0,046	0,078	3,15	1,42
	p	0,330	0,094		

$r<0,2$ ise çok zayıf ilişki yada korelasyon yok, $0,4-0,6$ arasında ise orta şiddette korelasyon, $0,6-0,8$ arasında ise yüksek korelasyon, $0,8>$ ise çok yüksek korelasyon; ** $P\leq 0,01$, * $0,01<P\leq 0,05$.

Yere bağlılık ile turizm odaklı kararlar boyutunu oluşturan ifadeler arasındaki ilişkinin şiddetini ve yönünü ortaya koyabilmek için yapılmış Sperman Korelasyon testinin sonuçlarına göre ise; merkezi ve yerel yönetimlerin tarihi yapıların korunması ve yaşatılması konusunda girişimlerde bulunması (\bar{X} :3,73), tarihi yapıların restorasyonu için yeterli düzeyde teşvik ve krediler sağlaması (\bar{X} :3,76), mahalle sakinlerinin turizm gelişmesiyle ilgili karar alma

sürecine dahil edilmesi ve alınan kararlardan haberdar edilmesi (\bar{X} :3,62), yeni yapılaşmanın söz konusu olduğu durumlarda geleneksel kent dokularına uyumlu yapılaşma kararları için yönetmelikler düzenlemesi ve uygulaması (\bar{X} :3,77), mahalle sakinlerine tarihi çevre bilincini sağlamak ve geleneksel halk kültürünü devam ettirebilmek için el sanatları vb. konularda eğitim programları düzenlemesi (\bar{X} : 3,64), merkezi ve yerel yönetimler mevcut ve gelecekteki ihtiyaca cevap verebilmek için mahalleimizin altyapısını iyileştiriyor (\bar{X} : 4,02)” merkezi ve yerel yönetimlerin mahalledeki tarihi yapıların korunması ile ilgili danışmanlık hizmeti vermesi (\bar{X} : 3,51), mahalledeki tarihi yapıların korunması için araştırma yapılması ve uzman desteği alınabilmesi için finansal kaynak sağlaması (\bar{X} : 3,47) ve kültürel miras ile ilgili toplumsal bilinci arttırmak amacıyla eğitim ve seminerler düzenlemesi (\bar{X} : 3,64) gibi turizm ve koruma odaklı stratejilere mahalle sakinlerinin katılım düzeyi ile “sosyal bağlılık” ve “yere bağlılık” boyutları arasında pozitif yönde zayıf şiddetli bir ilişki bulunduğu tespit edilmiştir. Bu durum mahalle sakinlerinin turizm odaklı stratejilere yönelik memnuniyetleri arttıkça yere bağlılıklarının da artacağını ortaya koymaktadır (ya da tam tersi). Benzer bir şekilde yerel yönetimlerin kültürel miras kaynaklarının korunması amacıyla yapacağı danışmanlık hizmetleri ve sağlayacağı finansal desteğin mahalle sakinlerinin yere bağlılıkları üzerinde olumlu bir etkisi olacağını da göstermektedir (Tablo 6).

Tablo 6. Mahalle Sakinlerinin Turizm Odaklı Stratejilere Dair Bakış Açısının Yere Bağlılık Ölçeği Arasındaki İlişki

		Sosyal Bağlılık (Ort=4,25 ss=0,53)	Yere Bağlılık (Ort=4,07 ss=0,59)	Ort.	ss
Turizm Odaklı Kararlar	r	,178**	,230**	3,69	0,88
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler mimari mirasın korunması ve yaşatılması konusunda kapsamlı ve güncel kararlar almaktadır.	r	,289**	,303**	3,73	1,20
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimlerin tarihi yapıların restorasyonu (yenileme) için verdiği teşvik ve krediler yeterli düzeydedir.	r	,237**	,255**	3,76	1,14
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler mahallemizde turizmin geliştirilmesiyle ilgili aldığı karar ve uygulamalardan bizleri haberdar ediyor.	r	,198**	,273**	3,62	1,24
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler tarihi çevrede yapılacak yeni yapıların çevreye aykırı olmalarını önleyici kararlar almakta ve yönetmelikler düzenlemektedir.	r	,179**	,201**	3,77	1,09
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler mevcut ve gelecekteki ihtiyaca cevap verebilmek için mahalleimizin altyapısını iyileştiriyor.	r	,277**	,175**	4,02	0,97
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler mahallemizdeki tarihi yapıların nasıl korunması gerektiği hakkında danışmanlık hizmeti veriyor.	r	,102*	,222**	3,51	1,22
	p	0,029	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler mahallemizdeki tarihi yapıları koruyabilmemiz için araştırma yaptırmak ve bilirkişi tavsiyesi alabilmek için finansal kaynak sağlıyor	r	,107*	,226**	3,47	1,21
	p	0,021	0,000		
Geleneksel kültürü canlandırmak için ücretsiz/ düşük ücretli eğitim programları gerçekleştiriyor.	r	,225**	,248**	3,60	1,15
	p	0,000	0,000		
Kültür miraslarımız ile ilgili toplumsal bilinci arttırmak için eğitim ve seminerler düzenlemektedir.	r	,189**	,266**	3,64	1,20
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler turizm geliştirilmesi ilgili karar üretmede sivil vatandaşların katılımını teşvik eder.	r	,186**	,243**	3,63	1,13
	p	0,000	0,000		
Merkezi ve yerel yönetimler geleneksel el sanatlarımızı, yemek kültürümüzü yaşatmamız için eğitim ve seminerler düzenlemektedir.	r	,210**	,208**	3,79	1,09
	p	0,000	0,000		

r<0,2 ise çok zayıf ilişki yada korelasyon yok, 0,4-0,6 arasında ise orta şiddette korelasyon, 0,6-0,8 arasında ise yüksek korelasyon, 0,8> ise çok yüksek korelasyon; **P≤0,01, *0,01<P≤0,05.

Anketin uygulanması sırasında Sofular ve Hatuniye mahallelerinde yapılan derinlemesine görüşmelerde mahalle sakinlerinin büyük bir çoğunluğunun tarihi yapıların bakım ve onarımlarının yapılması konusunda hangi tür hizmetlerden nasıl faydalanabileceği ve bu yapıların onarılması için merkezi ve yerel yönetimlerin ne tür destekler verebileceği konusunda bilgi sahibi olmadıkları tespit edilmiştir. Bilgi sahibi olan katılımcılar ise verilen maddi desteğin yeterli olmadığı ve onarım çalışmaları için plan, proje ve uygulama açısından teknik destek sağlayabilecekleri koruma alanında uzmanlaşmış kişi, kurum ve kuruluşlara ulaşabilmenin ise güç olduğunu ifade etmişlerdir. Ek olarak Sofular Mahallesi'ndeki mülk sahiplerinden bazıları söz konusu tarihi yapıların bakım ve onarım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle ihtiyaç ve beklentilerine cevap verebilecek yeni konut alanlarına taşınmayı düşündüklerini ifade etmişlerdir. Bu durum gerekli müdahaleler yapılmazsa Sofular mahallesinin de Hatuniye Mahallesi'nde olduğu gibi turizme yönelik ticari bir soylulaştırmaya maruz kalarak özgün değerlerini yitirme tehlikesi ile karşı karşıya kalacağını ortaya koymaktadır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Yere bağlılık ve tutum sırasıyla çevresel psikoloji ve sosyal psikolojide geliştirilen anahtar yapılarıdır. Dahası, çevre psikolojisi alanı yere bağlılığın mahalle sakinlerinin turizme karşı davranış ve tutumları üzerindeki önemli etkisini uzun süredir kabul etmektedir. Bu çalışmada yapılan incelemenin çevre psikolojisi, şehir planlama ve turizm literatürünün genişletilmesine ve kavramsal olarak ilişkilendirilmesine katkıda bulunacağı düşünülmektedir. Bu nedenle çalışmada disiplinler arası bir anlayış ile yere bağlılık ve sürdürülebilir turizm konusu ele alınmıştır.

Çalışmada alanyazınındaki diğer çalışmalarda (Gu ve Ryan 2008; Gürsoy ve Rutherford 2004) olduğu gibi yere bağlılığın turizm gelişimi desteklemeye yönelik algıyı etkilediği üzerine bulgular elde edilmiştir. Elde edilen bulgular mahalle sakinlerinin sosyal bağımlılığı ve yere bağımlılığı ne kadar yüksekse, turizm gelişimine karşı tutumlarının da o kadar olumlu olduğunu göstermektedir. Benzer bir şekilde elde edilen bulgular, yere bağımlılıkları ve sosyal bağımlılıkları yüksek olan mahalle sakinlerinin turizm gelişiminden yana olma olasılığının daha yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca elde edilen bulgular McCool ve Martin (1994)'deki gibi mahalle sakinlerinin turizmin olumlu etkilerini yere karşı bağ hissetmeyen sakinlerden daha yüksek şekilde algılandıklarını ortaya koymaktadır. Ancak araştırma bulguları mahalle sakinlerinin turizm gelişiminden yana olmalarına rağmen sosyal bağları ve yere bağımlılığı yüksek olan sakinlerin mahallede küçük ölçekli turistik alışverişe olanak veren işletmelerin açılması ve düzenlenecek olan kültürel ve geleneksel etkinliklere katkıda bulunma gibi girişimler konusunda kendilerini henüz hazır hissetmediklerini göstermektedir. Turizm planlaması yapılırken bu olguların arkasında yatan nedenlerin derinlemesine araştırılması ve bu gibi durumların nedenleri çözümlenerek mahalle sakinlerinin turizm faaliyetlerine katılımının sağlanması için alternatif öneriler geliştirilmesi gerekmektedir. Bu da ancak planlama aşamasında mahalle sakinleri ile diyalog kurma ve birlikte çalışma yoluyla sağlanabilir.

Bu çalışmanın bulguları mahalle sakinlerinin yere bağlılıkları ile turizm odaklı stratejileri algılamaları arasındaki ilişkiyi de ortaya koyarak diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır. Elde edilen bulgular yere bağlılık ile turizm odaklı stratejilerin algılanan etkileri arasında pozitif bir ilişki olduğunu ortaya koymaktadır. Mahalle sakinlerinin turizm sosyal bağımlılıkları ve yere bağımlılıkları arttıkça turizm odaklı stratejilere yönelik memnuniyetleri de artmaktadır (ya da tam tersi). Ayrıca elde edilen bulgular, sürdürülebilir turizm gelişimi amacıyla yapılan planlama sürecinin karar alma aşamalarında merkezi ve yerel yönetimlerin temsilcileri, kültürel kurum ve kuruluşlar ile yerel işletmeler ve mahalle sakinleri arasında bilgi alışverişi, danışmanlık ve iş birliğinin geliştirilmesinin önemini ortaya koymaktadır. Çalışmanın bulguları mahalle sakinlerinin tarihi yapıların korunması ve korumanın yaygınlaştırılması konusunda teknik ve finansal desteğe ihtiyaç duyduklarını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda tarihi çevrenin iyileştirilmesi için gerekli kaynakların öncelikle kamu tarafından sağlanması ve özellikle yoksul kesimlere teknik ve maddi destek verilmesi gerektiği açıkça ortadadır. Yörede yaşayan sakinleri tarihi çevre konusunda bilgilendirmek ve bilinçlendirmek, onların turizm konusunda olumlu katkı ve katılımlarının sağlanması açısından en önemli uygulama araçlarından biridir. Bu nedenle sürdürülebilir turizm gelişimine yönelik plan ve projeler yapılırken mahalle sakinlerinin eğitim, katılım, eşgüdüm konularında bilinçlendirilmesi konusuna ağırlık verilmesi gerekmektedir. Bu şekilde mahalle sakinlerinin konuya çok yönlü sahip çıkarak gönüllü denetçi rolünü üstlenmesi sağlanabilir.

Sonuç olarak elde edilen bulgular turizm odaklı gelişim için kapsamlı ve bütünlük bir yaklaşıma ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymaktadır. Turizm fonksiyonu bölgeye ekonomik bir getiri sağlayarak, bölgenin içsel, sosyal,

Yere Bağlılığın Turizm Stratejileri Üzerindeki Etkisi: Amasya Örneği

ekonomik ve yapısal unsurlarının kuvvetlenmesini ve bölgenin kalkınmasını sağlayabilir. Ancak bunun gerçekleşmesi için turizm açısından çekim noktası olan tarihi kent merkezi ve mahallelerin geleneksel kimliği ve sahip olduğu potansiyelleri güçlendiren, bölgenin ölçeği ve genel kimliği ile çelişmeyecek bir yapılanma içinde kurgulanacak bir turizm senaryosuna ihtiyaç duyulmaktadır. Turizm odaklı müdahalelerde öncelikli hedef mahallenin kimliğini vurgulayıp öne çıkaracak sosyal ve mekânsal stratejiler olmalıdır. Bu amaçla mahalledeki konut kullanımını zedelemeyen, tarihi konutları tahrip etmeyen, konutlarda yaşamlarını sürdürmekte olan mülk sahibi kullanıcıların ve kiracıların alandan çekilmesini tetiklemeyen bir turizm anlayışı hedeflenmelidir (Turgut ve Özden 2005). Özetlemek gerekirse sürdürülebilir bir turizm gelişmesini hedefleyen şehir plancılarının asıl meseleleri ne tür bir turizm gelişiminin turistleri çekeceğinden çok ne tür bir turizm gelişiminin mahalle sakinlerinin yere bağlılıklarını arttırabileceğini keşfetmek olmalıdır. Başka bir ifadeyle yer kimliği ve yere bağlılığın güçlendirilmesi için mahalle sakinlerinin bilişsel yapısı ile uyumlu olabilecek yerel turizm faaliyetlerinin inşa edilmesini teminat altına almaları gerekmektedir. Bu tür çabalar, muhtemelen bireylerin mekanla kurdukları ilişkilerini ve dolayısıyla çevresel doyumunu arttırıcı bir rol oynayacaktır.

KAYNAKÇA

- Altanlar A. (2015). *Kültür Turizmini Geliştirme Kapasitesinin Ölçülmesinde Kavramsal Bir Model Ve Yöntem Denemesi: İstanbul, Boğaziçi Örneği* (Basılmamış Doktora Tezi). İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Programı.
- Amasya Valiliği. (2020, 12 26). Sofular Projesi İle Şehrimize Yeni Bir Turizm Destinasyonu Kazandırılacak. <http://www.amasya.gov.tr/>: <http://www.amasya.gov.tr/kadim-kentin-yeni-kultur-rotasi-sofular-projesi-ile-sehrimize-yeni-bir-turizm-destinasyonu-kazandirilacak> adresinden alındı.
- Bolzoni M. (2013). What Tourists Ignore Ambivalences, Conflicts and Compromises In A Changing Neighbourhood. *RC21 Conference 2013, Session 17: Resistance And Protest in Tge Toruist City*. <http://www.rc21.org/conferences/berlin2013/prog-17.php>.
- Bolzoni M. (2014). Turning To Leisure And Entertainment In Time Of Crisis. *Atlantis*, 10-14.
- Bonaiuto M. Aiello M. Bonnes M. ve Ercolani A. (1999). Multidimensional Perception Of Residential Environment Quality And Neighbourhood Attachment In The Urban Environment. *Journal of Environmental Psychology*, 19:331-352.
- Brown B. Perkins D. D. ve Brown G. (2003). Place Attachment In A Revitalizing Neighborhood: Individual And Block Levels Of Analysis. *Journal of Environmental Psychology*, 259-271.
- Chen C.Y. (2018). Influence Of Celebrity Involvement On Place Attachment: Role Of Destination Image In Film Tourism. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 23 (1):1-14.
- Chen N. ve Dwyer L. (2017). Residents' Place Satisfaction And Place Attachment On Destination Brand-Building Behaviors: Conceptual And Empirical Differentiation. *Empirical Research Articles*, 1-16.
- Chen N. Dwyer L. ve Firth T. (2014). Effect of Dimensions Of Place Attachment On Residents' Word-of-Mouth Behavior. *Tourism Geographies*, 16(5):826-843.
- Çokluk Ö. Şekercioğlu G. ve Büyüköztürk Ş. (2012). Sosyal Bilimler İçin Çok Değişkenli İstatistik: *SPSS ve LISTER Uygulamaları*. Pegem Akademi: Ankara.
- Dwyer L. Chen N. ve Lee J. (2019). The Role Of Place Attachment In Tourism Research , *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 36(5):645-652.
- DeCarlo, L. T. (1997). On the meaning and use of kurtosis. *Psychological Methods*, 2(3), 292–307. <https://doi.org/10.1037/1082-989X.2.3.292>
- Fried M. (2000). Continuities And Discontinuities of Place. *Journal of Environmental Psychology*, 193-205.

- Göregenli M (2010). *Çevre Psikolojisi İnsan Mekan İlişkileri*. İstanbul: Bilgi İletişim Grubu Yayıncılık Müzik Yapım ve Haber Ajansı LTD. ŞTİ.
- Göregenli M. Karakuş P. Özgen Kösten Y. E. ve Umuroğlu İ. (2014). Mahalleye Bağlılık Düzeyinin Kent Kimliği ile İlişkisi İçinde İncelenmesi. *Türk Psikoloji Dergisi*, 73-85.
- Gu H. ve Ryan C. (2008). Place Attachment, Identity and Community Impacts Of Tourism- The Case of Beijing Hutong. *Tourism Management*, 39(4):637-647.
- Guo Y. Zhang J. ve Zheng C. (2018). Catalyst Or Barrier? The Influence Of Place Attachment On Perceived Community Resilience In Tourism Destinations. *Sustainability*, 10 (7): 2347–2360.
- Gursoy D. ve Rutherford D. (2004). Host Attitudes Toward Tourism An Improved Structural Model. *Pergamon Annals of Tourism Research*, 31(3):495-516.
- Herna'ndez B. Hidalgo C. Salazar-Laplace E. ve Hess S. (2007). Place Attachment And Place Identity in Natives And Non-natives. *Journal of Environmental Psychology*, 27:310-319.
- Hidalgo C. M. ve Hernandez B. (2001). Place Attachment: Conceptual And Empirical Questions. *Journal of Environmental Psychology*, 273-281.
- Hopkins, K.D. ve Weeks, D.L. (1990), "Tests for Normality and Measures of Skewness and Kurtosis: Their Place in Research Reporting", *Educational and Psychological Measurement*, 50, 717-729.
- Kyle G. Graefe A. ve Manning R. (2005). Testing The Dimentsionality of Place Attachment In Recreational Settings. *Environment and Behavior*, 37:153-177.
- Lewicka M. (2005). Ways To Make People Active: The Role Of Place Attachment, Cultural Capita And Neighborhood Ties. *Journal of Environmental Psychology*, 381-395.
- Mccool S. ve Martin S. (1994). Community Attachment and Attitudes Toward Tourism Development. *Journal of Travel Research*, 29-34.
- Ramkissoon H. Graham Smith L. ve Weiler B. (2013). Testing the dimensionality of place attachment and its relationships with place satisfaction and pro-environmental behaviours: A structural equation modelling approach. *Tourism Management*, 36: 552-566.
- Rollero C. & Piccoli N. (2010). Place Attachment, Identification And Environment Perception: An Empirical Study. *Journal of Environmental Psychology*, 30:198–205.
- Shen K. Geng C. ve Xinwei S. (2019). Antecedents Of Residents' Pro-tourism Behavioral Intention: Place Image, Place Attachment, and Attitude. *Frontiers in Psychology* , 1-12.
- Stylidis D. (2017). Place Attachment, Perception Of Place and Residents' Support for Tourism Development. *Tourism Planning & Development*, 1-23.
- Tournois L. ve Djeric, G. (2019). Evaluating Urban Residents' Attitudes Towards Tourism development In Belgrade (Serbia). *Curren Issues in Tourism*, 1670-1678.
- Turgut S. ve Özden P. (2006). Sürdürülebilir Ve Turizm Eksenli Bir Kentsel Dönüşüm Hedefine Doğru: Eminönü Tarihi Kent Merkezi. *Planlama*, 1: 49-62.
- TÜİK. (2017, 08 10). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Bilgileri*. Samsun.

- Türkün A. (2015). İstanbul'un Tarihi Konut Bölgelerinde Kentsel Dönüşüm: Tarlabası ve Fener-Balat- Ayvansayar Örnekleri. Z. Ahunbay, İ. Dinçer, & D. Şahin içinde, *Neoliberal Kent Politikaları ve Fener-Balat-Ayvansaray Bir Koruma Mücadelesinin Öyküsü* (ss. 133-182). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Vorkin M. ve Reise H. (2001). Environmental Concern In A Local Context the Significance Of Place Attachment. *Environment and Behavior*, 33: 249-263.
- Wang S. ve Chen J. (2015). The Influence Of Place Identity On Perceived Place Identity On Perceived. *Annals of Tourism Research*, 52:16-28.
- Yılmaz Çakmak B. (2013). The Example Of A Re-Use in the Context Of Cultural Heritage Conservation, Hamdi Gültepe House. *Artium*, 1(1):1-12.

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Developmental Prospects of the Provincial Cities by Branding an Investigation over Sivas as a Sample		
Corresponding Author	Feride Fatma BİLGİLİ İnönü Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi, Kentleşme ve Çevre Sorunları, f.bilgili@hotmail.com		
Received Date	11.12.2020		
Accepted Date	12.04.2021		
Author / Authors	Dr. Feride Fatma BİLGİLİ	ORCID: 0000-0002-5589-5126	
How to Cite	BİLGİLİ, Feride Fatma, (2021). Taşra Kentlerinin Markalaşarak Kalkınma Umudu - Sivas Örneği Üzerinden Bir İnceleme , Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages, 214-229.		

Taşra Kentlerinin Markalaşarak Kalkınma Umudu Sivas Örneği Üzerinden Bir İnceleme

Dr. Feride Fatma BİLGİLİ

ABSTRACT

In the period following 1970, the neo-liberal transformation of the economy and the state has also caused various changes in the social, economic and spatial structures of urban centers. Capitalism in the world has come to such a final stage that major shifts in the paradigm were experienced in the economy, which have dramatically altered the structure of cities. Following the policies of deindustrialization, as the share of the industrial sector in urban economies decreased, the cities that could not receive sufficient public investments were forced to a situation in which they tried to realize their local development by "marketing their local originality". Originating from global capitalism, the competition-oriented development model imposed on cities has turned cities and regions into marketable products. Presently, not only products and services, but also cities have begun to be recognized as the subjects of marketing and therefore cities have become consumption materials or commodities. In the process called "urban branding" or "urban marketing", cities are looking for ways to gain advantage in the global economy by marketing their local originality in national and international markets, and to boost their spatial appeal by revealing their distinctive characteristics in order to attract the attention of tourists, investors and capital in return. The importance of the study is to emphasize that cities are trying to achieve their economic development through branding in the globalization process. In this study, based on the example of a provincial city of Sivas, the reflections of branding efforts on small cities will be examined. This research is a descriptive study in general survey type to evaluate the brand potential of Sivas city. The research evaluates the branding studies carried out in Sivas on an economic basis. The brand city potential of Sivas, the contribution of brand studies to the city economy and the brand city perception will be determined through field work and Evaluations and suggestions will be made in the light of the data obtained as a result of the study.

Keywords: Capitalism, City, Urban Marketing, Brand City, Local Development.

ÖZ:

1970 sonrası dönemde ekonominin ve devletin neo-liberal dönüşümü, kentsel toplumsal, ekonomik ve mekânsal yapılarda da bir dönüşüme neden olmuştur. Sanayisizleşme politikaları sonrasında kent ekonomilerinde sanayi sektörünün payı azalırken yeterli kamu yatırımları alamayan kentler ‘*yerel özgünlüklerini pazarlama*’ yoluyla yerel kalkınmalarını gerçekleştirmeye çalışmak zorunda bırakılmışlardır. Küresel kapitalizmin kentler üzerinde yaratmış olduğu rekabet eksenli gelişme modeli kentleri ve bölgeleri de pazarlanabilen birer ürün haline getirmiştir. “Kentsel markalaşma/kentsel pazarlama” adı verilen bu süreçte kentler yerel özgünlüklerinin ulusal ve uluslararası piyasalarda pazarlanması yoluyla küresel ekonominin sağlayacağı avantajlardan yararlanabilmenin yolunu aramaya başlamışlardır. Çalışma, küreselleşme sürecinde kentlerin markalaşma yoluyla ekonomik kalkınmalarını gerçekleştirmeye çalıştıklarına vurgu yapmayı amaçlamaktadır. Bu çalışmada, bir taşra kenti Sivas örneğinden hareketle, markalaşma çalışmalarının küçük kentlere yansımaları irdelenecektir. Bu araştırma, Sivas kentinin marka potansiyelini değerlendirmeye yönelik genel tarama türünde betimsel bir çalışmadır. Araştırma, Sivas’ta yapılan markalaşma çalışmalarını ekonomik temelli olarak değerlendirmektedir. Saha çalışması yoluyla Sivas’ın marka kent potansiyeli, marka çalışmalarının kent ekonomisine katkısı ve marka kent algısı belirlenerek çalışma sonucunda elde edilen veriler ışığında değerlendirme ve önerilerde bulunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kapitalizm, Kent, Kentsel Pazarlama, Marka Kent, Yerel Kalkınma.

“Taşra Kentlerinin Markalaşarak Kalkınma Umudu Sivas Örneği Üzerinden Bir İnceleme”

1.GİRİŞ

Var oluşundan bu yana kadar üretim biçimlerindeki dönüşümlerle birlikte kendileri de dönüşüme uğrayan kentler, günümüzde kapitalist üretim biçiminin etkisi altında önemli kırılma noktalarına uğramaktadırlar. Küreselleşen kapitalist kentler gün geçtikçe birbirine benzemektedirler. Kentler bu sıradanlıktan kurtulmak ve daha çok yatırımcı ve turist çekebilmek amacıyla “markalaşarak” ön plana çıkmak istemektedirler. Bu süreç onları uluslararası pazarlarda pazarlanabilen birer tüketim nesnesi haline dönüştürmektedir. Kentlerin küresel ölçekte içinde yer aldığı yarış ve rekabet ortamı ekonomik ve kentsel gelişimlerine hız kazandırmak amacıyla çeşitli pazarlama stratejileri geliştirmelerine neden olmaktadır.

Özellikle 1970 sonrası yaşanan ekonomik ve politik yeniden yapılanma süreci kentleri de dramatik biçimde dönüştürerek küresel piyasalarda pazarlanabilen “*metalar*” haline getirmiştir. 1973’den bu yana yaşanan, yoğun kentler arası rekabet ve kentsel girişimcilik döneminde seyirlik kentsel mekânların oluşturulması yoluyla kente imaj kazandırmak sermaye ve insan cezbetmek için bir araç haline gelmiştir (Harvey, 2010: 116). Artık dünyada ve Türkiye’de birçok kent, ekonomik kalkınmalarını gerçekleştirebilmek için “*kentsel imaj*”ın öneminin farkında olarak kentsel politikalarını belirlemektedirler. Bunun için kent imajı yeniden yapılandırılmaya çalışılarak şehirlerin küresel düzeyde temsil edilebilmesi amacıyla reklamcılık sektöründe kullanılan birtakım sloganlar ve söylemler, reklamlar veya logolar gibi geleneksel türdeki pazarlama araçlarını kullanmaktadırlar.

Marka çalışmalarında kent kimliğinin ve yerel özgünlüklerin markalaştırılarak kent ekonomisine katkı sunması amaçlanmaktadır. Başarılı markalaşma uygulamaları ile sermayeyi ve turistleri çekme stratejisi kentsel politikaların da belirleyicisi olmaya başlamıştır. Bu politikaları başarıyla uygulayabilen kentler, kentsel ekonomik hiyerarşide üst sıralarda yer almaktadır. Buna karşın kentsel kimlik oluşturma

bakımından yeterli gelişme gösteremeyen ve markalaşma yarışında geri kalan kentlerin ise kalkınma sürecinde arkada kaldığı görülmektedir.

Günümüzde kentler kapitalist kentleşmenin ortaya çıkardığı kentler arası eşitsizlikleri markalaşma yoluyla sermayeyi ve turizm potansiyelini kentlerine çekmeye çalışarak aşmaya çalışmaktadır. Kentler ekonomik gelir elde etme, istihdam olanakları yaratma, ödemeler dengesine katkı sağlama, döviz girdisi sağlama gibi yollarla kent ekonomisine katkı sağlamak istemektedirler. Marka kent çalışmaları, ilgi çekici mekânları bünyesinde barındıran kentlerin turizm ve yatırım gelirinin artışına paralel olarak ekonomik kalkınma süreçlerinin hız kazandığı söylenebilir (Okan, 2020: 104). Bu paralelde kapitalist kentleşme dinamiklerinin olumsuz etkilerini yaşamakta olan Sivas'ta da son dönemde markalaşma yoluyla ekonomik kalkınma yoluna gidilmektedir. Son dönemin kentsel politikaları kentin özgün varlıklarının ön plana çıkarılarak kente yatırım ve turist çekme stratejileri üzerine yoğunlaşmıştır. Çalışmadan elde edilen bulgular marka çalışmalarının kentte istihdama katkı sağladığı/sağlayacağı beklentisidir.

2. REFAH DEVLETİ VE SANAYİ ODAKLI KENT BİÇİMİ

II. Dünya Savaşının sonundan itibaren altın çağını yaşayan Keynesyen refah devleti uygulamaları, genel olarak dünya ülkelerinin birçoğunda ekonomik refahı beraberinde getirmişti. Gerçekten de, ekonomik büyüme o kadar hızlıydı ki savaş sonrası dönemin ilk otuz yılı 'altın çağ' yılı gibi karakterize edildi (Hovard ve King, 2008: 206). Keynesyen iktisat teorisi ve ulusal kalkınma modeli çerçevesinde vücut bulmuş bir yeniden bölüşüm rejimi olan sosyal devlet, yarattığı talep unsuruyla (geniş yığınların toplumsal üretimden aldıkları payın ve refah düzeylerinin artmasıyla) ulusal ekonomilerin büyümesini sağlamıştı (Özbek, 2007: 44). 1945-1975 arası dönem, refah devletinin fonksiyon ve kurumlarının genişlediği, gelirin devamlılığını sağlama ve yaşam standartlarını yükseltmenin temel ekonomik amaç haline geldiği yıllar olmuştur. Refah devleti, gelir kayıplarını telafi etme (işsizlik, hastalık, emeklilik), belirli harcamalar için doğrudan sorumluluk alma (sağlık) ve çeşitli ödeneklerle sosyal adaleti sağlama gibi işlevleri yerine getirerek daha toplumsal bir devlet anlayışı getirmiştir (Rosanvallon, 2000: 57).

Keynesyen ekonomi politikalarının uygulandığı dönemlerde kentsel mekân, emeğin yeniden üretiminin mekânı olmuştur. Kalkınma iktisadının uygulandığı bu süreçte kentler, sanayi yatırımları çerçevesinde biçimlenmiştir. Devletin sanayi yatırımları ile kamu politikalarında öncü rolde olduğu bu dönemde kentsel yatırımlar kentlerin şekillenmesinde önemli rol oynamaktaydı. Keynesyen politikaların uygulandığı ülkelerde, hükümetler ekonomi politikalarının belirlenmesinde büyük ölçüde pay sahibi olmuşlardır. Bu dönemde devletler yalnızca piyasayı düzenlemekle kalmamış, bunun yanında doğrudan üretime de katkı sağlamışlardır. Özellikle ekonomik gelişmenin kilit ve büyük yatırım gerektiren kesimlerinde devlet en önemli ekonomik aktörlerden biri haline gelmiştir (Ersoy, 2001: 39). Dolayısıyla, Fordizm döneminin yerel devleti, belirgin biçimde, Fordist kitlesel üretimi destekleyecek olan yerel altyapıyı sağlamış, kolektif tüketimi teşvik etmiş, yerel refah devleti politikalarını uygulamıştır (Jessop, 2005: 366).

Ancak 1960'lı yıllardan itibaren baş göstermeye başlayan ve 1973 ve 1979 yıllarında yaşanan Petrol Krizleriyle daha da derinleşen ekonomik krizler, refah devleti uygulamalarına karşı yöneltilen eleştirilerin artmasına neden olmuştur. Refah devleti problemlerin temel sorumlusu olarak ilan edilmiş ve kamu hizmetlerini de ülkelerin politik ve ekonomik gücü üzerinde yük olarak görülmüştür (Özdemir, 2007: 63). 1980'lere gelindiğinde ise Keynesyen iktisat politikasının ve ithal ikameci gelişme stratejilerinin terkedilmesi ve ardından neo-liberal ekonomik politikaların uygulanmaya başlamasıyla kent, değişimin odağı haline gelerek sermayenin yeniden üretiminin mekânı haline gelmiştir (Sert vd. 2005: 102).

3. NEOLİBERAL DÖNÜŞÜM SÜRECİ VE SANAYİSİZLEŞEN KENTLER

1970'lerde azalan büyüme oranları, işsizlik dalgası, artan enflasyon ve kar oranlarının düşmesiyle yapısal bir krize giren dünya ekonomisi (Dumenil ve Levy, 2005: 9) krizden çıkış için neoliberal politikaları uygulamaya koymuştur. 'Neoliberalizm', serbest pazarları ve serbest ticareti vurgulayan bir ekonomik modelin dünya çapında yayılmasına adanmış ortak bir ideolojik ve politik ilkeler olarak tanımlanabilir (Steger, 2010: 10). Amerika Birleşik Devletleri'nde Ronald Reagan ve İngiltere'de Margaret Thatcher tarafından uygulanmaya başlanan ve 'Reaganomics Thatcherism' olarak adlandırılan Neo-liberalizm, ve 21 yy. başlarında bir yüzyıl öncesi var olan serbestlik düzeyini gerçekleştirmiştir (Kazgan, 2000: 394). 1980 sonrası dönemde yaşanan ekonomik ve siyasal değişimler, temelinde serbest piyasa uygulamaları, özelleştirmeler, sanayisizleşme, sermayenin dünya çapında serbest dolaşımı olan neo-liberalizmin, giderek tüm dünyada hâkim paradigma haline gelmesine sebep olmuştur.

Bir önceki dönemde devletin aşırı büyümesini krizin nedeni olarak gören neo-liberal anlayış yeni dönemde devletin küçültülmesi esasını benimsemiştir. Neo-liberal dönemde devletin küçültülmesi uygulamalarının sonucu olarak özelleştirme ve sanayisizleşme politikaları ekonominin temel belirleyicileri durumuna gelmiştir. Devletin sanayi alanından çekilmesinin ekonomik ve toplumsal sonuçları olduğu kadar mekânsal sonuçları da oldukça önemli olmuştur. Sanayi yatırımlarından büyük ölçüde vazgeçilmesi, hem devlet sektöründe hem de özel sektörde sermayenin kentlere yönelmesini sağlamıştır (Şengül, 2009: 138).

Sanayi Devriminin ardından tarım sektörünün ekonomi içerisindeki görece öneminin azalışı gibi 1970 sonrası dönemde sanayinin ekonomideki görece önemi azalırken, hizmetler sektörü ön plana çıkmaktadır. Bu türden sektörel değişimlerin kentler bazında oldukça önemli karşılıkları olmuştur. Tarım ve sanayi sektörlerinin istihdamdaki paylarının giderek azalıyor olması, kentsel mekânların pazarlanma stratejilerini de zamansal olarak değişime uğratmaktadır. Kalkınma iktisadının uygulandığı ve sanayii yatırımlarının artmış olduğu dönemde, kentsel mekânlar artan sanayi yatırımlarını kendilerine çekme gayretinde olmuşlardır. Sanayi yatırımlarını çekebilmek için çeşitli vergi ve teşvik kolaylıkları sağlamış ve bunun yanında yatırımlar için gerekli altyapı imkânları sunmaya çalışmışlardır. Daha sonraki yıllarda üretim biçimlerinde meydana gelen değişimlerle sanayi sektörünün önemini kaybetmesiyle, kentler sanayi dışı sektörlerle (özellikle hizmet sektörüne) yönelmişlerdir. Ortaya çıkan bu durumla beraber kentler, küresel dünyada var olabilmek için yeni pazarlama stratejileri geliştirmek zorunda kalmışlardır (Tek, 2009: 170).

Harvey'in sermayenin ilk çevrimden ikinci ve üçüncü çevrimlere aktarılması olarak yorumladığı bu durum; sermaye birikimi ilk çevrimdeki etkinliğini tamamen yitirmeden eş zamanlı olarak ikinci ve üçüncü çevrimlere aktarılıyor, yani endüstriyel üretim azalarak da olsa varlığını korurken ticaret, turizm, hizmetler gibi "tüketim-odaklı" sektörlerle daha fazla yatırım yapılması sonucunda artık büyük ölçüde kentler ve tüketim faaliyetleri üzerinden işleyen bir ülke ekonomileri ortaya çıkmaktadır (Penpecioglu, 2013: 65). Harvey (2010: 116), kapitalist dünyada kentlere esas olarak finans, mimari, tüketim ve eğlence merkezleri niteliğiyle birbirleriyle yarışmaktan başka bir olanak bırakmamacasına yaşanan sanayisizleşme ve yeniden yapılanmanın göz önünde tutulacak olursa, bu kentlerin neden bu kadar telaş içine düştüklerinin ve başarılı modelleri neden taklit ettiklerinin anlaşılacağı ileri sürmektedir.

4. NEOLİBERALİZMİN KENTE BAKIŞI: METALAŞAN VE YARIŞ(TIRIL)AN KENTLER

Toplumsal pratikleri metalaştırarak kendisini var eden kapitalizm, kent mekânını kendisi için en önemli meta haline getirmiştir. Kentlerin küresel hiyerarşik ortamda rekabet edebilmeleri için, belirli imgelerin üzerinden kentlerin markalaştırılması ve böylelikle kentsel gelişmenin sağlanarak kente yatırımcı ve turist çekilebilmesi temel kentsel politikalarından biri haline gelmiştir.

1980'lerin başından itibaren dünyada ortaya çıkan yeni politik ve ekonomik değişimler, önceki dönemin "emek gücünün kentleşmesi" olgusunu sönümlendirirken, artık "sermayenin" kentlerin biçimlenmesinde başat rol oynadığı dönemin yolunu açmıştır (Şengül, 2009: 138). Özellikle 1990'lı yılların başından

itibaren, alışveriş merkezleri, beş yıldızlı oteller ve iş merkezleri kentlerin ufuklarını daha önce görülmemiş bir hızla işgal etmeye başlamış, ilk dönemden beri spekülasyon karların aracı olan kent, stratejik bir meta olarak her zamankinden daha fazla merkezi bir konuma gelmiştir (Şengül, 2009: 141). Bahsedilen bu süreçte kentlerde sermayenin başat rol üstlenmesi, kentlerin sermayeyi çekebilmek için küresel ölçekte bir yarışa girmesine neden olmuştur.

Kentler süreç içerisinde neo-liberalizmin kendini yeniden ürettiği merkezler haline dönüşmüşlerdir ve bu nedenle sermayenin kendini yeniden ürettiği mekân ile neo-liberalizm arasında oldukça sıkı bir ilişkisellik bulunmaktadır. Neo-liberal kentleşme, neo-liberalizmin doğrudan kentsel mekana yoğunlaşmasıyla birlikte kentsel toprakların rant sağlayan bir metaya ve tüketim alanına dönüştürülmesini ifade etmektedir. Kapitalist üretim sisteminde kentsel mekân örgütlenirken değişim değeri kullanım değerinin önüne geçmektedir. Böylelikle mekân metalaşırken kapitalizm de kentin canlılığını ve farklılıklarını soyutlaştırmaktadır. Herhangi bir mekânın tarihsel değeri ancak mekân değişime konu olduğunda önemli olabilmektedir. Dolayısıyla kapitalizm kendi değerlerini empoze ederek somut mekânları tehdit etmekte ve birbirine benzer kılmaktadır (Şengül, 2001: 16). Kapitalist kentleşme süreçlerinin neden olduğu birbirine benzeşen kentler, bu durumdan kurtulmak için farklılıklarını ve özgünlüklerini ön plana çıkararak, kendilerini küresel piyasalarda pazarlamaya çalışmaktadırlar.

Küreselleşme olgusu günümüzde kentler üzerinde bir baskı unsuru yaratmakta ve kentleri küresel ölçekte rekabet etmeye zorlamaktadır. Bu baskı ve rekabet ortamında kentler farklılıklarını ortaya koymaya zorlanmaktadırlar. Kentler, küresel kapitalist rekabet ortamında diğer kentlerden öne geçebilmek, ekonomik avantajlardan yararlanabilmek; yerel kalkınmalarını gerçekleştirebilmek amacıyla mekânsal çekiciliklerini artırmaya çalışmaktadırlar. Kentler, var olan yerel özelliklerini ön plana çıkararak, küresel sermayeyi, uluslararası kurumları, nitelikli işgücünü ve turistleri çekebilecek bir imaj oluşturmaya çalışmaktadırlar. Kentlerin küresel rekabet ortamında rekabet gücü kazanabilmeleri açısından yerel kimliklerinin yeniden keşfedilmesi ve yerel potansiyellerinin kullanılması, kendilerine özgü ayırt edici göstergeler taşımaları bir gereklilik olarak görülmektedir (Özerk ve Yüksekli, 2011: 82).

Ancak şöyle de bir durum var ki, küresel ölçekteki bu yarışma gelişmişlik düzeyleri birbirinden çok farklı yerel birimlerin hepsinin aynı koşullar içinde yarışa katılmalarını öngörmektedir (Ersoy ve Şengül, 1998: 5). Diğer bir anlatımla, var olan eşitsiz yapı veri olarak alınmakta ve örneğin kişi başı GSYH'sı 7.300 dolar olan Sivas ya da 3.400 dolar olan Ağrı ile 17.800 dolar olan İstanbul, aynı yarışın içine sokulmaktadır (TÜİK, 2019). *“Eşit olmayan koşullarda”* yarışa sokulan kentlerden ekonomik olarak geri olan kentler yarışta ön plana çıkabilmek için tarihi, doğal ve kültürel özelliklerini küresel ölçekte pazarlamaya çalışmaktadırlar. Kentler, markalaşmanın sağlayacağı avantajlardan yararlanarak, küresel ortamda pazarlanabilirliklerini artırmak amacı taşımaktadırlar. Bu amaç günümüzde kentlerin olduğu kadar ülkelerin, bölgelerin, yörelerin, köylerin ve hatta çok küçük merkezlerin de en önemli hedeflerinden biri haline gelmiştir (Zeren, 2011: 97).

5. KENTİN YENİ SÖYLEMİ: KENTSEL MARKALAŞMA

Marka en genel anlamıyla, arma, alâmetifarika, amblem, damga, simge, logo, patent gibi kavramlara karşılık gelmektedir. Ancak, marka onlardan daha fazladır ve onları da içinde barındırmaktadır. Marka, bir kurum veya kuruluşun kendine seçtiği, ticaret eşyası üzerine konulan, o eşyayı üreten veya satanı tanıtan resim, harf vb. özel işarettir. *Markalaşma*, bir ürünün, bir şeyin tanınma, isim yapma ve bilinme sürecidir. Markalaşma sürecinde tek bir hedef vardır: bilinmek. Bilinmek için firmalar reklamlarla ürünü piyasada tanıtmaya çalışırlar (Kaypak, 2013: 340). O halde marka ve markalaşma süreci, bir ürünü benzerlerinden ayıracak ve tercih edilmesini sağlayacak farklılıklar bütünüdür ve ürünün sunulmuş biçimi markayı oluşturmaktadır.

Buna göre kent markalaşması; “Ürün veya hizmetlere ait markalaşma stratejilerinin kent üzerinde tatbikiyle, kente ve kentliye dair her tür çıktıya değer katmak suretiyle insanların zihninde olumlu bir algı oluşumunun yolunu açmayı amaçlayan, mevcut ya da potansiyel misafirleri /müşterileri için çekim merkezi haline gelmek iddiasında olan kentler tarafından yapılan faaliyetlerin göstergesi” olarak tanımlanabilir (Zeren: 2011: 97).

Kentsel markalaşma, pazarlama tekniklerinin kentler üzerine aktarılarak kentlerin uluslararası piyasalarda pazarlama sürecidir. Marka, pazarlama disiplininin bir ürünüdür ve marka stratejisinin önde gelen isimlerinden Kotler vd. (1993) rekabetin yalnızca ürünler ve firmalar arasında değil, ülkeler ve şehirlerarasında da gerçekleştiğini ve mekânsal yapıların da birbirleri ile rekabet edebileceklerini belirtmektedir. Mekânsal yapılanmalar ve kentler de tıpkı ürün ve hizmetler gibi pazarlamaya konu olabilmekte ve “marka kent” olarak konumlandırılabilirler (Tek, 2009: 170).

Günümüzde pazarlama mantığı üzerinden kentsel markalaşma iki ana yöntemle yapılmaktadır. Bunlardan birincisi “mega projeler” ya da “dev yatırımlar” üzerinden markalaşma çalışmalarıdır. “*Rekabet eden kentler*”, “*kentlere yatırım çekme*”, “*marka kentler*”, “*kentsel pazarlama*” gibi neo-liberal düşüncenin ürünü olan bu uygulamalar (Uğurlu, 2013: 7) kentlerde büyük çaplı mekânsal projeler, alışveriş merkezleri, iş-ticaret merkezleri, beş yıldızlı oteller yoluyla kentsel yaşamın kalitesini artırma ve yeni istihdam olanakları sunmanın yollarını aramaktadırlar. Kentsel mekânda küreselleşme ile birlikte meydana gelen tüketim eksenli yaklaşımlar, kentlerin fiziksel mekânını da dönüştürmektedir. Ticaret ve finans merkezleri, alışveriş merkezleri ve yüksek katlı konutlar gibi yapılar inşa edilmektedir (Penpecioğlu, 2013: 100).

Kentsel markalaşmayı gerçekleştirmenin diğer önemli bir yolu da kültür odaklı gelişim stratejileridir. Kültür odaklı gelişim stratejileri, kültürel turizm sektöründe istihdam oluşturma, kentlerin turistik altyapı olanaklarının artırılmasını sağlama ve kentlerin küresel arenadaki ulusal ve uluslararası önemini artırma gibi amaçlar taşımaktadır (Dündar, 2010: 57). Türk kentlerinin de içinde bulunduğu bir çok dünya kenti Expo Dünya Fuarları, kültür başkentliği, festivaller, bianeller, olimpiyatlar gibi mega etkinlikler düzenlemek yoluyla kentsel marka oluşturma çabasıyla küresel yarışa dahil olmaktadır (Özerk ve Yüksekli, 2011: 87).

Son olarak şunu da belirtmek gerekir ki kentsel markalaşma, yerel birimlerin farklı ve güçlü özelliklerini açığa çıkararak, kenti bir kültürel obje olarak ele alan ve kentlere değer katan bir unsur olmakla beraber kentlerin markalaştırılması için yapılan faaliyetler, kentlerin yerel kimlik öğelerini metalaştırarak onları birer “*ürün*”e ve “*tüketim nesnesi*”ne dönüştürmektedir.

6. TAŞRA KENTLERİNDE MARKALAŞMA ÇALIŞMALARI

Dünya ülkelerinde ve Türkiye’deki metropol kentlerde olduğu gibi taşra kentlerinde de markalaşma eğilimleri gün geçtikçe artan bir ivme kazanmaktadır. Küreselleşme ve sermaye hareketliliği konusunda izlenecek stratejileri belirleyen birçok kent yönetimi günümüzde özel şirket mantığında hareket eden girişimci kent (entrepreneurialism) politikaları izlemektedir. “Küresel Kent”, “Dünya Kenti”, “Rekabetçi Kent” gibi kavramları besleyen kentler arası rekabet politikaları günümüzde büyük kentlerde olduğu gibi taşra kentlerinde de “Marka Kent” stratejileri ile sürdürülmektedir (İnce ve Dinçer, 2017: 636). Taşra kentleri de büyük kentlerle aynı yarışın içine sokulmakta ve küresel ölçekte bir hiyerarşinin içine girmeye zorlanmaktadır.

Kent markalamada birincil amaç, kente yönelik bir kimlik ve bir imaj yaratımı çabasıdır. Markalaşan kentler doğal olarak diğer kentlerle arasında belirgin farklılıklarını ortaya koyacaklardır (Görgülü, 2020: 716) başlamıştır. Nitekim rakiplerinden ayrılmak, kendi özgünlüklerini ortaya çıkarmak ve küresel pazarlarda yer bulmak isteyen kentler, markalaşma ihtiyacı ile marka kent olma hedefine odaklanmıştır (Çalapkulu ve Kızıldağ, 2021: 711). Bu strateji üzerinden belirlenen kentsel politikalar küresel kentlerin

tipik özelliği durumuna gelmiştir. Günümüz kentleri sermaye ve turist çekme noktasında birbirleriyle rekabet ederek kentler arası yarışta öne geçmeye çalışmaktadır.

Küresel kentler hiyerarşisi açısından dünyanın önde gelen marka kentleri New York, Londra ve Tokyo ve Paris gibi simge kentlerdir. Kapitalist kentleşme süreçlerinde artık dengeler değişmiş, bazı kentler tanınma açısından ülkelerinin önüne geçmiş durumdadırlar; güçlerini ülkelerinden değil, kendilerinden aldıkları bir aşamaya geçmişlerdir (Kaypak, 2013: 344). Daha önce de değinildiği gibi devlet anlayışında yaşanan paradigma dönüşümü sonrasında ortaya çıkan sanayisizleşme sürecinde yeteri kadar kamu yatırımı alamayan kentler özel sermayeyi çekme yarışına girişmişlerdir. Ne var ki, bu süreçte büyük kentler ile küçük ölçekli kentler aynı yarışın içinde yer almaktadırlar. Artık taşra kentleri de tıpkı büyük kentlerde olduğu gibi sermayeyi, yatırımcıyı ve turistleri çekebilmek için markalaşmaya çalışmaktadırlar.

Bu amaçla Türkiye’de 2006 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan “*Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planında*” 2023 yılına kadar Ankara, İstanbul, İzmir ve Antalya’da şehir turizmini geliştirmeye yönelik plan ve projeleri yaşama geçirileceği; Adıyaman, Amasya, Bursa, Edirne, Gaziantep, Hatay, Konya, Kütahya, Manisa, Nevşehir, Kars, Mardin, Sivas, Şanlıurfa ve Trabzon illerinde ise kültür turizmi canlandırılarak marka kültür kentleri oluşturulacağı ifadelerine yer verilmektedir. Planda ülkemizin doğal, kültürel, tarihi, turizmüne önem verileceği ve marka kentlerin oluşturulmasına çalışılacağı ifade edilmektedir. Ayrıca “Zengin kültürel ve doğal değerlere sahip kentlerimizin markalaştırılarak, turistler için bir çekim noktası haline getirilmesi” stratejisine yer verilmiştir (Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı).

7. SİVAS’IN MARKALAŞMA SÜRECİ

Bu bölümde Sivas’ta kent ekonomisine katkı sunacak mevcut markalaşma potansiyeli ve Kentin markalaşma süreci ele alınacaktır.

7.1. Sivas Ekonomisinin Mevcut Durumu ve Markalaşmanın Kent Ekonomisi Açısından Önemi

Tarihi M.Ö 3000’lere dayanan bu kadim şehir tarihi boyunca Hititliler, Frigyalılar, Selçuklular ve Osmanlılar gibi pek çok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Özellikle Selçuklular ve Osmanlılar döneminde siyasi ve ticari yönden stratejik bir öneme sahip olmuştur. Cumhuriyet döneminde oldukça etkin rol oynayan Sivas günümüzde İç Anadolu’nun küçük ölçekli olarak adlandırabileceğimiz bir taşra kenti olma özelliğine sahiptir. **Sivas nüfusu 2020** yılına göre **635.889**’dir (tüik.gov.tr). Özellikle 1970 sonrası dönemde ekonomik nedenlerle büyük şehirlere göç vermektedir. Kentte net göç hızı -8.45’dir. İşsizlik ve istihdam olanaklarının yetersizliği göç sürecini hızlandıran ana etkenler olarak kabul edilmektedir. İşsizlik oranı %14.5 ile Türkiye ortalamalarının üzerindedir.

İlin genel olarak ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayanmaktadır ve bu oran il genelinde 66,5 dolayındadır. Sanayi sektörünün payı 5,4, hizmetler sektörü ise 28,1’dir (Oran, 2014-2023 Mevcut Durum Analizi). Sivas ili kültürel mirası, yeraltı ve yerüstü zenginlikleri, tarımsal üretim gücü ve ulaşımı ile zengin bir potansiyele sahiptir. Madenlere ve yerüstü zenginliklerine sahip olmasına rağmen sanayi potansiyel düzeyinin altında kalmaktadır. İl ekonomisi genel olarak tarım, ticaret, haberleşme ve sanayi sektörlerine dayalıdır. Sanayi sektöründe imalat sanayi değil madencilik ve enerji alt sektörlerinin sanayi sektörü içerisindeki ağırlığıyla ilişkilidir. İmalat sanayinin ne yazık ki sermayeden yeterince pay alamadığı dikkat çeken önemli bir husus olmaktadır.

Sivas sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal zenginlikleriyle iyi bir marka kent olabileme potansiyeline sahip bir şehirdir. Bu yönüyle oldukça zengin tarihi ve kültürel mirasa sahiptir. Bunun haricinde sahip olduğu doğal güzellikleri, endemik bitki ve hayvan türleri, yeraltı ve yer üstü zenginlik kaynaklarıyla oldukça geniş bir marka ürün yelpazesi barındırmaktadır. Sivas’ta kent ekonomisine kazandırma potansiyeline sahip

tarih ve kültür değerleri, maden ve jeotermal kaynakları, tabiat varlıkları, dağları, yaylaları, akarsuları ve gölleri ile doğal güzellikleri, bulunmaktadır. Bu kaynaklardan tarih ve kültür değerleri, jeotermal, tabiat varlıkları turizmin geliştirilmesinde, maden ve jeotermal kaynakları ile güneş, rüzgâr enerji potansiyeli ekonominin ve istihdamın geliştirilmesinde ve dışarıya göçün engellenmesinde, su kaynakları ve akarsuları enerji üretiminde, içme, kullanma ve sulama suyu temininde, iklimi, dağları, yaylaları ve ovaları tarım ve hayvancılığın geliştirilmesinde, tarih ve kültür birikimi ile maden ve jeotermal kaynakları ise bilim, sanayi ve teknoloji merkezi yapılmasında stratejik değerlere dönüştürülebilir (Ayaz, 2016: 43).

Görüleceği üzere Sivas İl'i son dönemlerde genç işsizliği ve buna bağlı olarak artan göç oranlarıyla dikkat çekmektedir. Şüphesiz ki etkin ve verimli bir biçimde geliştirilecek olan markalaşma çalışmaları kentin ekonomisine katkı sunacak ve özellikle turizmin geliştirilmesi yoluyla istihdama katkı sağlayacaktır.

7.2. Sivas'ta Markalaşma Süreci

Son dönemlerde dünya genelinde hız kazanan markalaşma sürecine Sivas Kenti de kaçınılmaz olarak dahil olmuştur. Ekonomik ve sosyal dönüşümün hızlandığı küreselleşme sürecinde Sivas Kenti de kendisini ulusal ve küresel platformlarda daha iyi tanıtarak yatırımcı ve turist çekmeye çalışarak ekonomisine katkı sunmak istemektedir. 1970 sonrası sanayisizleşme sürecine girilmesiyle birlikte Sivas Kentinde de devletin sanayi yatırımları azalmıştır. Kent ekonomisinde sanayiinin payı azalarak hizmetler sektörünün payı artmaya başlamıştır. Sivas kenti de dünyadaki gelişmeler paralelinde ekonomisini güçlendirebilmek için markalaşma çalışmalarına başlamıştır.

Tüm dünyada ve Türkiye'de olduğu gibi son dönemlerde kentin tanıtımı için Sivas'ta da markalaşma çalışmalarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. Gerek merkezi yönetim gerekse yerel yönetim tarafından çeşitli politikalar oluşturulmaya ve uygulanmaya başlamıştır. Ancak yapılan markalaşma çalışmaları incelendiğinde bu çalışmaların daha çok "turizm" ağırlıklı olarak yapıldığı görülmektedir. Kentlerin yerel özelliklerini ön plana çıkararak markalaşmasını sağlayacak olan en önemli çalışma "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı" dır. 2007 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından geliştirilen "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı"nda Amasya, Adıyaman, Trabzon, Bursa, Edirne, Gaziantep, Hatay, Konya, Kütahya, Manisa, Nevşehir, Kars, Mardin, Sivas ve Şanlıurfa kentlerini marka kent haline getirme hedefi konmuştur. Bu illerden birisi olan Sivas'ta da bu tarihten itibaren markalaşma çalışmalarına hız verilmiştir. Sivas Valiliği, Orta Anadolu Kalkınma Ajansı (ORAN), Sivas Belediyesi, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi ve Sivas Ticaret ve Sanayi Odasının destekleri ile ilde 2008 yılında Marka Kent çalışmaları başlamıştır. 2013 tarihinde Sivas Marka Kent Strateji Üst Kurulu ve Marka Kent Yürütme Kurulu oluşturularak markalaşma çalışmalarına hız verilmiştir.

Sivas'ın ulusal ve uluslararası mecralarda tanıtımı amacıyla www.sivas.com.tr adında bir internet sitesi kurulmuştur. Sivas'a ve turizm aktivitelerine özel hazırlanan bu sitede, Sivas'a ait tüm tanıtım materyalleri, haber bültenleri, afişleri, posterleri yayımlanmaktadır. Ayrıca Sivas Tatil Planlama Sitesi adı altında kurulan sivas.markakent.com sitesi de Sivas'a gelecek olan turistlerin tatillerini planlamaları amacıyla hayata geçirilmiştir. Kentin tarihi, kültürel ve turistik değerlerini ön plana çıkarmak, kenti ziyaret eden turistlere planlı bir gezi programı oluşturmak için çalışmalarını sürdüren Marka Kent Sivas Yürütme Kurulu bu doğrultuda turizm paketleri oluşturmuştur (<http://www.sivasirade.com/haber/-2167.html>). Yine kentin tanıtımına katkı sunmak amacıyla ORAN Kalkınma Ajansı Sivas İl Turizm Logosu tasarlatılmıştır.

Markalaşma çalışmalarının etkin ve verimli sonuca ulaşması için gerekli en önemli hususlardan biri de kurumlar arası koordineli çalışmalardır. Kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyon oluşturulması amaca ulaşılabilirliği daha da hızlandıracaktır. Sivas'ta yapılan markalaşma çalışmalarında kurumlar arası bu işbirliğine oldukça önem verilmektedir. Bu amaçla "Sivas İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü" şehrin potansiyelini belirlemeye yönelik çeşitli çalışmalar yaparak bunları ilgili kurumlara sunmaktadır. Sivas İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü tarafından 2016 tarihinde hazırlanan "Sivas İl Turizm Master Planı" ve "Sivas

İli Turizm Potansiyeli ve Turizm Alanı Yatırım Önerileri” çalışmaları, şehrin potansiyeli ortaya koyması ve belirlenecek olan politikalar açısından yol gösterici öneme sahiptir.

Marka Kent Sivas Yürütme Kurulu tarafından Sivas şehrinin ön plana çıkan sembollerinden olarak ifade edilen “gardaşlık ruhu”, “4 Eylül Sivas Kongresi”, “el sanatları”, “gastronomi kültürü” ön plana çıkarılmaya çalışılarak Sivas’ın marka değerine katkı sunulmak istenmektedir. Böylelikle şehri ulusal ve uluslararası platformlarda cazibe merkezi haline getirmek ve Sivas’a yatırım çekebilmek, Sivaslı esnafın çeşitli alanlarda markalaşmasını sağlayarak aktif marka ürün sayısını artırmak ve İç Anadolu Bölgesi’nde bir yatırım üssü haline getirmek amaçlanmaktadır.

‘Sivas Turizmini Markalaştırma Projesi’ adı altında oluşturulan proje ile ise Sivas’taki gezi alanları paket programlar ve turizm acenteleri aracılığı ile pazarlanarak şehre yerli ve yabancı turist çekilmeye çalışılmaktadır. Bu kapsamda Sivas’ın önemli kültürel değerleri olan markalaştırmaya çalışılan destinasyon alanlarına 2’şer ya da 3’er günlük paket programlar düzenlenmektedir. Ayrıca Sivas Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü tarafından 2013 yılında hazırlanan “Sivas’ta Kültür ve Turizmi Geliştirme Strateji Planı” çerçevesinde ilin markalaşmasına yönelik bir takım stratejiler belirlenmiştir. Bu stratejiler; Sivas’a özgü kültürel ve doğal ürünlerin markalaştırılarak turizme kazandırılması ve sağlık, inanç ve doğa turizminin canlandırılmasıdır (Sivas’ta Kültür ve Turizmi Geliştirme Strateji Planı, 2013).

Genel olarak Sivas’ta markalaşma yolunda geliştirilen çalışmalara bakıldığında şehrin yerel ürünlerinin ülke çapında tanıtımına ve turist çekmeye yönelik projeler geliştirildiği görülmektedir. Bu noktada belirlenen stratejilerin sorunsuz bir şekilde uygulamaya geçirilmesi için yerel birimlere önemli görevler düşmektedir. “Şehre Turist Çekme” ekseninde yapılan markalaşma çalışmalarında önemli nokta; tanıtımların daha çok “günlük turlar” şeklinde olmasıdır. Yerel birimler tarafından çeşitli turizm acenteleriyle yapılan anlaşmalarla paket geziler düzenlenmektedir. Şehrin ülke çapındaki tanıtımına elbette katkı sağlayacak olan bu programların geliştirilmesi gerekmektedir. Sivas’ta markalaşma çalışmalarının bu küçük ölçekten çıkarılıp daha geniş bir ölçekte yapılması kentin tanıtımı açısından gerekli görülmektedir.

Çalışmada öncelikle neo-liberal kentleşme sürecinde sanayisizleşme politikalarının kentler üzerindeki ele alınacak ve ardından metalaştırılan kentlerin ekonomik kalkınmalarını sağlamak için markalaşma çalışmaları incelenecektir. Taşra kentlerindeki markalaşma çalışmaları Sivas örneği üzerinden ele alınarak sonuç kısmında ise sahadan elde edilen veriler ışığında değerlendirme ve önerilerde bulunulacaktır.

8. ARAŞTIRMANIN AMACI, KAPSAMI, YÖNTEMİ VE BULGULARI

8.1. Araştırmanın Amaç ve Kapsamı

Bu araştırmanın amacı; Orta Anadolu’da bir taşra kenti olan Sivas’ta yapılan markalaşma çalışmalarını değerlendirmektir. Araştırma, özellikle 1970’li yıllardan sonra hız kazanan kapitalist kentleşme dinamikleri doğrultusunda ortaya çıkan kentlerde sanayi yatırımlarının azalması sonucu kentlerin ekonomik kalkınma sağlamak amacıyla gerçekleştirmeye çalıştığı markalaşma stratejilerini ele almaya çalışmaktadır. Gerçekten de Sivas kenti son dönemlerde sanayi yatırımlarının azalarak hizmetler sektörünün ön plana çıkmaya başladığı tipik Anadolu kentlerinden biridir. Bu çalışmada Sivas’ta yapılan markalaşma çalışmaları yerel politika yapımcıların değerlendirmeleri doğrultusunda saptanmaya çalışılacaktır. Elde edilen verilere göre çalışmanın sonuç kısmında çeşitli önerilerde bulunulmuştur. Çalışmada elde edilen verilerin markalaşma çalışmaları açısından kente katkı sağlayacağı beklenmektedir.

8.2. Araştırmanın Yöntemi ve Örneklemi

Bu araştırmada, nitel araştırma yöntemlerinden biri olan görüşme(mülakat) tekniği kullanılarak, Sivas İl'inin markalaşma süreci ile ilgili olarak 21 kişi ile derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Bu kişilerin seçilme nedeni, kentsel markanın oluşturulma sürecinde kenti tanıyan ve markalaşma sürecinde çalışmalarda bulunan kişilerin düşünceleri üzerinden bir değerlendirme yapmak ve bu doğrultuda öneriler sunabilmektir.

Bu kişiler, Sivas'ın markalaşma çalışmalarında proje geliştirme ve uygulama sahasında bizzat yer almış olan İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü çalışanları, Valilik çalışanları, şehir plancısı, belediye başkan yardımcısı ve akademisyenlerden oluşmaktadır. Bu kişilerden şehrin markalaşma çalışmalarının ulaştığı düzey hakkında bilgiler alınmıştır. 7 kişiden oluşan bu yönetici grup haricinde şehir markasının algılanışı ile şehrin konumlandırılmasının kent ekonomisine katkısının değerlendirilmesi açısından ise 14 kent sakini vatandaş ile görüşmeler yapılmıştır.

Araştırma kapsamında, Sivas'ta yürütülen marka kent çalışmalarının çeşitli boyutlardaki etkilerine ilişkin detaylı bilgilere ulaşmak amacıyla yarı yapılandırılmış sorular aracılığıyla derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerde yoğunluklu olarak markalaşma çalışmalarının kentsel ekonomik gelişimle olan ilişkisi üzerine odaklanılmıştır.

Bu araştırmada Sivas İl'inde markalaşma çalışmaları kapsamındaki kişi veya kurumlara kartopu yöntemiyle ulaşılarak derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırmada görüşmeye katılan kişilerin görüşleri kurumları ve kimlikleri belirtilmeden kodlama yoluyla çalışmaya aktarılacaktır.

8.3. Araştırmanın Bulguları

“Sivas'ta yapılan markalaşma çalışmaları ne düzeydedir? Bu güne kadar hangi çalışmalar yapıldı? Çalışmaların içerikleri nelerdir?” sorusuna katılımcıların verdikleri cevapları genel olarak toplarsak: “Sivas'ta markalaşma çalışmaları 2005 yılından itibaren hız kazanmaya başlamıştır. “Anadolu'nun parlayan yıldızı Sivas olacak” sloganıyla şehrin özgünlükleri dünya çapında tanıtılmaya çalışılacaktır. Bu konuda Sivas Valiliği, Sivas Belediyesi, İl Turizm ve Kültür Müdürlüğü ve Orta Anadolu Kalkınma Ajansı (ORAN) gereken adımları atmıştır. Bu kurumlar arasında koordineli bir çalışma yürütülmektedir. 2007 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından geliştirilen “*Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı*”nda Sivas kentinin de içinde bulunduğu bazı kentler için marka kent hedefi konmuştur. Bu plan sonrasında çalışmalar hız kazanmıştır. Öncelikli olarak şehrin marka unsuru olabilecek ve Sivas'ın tanıtımına fayda sağlayacak olan yerel ürünleri belirlenmiştir. Bunlar için çeşitli stratejik planlar oluşturularak yerel idare birimlerine sunulmuştur. Ayrıca üniversite ve sivil toplum kuruluşları gibi paydaşlardan fikirler alınarak değerlendirme sunmaları istenmiştir. Sivas'ı marka kent haline getirebilecek yerel ürünler bakımından oldukça zengindir. Bu güne kadar Sivas'a özgü kadar birçok ürün tescillenmiştir ve diğerlerinin de tescillenme çalışmaları devam etmektedir.

Son yıllarda özellikle kentin turizm potansiyelini artırmak için Sivas Valiliği ve Sivas Belediyesi işbirliğiyle çok sayıda proje hayata geçirilmeye başlanmıştır. Örnek vermek gerekirse; 2020 yılında Sıcak Çermik'in turizme kazandırılması için yapılan Altın kale projesi sayesinde gerek yurt içinden gerekse yurt dışından çok sayıda turist Sivas'a gelmesi beklenmektedir. Yine tarihi Sivas kalesinde faaliyete geçirilecek olan projenin Sivas'ın tanıtımına fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Aynı şekilde açılışı 2020'de yapılan Abdulhamit Han Müzesi de Sivas'ın ismini duyurmasını sağlayacaktır.

Kente turist çekme yoluyla kent ekonomisini canlandırmayı amaçlayan bu turistik faaliyetler dışında Sivas'ın yerel ürünleri için coğrafi işaretler alınmıştır. Sivas köftesi, Sivas bıçağı, Sivas katmeri, Sivas taklacı güvercin gibi Sivas'ın kimliğini yansıtan ürünlerde ekonomiye katkı sunacaktır”.

“Marka kent haline gelmenin Sivas ekonomisine nasıl katkıda bulunduğunu/bulunacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna ise, “Diğer ülkelerde ve Türkiye'de markalaşma çalışmalarının temel hedefi

genel olarak ülkelerin ya da kentlerin tanınırlığını artırmak ve bu sayede kente yatırımcı ve turist çekmektir. Gerçekten de marka kent olmayı başarabilmiş kentler ekonomik açıdan oldukça gelişme göstermişlerdir. Bu noktada Sivas şehrinde markalaşma çalışmaları sayesinde yurt dışında ve yurt içinde daha çok tanıtacak ve daha çok turist çekecektir. Markalaşma çalışmaları neticesinde Sivas'ta yabancı yatırımcı sayısı artmaya başlamıştır. Bu yatırımcılar ya doğrudan yatırım yapmakta ya da Sivaslı firmalarla çeşitli ortaklıklar kurmaktadır. Yine son dönemlerde hammaddesi Sivas'tan sağlanan birçok ürün Sivas'ta üretilip yurtdışına ihraç edilmektedir. Kozmetik, demir-çelik aksanlı hastane ekipmanları, iklimlendirme ürünleri ve tekstil gibi alanlarda ihracat yapan firma sayısı artmıştır. İstatistik verileri de özellikle 2006 sonrası ihracatın arttığını doğrulamaktadır. Bu artış özellikle ihracat yapılan ülke sayısındaki artış şeklinde olmaktadır. Bu artışlar Sivas'ın uluslararası bilinirliğinin arttığını göstermektedir.

Markalaşma çalışmalarının kent ekonomisine bir başka faydası ise turizme kazandırılan yerler açısından turizm gelirlerinin artması olmuştur. Bu durum şehir esnafının gelirinin artması demektir. Ayrıca tarihi ve turistik yerlerde kurulan sosyal donatı alanları istihdam açısından ve Sivas'ın en büyük problemlerinden biri olan işsizliği azaltmaya katkı sağlayacaktır.

Şehrin tanınırlığının artmasının kent ekonomisi üzerinde bir başka faydası Cumhuriyet Üniversitesinin öğrenciler tarafından daha çok tercih edilmeye başlanmasıdır. Daha önceki dönemlerde öğrenci profili daha çok yakın kentlerle sınırlı iken şu anda Türkiye'nin ve hatta dünyanın birçok yerinden öğrenci tarafından tercih edilir hale gelmiştir".

Aşağıdaki sorular ise kent sakini olan 14 kişiye sorulmuştur. Soru yöneltildikten sonra görüşmecilere marka kent hakkında kısaca bilgi verilmiş olup daha sonra soruyu yanıtlamaları istenmiştir.

Sizce Sivas'ın marka bir kent olabilme potansiyeli var mı? Varsa hangi değerleriyle marka kent olabilir? Ve Sivas'ın yeterince tanıtıldığını düşünüyor musunuz? sorusunu genel olarak görüşmecilerin hemen tamamına yakını Sivas'ın marka kent olma potansiyelinin bulunduğu şeklinde cevaplamışlardır.

"Sivas tabii marka olabilir niye olmasın. Sivas'taki tarih nerde var. Burası Bizans'tan Selçukludan kalma şehir. Atalarımız ne eserler yapmış Sivas'a. Divriği'deki Ulucami'nin eşi benzeri yok dünyada. Çifte minare gene öyle. Ama kaç yabancı turist geliyor bunları görmeye. Bilmiyorlar ki gelsinler. Bu eserler başka yerde olsa nasıl turist gelirdi buralara".

(Görüşmeci 1, erkek, 69 yaşında, Emekli, memleket: Sivas)

"Sivas'ta ne cevherler var doğru düzgün tanıtılsa. Bir Âşık Veysel'imiz var mesela çok büyük ozan. Ama Sivas yeterince sahip çıkıyor ona. Daha doğru düzgün bir caddeye ya da başka bir yere ismi bile verilmemiş. Sivas kendi sahip çıkmazsa bu değerlere el ne bilsin. Önce biz sahip çıkacağız, başımızdakiler sahip çıkacak".

(Görüşmeci 2, erkek, 52 yaşında, emekli, memleket: Sivas)

"Ben 65 yaşındayım daha Sivas'ta yabancı turist ya 1 tane gördüm ya taş çatlasın 2 tane. Yabancı turist bilmiyor bizim buraları. Tanımiyorlar. Yerli turist dediğin de İstanbul'dan gelenler zaten. Buranın insanı hep İstanbul'a göç etmiş. Yazın memleketim diye geliyorlar buraya. Almancı da çoktur Sivas'ta. Yazın İstanbullularla Almancılar geliyor da esnafın yüzü gülüyor".

(Görüşmeci 3, erkek, 65 yaşında, emekli, memleket: Sivas)

"Kangal'daki balıklı kaplıca ve merkezde bulunan sıcak ve soğuk çermik çok iyi bir turizm potansiyeli oluşturabilir mesela. Ama yıllarca çok bakımsız bırakıldı çermikler (kaplıcalar). Çermiklere insanlar taa yurtdışından geliyor ama bakımsız. Birçok kent termal turizm üzerinden kendini çok geliştiriyor. Sivas'ta da bu yapılabilir mesela".

(Görüşmeci 4, kadın, 34 yaşında, esnaf, memleket: Sivas).

“Sivas pekâlâ Marka bir şehir olabilir. Biz Ankara’lıyız ama seviyoruz Sivas’ı. İnsanı çok iyi, sevecen, cana yakın. Sakin, temiz ve yaşanılabilir bir şehir. Trafik yok, hava kirliliği yok, suları içilebilir. Trafikte stres olmuyorsunuz en azından. Bunlar bile yaşam kalitenizi artırabilir şeyler. Buraya gelmeden önce önyargılarımız vardı ama burayı görünce gerçekten yıkıldı o önyargılarımız. Açıkçası tavsiye ederim Sivas’ı başkalarına da”.

(Görüşmeci 5, kadın, 30 yaşında, sağlık çalışanı, memleket: Ankara).

“Bilmiyorum belki olabilir. Yani çok fazla bir özelliği yok Sivas’ın bence. Biz öğrenciyiz burada. Ben Sakarya’dan arkadaşım da Eskişehir’den geldik. Ama ne bileyim okul haricinde yapabilecek çok şey yok burada. Hafta sonları çarşıya çıkıyoruz ya da A.V.M var bir tek öğrencinin gidebileceği. Gençlere yönelik mekânlar fazla yok.

(Görüşmeci 6, kadın, 20 yaşında, öğrenci, memleket: Sakarya).

“Sivas son yıllarda ekonomik açıdan bir gerileme içinde maalesef. Devlet sanayii yatırımı yapmıyor artık. Özel sektörde tercih etmiyor. Sivas’ta istihdam olanağı pek kalmadı, O yüzden Sivas çok göç veren bir şehir. Evet, markalaşma çalışmaları işe yarayabilir. En azından Daha fazla turist alırız da ekonomimiz canlanır. Duyduğumuz bir takım projeler var. Bunlar başarılı bir şekilde uygulanırsa hem esnafımızın da yüzü güler. Çünkü işsizlik çok fazla ve gençler iş bulamayınca esnaflık yapmak zorunda kalıyor. Ama çoğu da iş yapamıyor ve kapatıp gidiyor. Sivas’a turist çekmek lazım, giden insanını geri getirmek lazım. İstihdam artsın istiyoruz Sivaslılar olarak”.

(Görüşmeci 7, erkek, 48 yaşında, esnaf, memleket: Sivas).

Yine aşağıdaki iki soru kent sakini olan aynı 14 kişiye sorulmuştur.

“Sivas’ın ekonomik gelişmişliğini nasıl değerlendiriyorsunuz? Marka kent olma çalışmalarının Sivas ekonomisine katkıda bulunduğunu/bulunacağını düşünüyor musunuz?” şeklinde yöneltilen soruda ise katılımcıların geneli Sivas’ı gelişmemiş daha doğrusu geri kalmış ya da gerilemiş bir şehir olarak nitelendirmektedir. Bazı katılımcılar ise Sivas’ın son zamanlarda gelişmeye başladığını ifade etmişlerdir. Katılımcıların Sivas’a ilişkin algılarında en büyük sorun olarak gördükleri konu işsizlik ve göçtür. Özellikle son zamanlarda ilçe köylerinin tamamen boşaldığını, gençlerin Sivas’ta iş imkânı bulamadığı için İstanbul’a göç ettiğini ifade etmektedirler. Markalaşma çalışmalarının başarılı olması durumunda Sivas’ın daha iyi tanınacağını ve daha fazla turist çekeceğine inandıklarını belirtmişlerdir. İstanbul’a ya da diğer büyük şehirlere göç etmiş iş adamlarının yatırımlarını Sivas’a çekme konusunda yerel yöneticilerin çalışmalarda bulunması gerektiği vurgulanmıştır.

“Kentsel markalaşma konusunda yerel politika yapıcılara önerileriniz var mıdır?” sorusuna verilen cevaplar şu şekilde kategorize edilebilir:

Sivas’ın tarihi eserleri daha iyi tanıtılmalı. Sivas’ta bulunan tarihi camii, medrese, külliye, han, hamam gibi yapılar turizme kazandırılmalı.

Sivas’ın özgün ürünleri olan madımak, aluç, kuşburnu gibi endemik bitkilerin pazarlaması yapılmalı.

Sivas’ın sembollerinden bir olan Kangal köpeğine gereken önem verilmeli ve dünyaya tanıtılmalı.

Sivas’ın halk ozanlarına sahip çıkılmalı, onları tanıtacak etkinlikler düzenlenmeli.

Gençlere yönelik sosyal alanların sayısı artırılmalı.

Ülke kamuoyunda Sivas hakkında daha olumlu bir imaj oluşturulmalı.

Kırdan kente göçü önlemek için tarıma destek verilmeli.

Kaplıcalara gereken önem verilmeli ve termal kaynaklar kent ekonomisine kazandırılmalı.

Sivas Yıldız Dağı kış turizmi açısından kente turist çekecek bir potansiyele sahiptir. Bu merkezin turistik altyapısı güçlendirilerek tanıtım çalışmalarına ağırlık verilmelidir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

1970 sonrası dönemde yaşanan ekonomik dönüşümün ekonomik, sosyal ve politik sonuçları olduğu kadar mekânsal sonuçları da oldukça önemli olmuştur. Neo-liberalizm olarak adlandırılan dönüşüm süreci, ülkeleri olduğu kadar kentleri de derinden etkilemiştir. Neo-liberal politikaların bir sonucu olarak artık kentlerde sanayinin görece önemi azalmakta ve hizmetler sektörünün önemi artmaktadır. Bu gelişmelerin mekânsal örgütlenmeye ve kentlere yönelik oldukça önemli sonuçları ortaya çıkmaktadır. Bu süreçten metropol kentleri kadar etkilenen taşra kentleri de yerel özgünlüklerini ve yerel kaynaklarını kullanarak yerel kalkınmalarını gerçekleştirmeye çalışmaktadırlar. Yeterli sanayi yatırımı alamayan taşra kentleri, yerel özgünlüklerin “markalaştırılması” yoluyla kentlerine daha çok turist ve yatırımcı çekmenin yollarını aramaktadırlar.

Sözü edilen bu kentlerden biri olan Sivas'ta da benzer bir süreç yaşanmaktadır. Özellikle 1980 sonrası dönemde neo-liberal politikalar sonucu devlet yatırımlarının azalması kenti sanayi yatırımlarının azalmasıyla karşı karşıya bırakmıştır. Bu durumun etkisiyle şehirde işsizlik ve buna bağlı olarak da göç hızlanmıştır. Bu noktada birçok kentte olduğu gibi Sivas'ta da markalaşma çalışmaları ön plana çıkarak kent ekonomisi geliştirilmeye çalışılmaktadır. Kente küresel ve ulusal düzeyde yatırımcı ve turist çekebilme amacıyla çeşitli politikalar oluşturulmaya başlanmıştır. Bu amaçla 2007 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından markalaştırılması gereken 15 il kapsamına alınan Sivas kentinde bu tarihten sonra markalaşma çalışmaları hız kazanmıştır. Kente daha fazla turist ve yatırımcı çekebilme amacıyla birçok tanıtım çalışması yapılmaktadır. Bu amaçla kentin tarihi, turistik ve doğal özellikleri markalaşma çalışmaları kapsamına alınmaktadır. Kentin ulusal ve uluslararası platformlarda tanınırlığının ve bilinirliğinin artırılması amacıyla yerel aktörler arasında koordineli olarak sürdürülen bir takım çalışmalar devam etmektedir.

Çalışmanın teorik ve saha kısmı uygulamalarından elde edilen sonuçlara göre Sivas marka olabilme potansiyeline sahip bir kenttir. Köklü geçmişinden kaynaklanan tarihi eserleri, yeraltı ve yer üstü zenginlikleri, doğal güzellikleri, endemik bitki ve hayvan çeşitliliği, üniversitesi vb. gibi kaynaklar bakımından oldukça zengindir. Bu kaynakların etkin ve verimli bir biçimde kullanılması kent ekonomisini geliştirecektir. Yapılan görüşmelerden elde edilen verilere göre Sivas'ta son dönemde hız kazanan markalaşma çalışmaları sayesinde yerli ve yabancı yatırımcılar kenti tercih etmeye başlamışlardır. Ayrıca kültür ve turizm odaklı markalaşma çalışmaları ise kentin turizm gelirlerini artırmaya katkı sağlamıştır.

Sahadan elde edilen bulgular Sivas halkının kent markalaşması fikrine olumlu yaklaştığını göstermektedir. Yerel birimler tarafından markalaşma süreci iyi yönetilirse kentte istihdamın artacağı düşünülmektedir. Bu noktada merkezi yönetimin kaynak aktarması ve yerel birimlerin de etkin politikalar geliştirmeleri gerektiği düşünülmektedir.

Bu sonuçlara göre Sivas'ta gerçekleştirilmeye çalışılan markalaşma sürecine ilişkin olarak şu öneriler ileri sürülebilir:

- Verimli bir markalaşma çalışması için öncelikle doğru bir durum tespiti yapılmalıdır. Eldeki kaynaklar akılcı bir biçimde ele alınmalı ve bu süreci doğru konumlandırma, uygun strateji geliştirme, istikrarlı ve sürdürülebilir politikalar ve yatırım sağlama süreçleri izlemelidir.

- Marka kent olabilmek için kenti tanıtan çeşitli marka, slogan ve semboller ön plana çıkarılmalıdır. Bu noktada Sivas köftesi, madımak, aluç, Kangal köpeği, Kangal koyunu gibi özgün kaynaklara yönelerek kentin tanıtımına katkı sağlanabilir.
- Markalaşma çalışmalarında tüm paydaşlar katkı sunmalıdırlar. Yerel yönetim birimleri, Sivil toplum örgütleri, kalkınma ajansları, özel sektör kuruluşları ve halkın görüşleri doğrultusunda ortak stratejik planlamalar yapılmalıdır.
- Marka oluşturmak isteyen yerel yönetimler kentin konumlandırılması, kente dair kimlik ve imaj oluşturulması noktasında profesyonel ajanslardan destek almalıdırlar. Bu ajanslar kentin tarihini, kültürünü ve diğer potansiyellerini yakından tanıyan nitelikli ajanslar olmalıdırlar. Örneğin ajans tarafından geliştirilmiş kenti iyi yansıtan bir kent logosu oldukça yararlı olacaktır.
- Kentin rekabet edilebilirliğini ve çekim gücünü artırmak için yatırımcılara için uygun yatırım imkânları sunulmalıdır. Üretim, pazarlama ve ihracat aşamalarında gerekli finans desteği sağlanmalıdır.
- Sivas'ın en önemli problemlerin biri olan kırsaldan göçü önlemek amacıyla tarımsal politikalar geliştirilmelidir. Sivas tarım ve hayvancılık açısından oldukça elverişli bir yapıya sahiptir. Çiftçilere gereken destek sağlanarak tarım ve hayvancılığın yaygınlaştırılması sağlanmalıdır. Son dönemde uygulamaya geçirilen Kangal Koyunu yetiştirme projesine verilen desteğin kapsamı diğer tarımsal ve hayvansal ürünleri de içerecek biçimde genişletilmelidir.
- Üniversite öğrencilerine ve gençlere yönelik olarak sosyal donatı alanlarının sayısı artırılmalıdır. Araştırmadan elde edilen bulgulardan birisi de üniversite öğrencilerinin vakit geçirebileceği sosyalleşme alanlarının yetersiz oluşudur. Sanat, spor, kültür vb. alanlarda etkinlik sayıları ve kaliteleri artırılmalıdır.
- Sivas'ın yerel ve küresel ağlarda tanınırlığını artırmak amacıyla web ortamına önem vermelidir. Etkileyici ve akılda kalıcı bir logo ön plana çıkarılmalı ve çeşitli sosyal platformlar üzerinden kentin tanıtımı yapılmalıdır.

Kısaca toparlamak gerekirse küreselleşme döneminin ortaya çıkardığı “markalaşma üzerinden gelişme stratejileri” kaçınılmaz olarak tüm kentleri içine almaya başlamaktadır. Sivas kenti de bu sürece eklenmek için son dönemlerde markalaşma çalışmalarına hız vererek kente yatırımcı ve turist çekmeye çalışarak kentsel ekonomiyi geliştirmeye çalışmaktadır. Azalan sanayi sektörünün yerini hizmetler ve turizm sektörleriyle doldurmaya çalışan kent yönetimleri markalaşma yoluyla kentlerine yatırımcı ve turist çekmenin yolunu aramaktadır. Bu gelişmeler doğrultusunda Sivas kenti de markalaşma stratejileri ile kente istihdam kazandırma amacıyla kentsel politikalarını dönüştürmeye başlamıştır.



Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur

KAYNAKÇA

- AYAZ, M.Emrah, (2016), “Sivas Şehir Kimliği ve Sürdürülebilir Kalkınma Önerileri”, **Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Doğal Kaynaklar ve Ekonomi Bülteni**, S. 3, Ankara, s. 43-64.
- ÇALAPKULU, Çiğdem, Kübra KIZILDAĞ, (2021), “Küresel Mega Marka Şehir: Dubai'nin Markalaşma Süreci ve Marka Algısına Yönelik Araştırma”, **The Journal of Social Science**, Yıl. 5, C. 5, S. 9, ss. 210-225.
- DUMENIL, Gerard, Dominique Levy, (2005), “The Neoliberal Revolution”, **Neoliberalism A Critical Reader**, (ed. Alfredo Saad-Filho ve Deborah Johnston), London: Pluto Press, ss. 9-20.
- DÜNDAR, Şebnem Gökçen, (2010), “Unvan Peşindeki Kentler: “Mega” Projeler ve “Mega Etkinlikler” Üzerinden Bir Bakış”, **Mimarlık Dergisi**, Sayı: 353, ss. 53-58.
- ERSOY, Melih, Tarık, Şengül, (1998), “Küreselleşme ve Yarışan Yerellikler”, **1997 Sanayi Kongresi, Bildiriler Kitabı, TMMOB Makine Mühendisleri Odası**, Yayın No: 209 Ankara: ss.135-139.
- ERSOY, Melih, (2001), “Sanayisizleşme Süreci ve Kentler”, **Praksis Dergisi**, Sayı: 2, ss.32-52.
- GÖRGÜLÜ, Yusuf, (2020), “Kent Markalama Sürecinde Yönetimsel İletişim Stratejileri, İzmir Büyükşehir Belediyesi örneği”, **Journal of Social and Humanities Sciences Research**, S. 7(51), ss.715-726.
- HARVEY, David, (2010), **Postmodernliğin Durumu: Kültürel Değişimin Kökenleri**, (çev. Sungur Savran), İstanbul: Metis Yayınları.
- HOVARD, M.C, J.E. King, (2008), **The Rise of Neoliberalism in Advanced Capitalist Economies**, London: Palgrave Macmillan.
- İNCE, Esmâ İclal DİNÇER, (2017), “Marka Kent Bağlamında Kent Kimliğinin Konut Projelerinin Pazarlanmasında Kullanılması: İstanbul Örneği”, **Megaron Dergisi**, Cilt: 12, Sayı: 4, ss. 635-646.
- JESSOP, Bob, (2005), **Hegemonya, Post Fordizm ve Küreselleşme Ekseninde Kapitalist Devlet**, (der. Betül Yazar ve Alev Özkazanç), İstanbul: İletişim Yayınları.
- KAYPAK, Şafak, (2013), “Küreselleşme Sürecinde Kentlerin Markalaşması ve “Marka Kentler”, **C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt: 14, Sayı: 1, ss.335-355.
- KAZGAN, Gülten, (2000), **İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi**, 9. Baskı, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- KOTLER, P., Haider, D. and Rein, I. (1993), **Marketing Places: Attracting Investment, Industry and Tourism to Cities, States, and Nations**, Maxwell Macmillan Int, New York.
- OĞAN, Okan, YASAK Üzeyir, (2020), “Küreselleşme Bağlamında Mekânsal Kent Kimliği Ve Markalaşmanın Kent Turizmine Etkisi”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S. 74, ss. 97-105.
- ORAN (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı), **TR72 Bölgesi 2014-2023 Mevcut Durum Analizi**.
- ÖZBEK, Nadir, (2007), "Refah Devletinin Krizi, Yeni Sosyal Politika Önerileri ve 'Temel Gelir' Üzerine Düşünceler." **Mesele Kitap Dergisi**, No: 11, ss. 43-46.

- ÖZDEMİR, Süleyman, (2007), “Küreselleşme ve Refah Devletleri Üzerindeki Etkileri”, **Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi**, Cilt: 1, S: 57, ss. 55-86.
- ÖZERK, Gaye B., Berrin Akgün Yüksekli, (2011), “Küresel Kent, Kentsel Markalaşma ve Yok-Mekân İlişkileri”, **İdeal Kent Dergisi**, Sayı:3, ss. 82-93.
- PENPECİOĞLU, Mehmet, (2013), “Büyük Ölçekli Kentsel Projeler, Mekânın Üretimi ve Neo-Liberal Hegemonya: İzmir Örneğinde Karşılaştırmalı Bir Araştırma”, **Megaron**, Cilt: 8, Sayı: 2, ss. 97-114.
- ROSANVALLON, Pierre, (2000), *The New Social Question- Rethinking the Welfare State*, New Jersey: Princeton University Press.
- TÜRKİYE TURİZM STRATEJİSİ 2023 EYLEM PLANI, (2007), T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.
- SERT, Emre, vd. (2005), “Küreselleşme Sürecinde Değişen Kent Kavramı; Mekân ve Politikleşme Üzerine Bir Okuma Çalışması”, **Planlama Dergisi**, Sayı: 2, ss. 101-111.
- STEGER, Manfred B, Ravi K. Roy, (2010), **Neoliberalism: A Very Short Introduction**, New York: Oxford University Press.
- ŞENGÜL, Tarık, (2001), “Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekânı”, **Praksis Dergisi**, Sayı: 2, ss. 9-31.
- ŞENGÜL, Tarık, (2009), **Kentsel Çelişki ve Siyaset**, İstanbul: İmge Yayınevi.
- TEK, Murat, (2009), “Kamu Yatırımlarında Turizmin Yeri, Türkiye Turizm Stratejisi 2023’de Marka Kentler Projesi: Eleştirel Bir Değerlendirme”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, Cilt 20, Sayı 2, ss. 169-184.
- UĞURLU, Örgen, (2013), “Neo-liberal Politikalar Ekseninde Türkiye’de Kentsel Mekânın Yeniden Üretimi”, **Türk Tabipleri Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi**, Ocak Şubat Mart, ss. 2-12.
- ZEREN, Halim Emre, (2011), *Marka Kent Oluşturma Bağlamında Stratejik Kent Yönetimi: Karaman Kenti İçin Bir Model Önerisi*, **İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü** Yayımlanmamış Doktora Tezi.
- <https://www.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayalı-Nüfus-Kayıt-Sistemi-Sonuçları-2020>
- <http://www.sivasirade.com/haber/-2167.html> “Marka Kent Sivas”, (Erişim Tarihi: 12.01.2020).

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Temporal and Spatial Change of Land Use: The Case of Nazilli District		
Corresponding Author	Assist Prof. Özgür Burhan Timur Çankırı Karatekin University Landscape Architecture Department / Çankırı Karatekin Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, ozgurim@hotmail.com		
Received Date	27.12.2020		
Accepted Date	10.02.2021		
Author / Authors	Özgür Burhan Timur İbrahim Aytaş Burhan Acet	ORCID: 0000-0003-0626-3031 ORCID: 0000-0002-0997-5862 ORCID: 0000-0003-3837-3876	
How to Cite	Timur, Ö.B., Aytaş İ., Acet B. (2021). Temporal and Spatial Change of Land Use: The Case of Nazilli District , Kent Akademisi, Volume, 14 (43), Issue 1, Pages, 230-240		

Arazi Kullanımının Zamansal ve Mekânsal Değişimi: Nazilli İlçesi Örneği

Özgür Burhan Timur¹
İbrahim Aytaş²
Burhan Acet³

ABSTRACT:

Today, unplanned urbanization has gained increasing momentum as a result of rapid population growth and distorted construction. In order to prevent this, it is of great importance to determine the current situation of the land uses by determining them temporally and spatially. Its' one of the most convenient and realistic ways is land use change monitoring techniques using satellite images.

In this study, satellite images were analyzed by using Geographical Information Systems in Nazilli District of Aydın province (approximately 2919 ha), spatial and temporal changes of land cover/land use (LC/LU) were determined. Using the Google Earth satellite imagery of the district in 2004 and 2019, manual classification was made with ArcGIS 10.5 program, five main LC/LU classes were created and digitized. The data obtained were compared and the change of LC/LU of the district center in 15 years period was determined. According to the results; while the agricultural areas had an area of 1643,80 ha in 2004, these areas were calculated as 1243,96 ha in 2019. The residential and industrial areas which were 996,31 ha in 2004 increased to 1139,38 ha in 2019. The total amount of active and passive green areas in the area increased from 215.06ha in 2004 to 327.40ha in 2019. In the research, the reasons of this change were examined and suggestions were made.

Keywords: Land use, land cover, geographical information systems, Nazilli, landscape change, remote sensing

¹ Çankırı Karatekin University Forest Faculty Landscape Architecture Department, ozgurim@hotmail.com

² Çankırı Karatekin University Forest Faculty Landscape Architecture Department, aytasibrahim@karatekin.edu.tr

³ Çankırı Karatekin University Institute of Science, burhanacet@hotmail.com

ÖZ:

Günümüzde, hızlı nüfus artışı ve çarpık yapılaşma sonucunda, plansız kentleşme giderek artan bir ivme kazanmaktadır. Plansız kentleşmenin önlenmesinde, alan kullanımlarının mevcut durumunun zamansal ve mekânsal olarak belirlenerek değerlendirilmesi büyük önem taşımaktadır. Çalışmayı uygulamanın en uygun ve gerçekçi yollarından birisi ise uydu görüntüleri kullanılarak yapılan arazi değişim izleme tekniklerini kullanmaktır. Bu çalışmada, Aydın İli Nazilli İlçesi'nde (yaklaşık olarak 2919 ha alanda) Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanılarak, uydu görüntüleri incelenmiş ve arazi örtüsü/alan kullanımının (AÖ/AK) mekânsal ve zamansal değişimi belirlenmiştir. İlçenin 2004 ve 2019 yıllarına ait Google Earth uydu görüntüleri kullanılarak, ArcGIS 10.5 programı aracılığıyla manuel sınıflandırma yapılmış, beş ana AÖ/AK sınıfı oluşturulmuş ve sayısallaştırma yapılmıştır. Elde edilen veriler karşılaştırılarak, ilçe merkezinin 15 yıllık süreçteki arazi örtüsü/alan kullanımının(AÖ/AK) değişimi tespit edilmiştir. Sonuçlara göre; 2004 yılında tarımsal alanlar 1643,80 ha alana sahipken, 2019 yılında bu alanlar 1243,96 ha olarak hesaplanmıştır. 2004 yılında 1060,11 ha olan sanayi ve yerleşim alanları, 2019 yılında 1347,59 ha'a çıkmıştır. Alandaki aktif ve pasif yeşil alanın toplam miktarı 2004 yılında 215,06 ha iken 2019 yılında 327,40 ha'a yükselmiştir. Araştırmada, kullanım alan miktarlarının değişim nedenleri irdelenerek, önerilerde bulunulmuştur

ANAHTAR KELİMELELER: Alan kullanımı, arazi örtüsü, coğrafi bilgi sistemleri, Nazilli, peyzaj değişimi, uzaktan algılama.

“Arazi Kullanımının Zamansal ve Mekânsal Değişimi: Nazilli İlçesi Örneği”

GİRİŞ:

Günümüzde gerçekleşen hızlı nüfus artışı ve düzensiz kentleşmenin etkisi ile doğal kaynaklar ciddi baskılar görmekte ve alan kullanım sınırları değişmektedir. Arazi kullanımlarına yönelik olarak yapılan hatalı uygulamalar veya yanlış yaklaşımlar da peyzajın yapısında bozulmalara ve tahribata yol açabilmektedir. Peyzajdaki bu tahribatın yine o peyzajda yaşayan tüm canlı organizmalara uzun ya da kısa vadede ve dolaylı ya da doğrudan olumsuz etkileri olabilmektedir. Örneğin; alt ölçekte bir orman peyzajında yaşayan toprak solucanı popülasyonunda düzensiz ağaç kesimi sonrasında görülen bir azalma, üst ölçekte bölge topraklarında verimsizleşmeye kadar uzanabilen bir dizi ekolojik soruna yol açabilecektir. Tıpkı bunun gibi, orman, mera, sucul ekosistemler, akarsu zonları gibi doğal peyzajların tahribatı sonucunda toprak, su, hava, flora, fauna gibi doğal kaynaklar yoğun bir baskıyla karşı karşıya kalmaktadır (Gülersoy, 2008).

Yüksek eğimli heyelan bölgelerindeki ormanların yok edilmesinin yanında, üst toprağın oluşumunu büyük ölçüde hızlandıran vejetatif örtünün ve orman arazisinin tarımsal üretim alanlarına ve bahçecilik işletmelerine dönüştürülmesi gibi faaliyetler, arazi kullanımında ve dolayısıyla arazi örtüsünde değişikliklere yol açmaktadır (Khan vd., 2017).

Arazi kullanımı/örtüsü değişiminin ekosistem hizmetleri üzerindeki etkilerini geniş bir yelpazede inceleyen ya da tanımlayan bazı akademik çalışmalar (Vitousek, 1997; Sala vd., 2000; Trimble ve Crosson, 2000; Praveen, 2017), küresel ölçekteki sorunların; (1)biyotik çeşitlilik üzerindeki etkiler, (2)toprak bozulması ve (3)ekosistemlerin insan ihtiyaçlarını destekleme kabiliyeti üzerinde yoğunlaştığını ortaya koymaktadır.

Sürdürülebilirlik yaklaşımının dışındaki her türden insan faaliyeti, suyun, toprağın ve havanın kalitesini düşürdüğü gibi gıdaya erişimi de zorlaştırmaktadır. Bu nedenle, alan kullanım planlamasının yapılması ve ekosistem hizmetine erişebilirlik hakkında bir anlayış oluşturmak, toplulukların hayatta kalması için son derece önemli kriterlerdir (Ding vd., 2015; Parveen vd., 2018). Bu nedenlerden dolayı, Gülersoy (2013a), doğal kaynakların gelecek nesillere doğru bir şekilde aktarılması için alanların amacı dışında, bilinçsiz kullanımını önlemek ve peyzaj desenindeki değişimleri izlemek amacıyla alan kullanımındaki zamansal ve mekânsal değişimlerin tespit edilmesinin önemini vurgulamaktadır.

Son yıllarda, dünyanın birçok yerindeki peyzajlar, biyolojik çeşitliliği ve insan refahını tehdit eder biçimde ve benzeri görülmemiş oranlarda dönüştürülmektedir (Antrop 2000; Steiner 2016). Kırsal alanların kentsel ve endüstriyel kullanım alanlarına dönüştürülmesi gelişmekte olan ülkelerin önemli bir sorunu haline gelmiştir. Türkiye'de 1991-

2001 yılları arasında yaklaşık 131,38 hektar verimli tarım arazisi kentsel alanlara ve turizm alanına dönüştürülmüştür (TUİK, 2001).

Plansız kentleşmenin önlenmesinde, alan kullanımının mevcut durumunun zamansal ve mekânsal olarak belirlenerek değerlendirilmesi konusu önemli bir rol oynamaktadır. Bunun en uygun ve gerçekçi yollarından birisi de uydu görüntüleri kullanılarak yapılan değişim izleme teknikleridir (Cürebal vd., 2008). Uzaktan algılama teknikleri kullanılarak mevcut arazi kullanımının belirlenmesi, analizi ve multidisipliner çalışmalarla oluşturulan arazi kullanım planlamaları için büyük bir önem taşımaktadır (Gülersoy, 2013a).

Bu çalışmanın amacı; Nazilli ilçesinin arazi örtüsü/alan kullanımının mekânsal ve zamansal değişimini belirleyerek, ilçe merkezindeki arazi kullanım değişikliklerinin belirlenmesidir. İlçenin araştırma alanı olarak seçilmesinin nedeni ise; Deniz'in (2013) de belirttiği gibi, ilçe merkez nüfusunun köylerden olan göçle birlikte giderek artması sonucu konut yoğunluğunun artması ve dolayısıyla bu durumun ilçe merkezinin etrafındaki önemli ekonomik girdiye sahip tarım alanlarını da tehdit eder hale gelmesidir. Bu baskıya merkezde yoğunlaşan sanayi kuruluşlarının özellikle Büyük Menderes nehrine ve onu besleyen diğer akarsularla bunların etrafındaki tarım arazilerine olan kirletici etkileri de eklendiğinde, bölgenin alan kullanımındaki değişimlerinin anlaşılması gerektiği açıktır.

MATERYAL ve YÖNTEM

Çalışma Alanı

Çalışma alanı, Ege Bölgesi'nin kuzeydoğusunda yer alan Aydın iline bağlı ve yaklaşık 664 km² yüzölçümlü Nazilli merkez ilçe sınırları içerisinde kent merkezi ve kent merkeziyle bağlantılı yakın çevresini kapsamaktadır (Şekil 1). 37°55' kuzey enleminde yer alan ilçenin rakımı 60 ile 1600 metre arasında olup, kuzey kesiminde Aydın Dağları, güney kesiminde ise Karıncalı Dağı yer almaktadır. Büyük Menderes Havzası'nın orta mecrasında bulunan ilçe merkezi, bölgenin en uzun akarsuyu niteliğindeki Büyük Menderes Nehri'nin kuzey kesimlerindeki alüvyal ve kolüvyal topraklar üzerine kuruludur. Alanın denize uzaklığı yaklaşık olarak 104 km olup, Thornthwaite iklim sınıflandırmasına (MGM, 2020) göre; yarı kurak-az nemli, mezotermal iklim tipine sahiptir. Alandaki yıllık ortalama sıcaklık 17,5 oC iken, yıllık ortalama yağış miktarı ise 569 mm civarındadır (Deniz, 2013; ÇŞB, 2020).



Şekil 1. Çalışma alanının konumu ve sınırları

Araştırma sahası, ılıman karakterdeki Akdeniz iklim tipinin ve Akdeniz fitocoğrafya bölgesinin içinde yer almaktadır. Alanın da içerisine dâhil olduğu maki bitki toplulukları bölgesindeki bazı başlıca bitki türleri; *Pinus brutia*, *Pinus*

nigra subsp. *Pallasiana*, *Quercus* sp., *Castanea sativa*, *Salix* sp., *Junglans regia*, *Platanus orientalis*, *Quercus coccifera*, *Pistacia terebintus*, *Calicotome villosa*, *Phillyrea latifolia*, *Arbutus unedo*, *Laurus nobilis*, *Olea europaea*, *Nerium olender*, *Vitex agnus castus* ve *Spartium junceum*, *Origonum orites*, *Corido thymus*, *Thymbra spicata*'dır (Deniz, 2013).

TÜİK'in (2020) güncellenmiş verilerine göre toplam nüfusu 159544 olan ilçenin nüfusunun büyük bölümü sanayi ve hizmet sektöründe istihdam edilirken, tarım ise hem nüfusun doğrudan önemli bir geçim kaynağı hem de diğer sektörleri destekleyen bir faaliyet konumundadır. İlçenin en önemli zirai ürünleri ise incir, üzüm, narenciye, zeytin, pamuk, arpa, buğday ve meyan kökü olarak sıralanabilir. Tarım ürünleri içinde yer alan pamuk yetiştiriciliği, Nazilli ilçesi için geçmişten günümüze kadar önemli bir geçim kaynağı olmuştur (Deniz, 2013; ÇŞB, 2020).

Materyal

Çalışmada materyal olarak, 2004 ve 2019 yılları olmak üzere iki farklı tarihe ait Google Earth Pro uydu görüntüleri kullanılmıştır. Araştırmada, alan kullanımları hazırlanırken ArcGIS 10.5 CBS yazılımından yararlanılmıştır. Konuya ilişkin kitap, makale, tez, vb. akademik çalışmalardan yardımcı materyal olarak yararlanılmıştır.

Yöntem

AÖ/AK değişimini belirlemek için mevcut durum belirlenmiş daha sonra önceki uydu görüntüleri kullanılarak değişimler tespit edilmiştir. (Güre vd., 2009).

Çalışmada ilk olarak, CORINE arazi örtüsü sınıfları içerisinde ve alanının AÖ/AK doğrultusunda Çizelge 1'de olduğu gibi yeniden bir değerlendirme yapılmış ve arazi örtüsü 5 farklı sınıfa ayrılmıştır.

Çizelge 1. CORINE arazi örtüsü sınıflarının yeniden düzenlenmesi (Bayar ve Karabacak 2017'den değiştirilerek)

Arazi Örtüsü Sınıfları	CORINE Arazi Örtüsü Sınıfları İçerisindeki Yeri
Sanayi	Yerleşim bölgesinden çıkartılmıştır
Sulak Alanlar	Akarsular, su yapıları ve su kütleleri ile birleştirilmiştir.
Tarımsal Alanlar	Tarımsal alanlardan çayır alanları çıkartılmıştır.
Yerleşim Alanları	Yapısal alanlar, yollar ile birleştirilmiştir.
Yeşil Alanlar	Çayır alanları ile birleştirilmiştir.

Bu sınıflar dikkate alınarak Aydın ili Nazilli İlçesi'nin 2004 ve 2019 yıllarına ait arazi örtüsü haritaları ArcGIS 10.5 programı yoluyla manuel/görsel sınıflandırma yöntemiyle oluşturularak arazi örtüsündeki değişim oranları alansal olarak ortaya konulmuştur. Manuel/görsel sınıflandırma yöntemi, otomatik sınıflandırma yöntemlerine göre sonuca ulaşmada daha yavaş olmasına rağmen, görüntüdeki renk, ton, doku, desen vb. tüm bileşenler dikkate alındığı için otomatik sınıflandırma yöntemine göre daha avantajlıdır. Oysa otomatik yöntemler sadece görüntüdeki piksel değerlerine (tonal özelliklerine) göre sınıflandırma yapar. Manuel yöntemde ise sınıflandırmayı yapan araştırmacı değerlendirme yaparken geçmişteki tüm birikimini de kullanır (KHGM, 2001). Alanın arazi kullanımlarının zamansal ve mekânsal değişimi, birçok araştırmacının çalışmalarında kullandıkları metadoloji referans alınarak (Richards, 1995; Dengiz ve Sarioğlu, 2011; Everest vd., 2011; Kurt vd., 2011; Kara ve Karatepe, 2012; Oğuz ve Zengin, 2011; Bayar ve Karabacak, 2017) hazırlanmıştır.

Çalışmada, 2004-2019 yıllarına ait uydu görüntülerinden elde edilen sınıflandırılmış sayısal haritalar alan (ha) ve yüzde (%) olarak tablo haline dönüştürülmüştür. Sonrasında ise, Nazilli ilçesinde 15 yıllık periyotta alan kullanımlarında süregelen değişimler ortaya konularak değerlendirilmiş ve bazı önerilerde bulunulmuştur.

BULGULAR ve TARTIŞMA

Uydu görüntülerinin analizi sonucunda çalışma alanının 2004 yılına ait arazi kullanımları Çizelge 2’de, 2019 yılına ait arazi kullanımları ise Çizelge 3’te verilmiştir.

Çizelge 2. Nazilli ilçesinin 2004 yılına ait alan kullanımlarının dağılımı

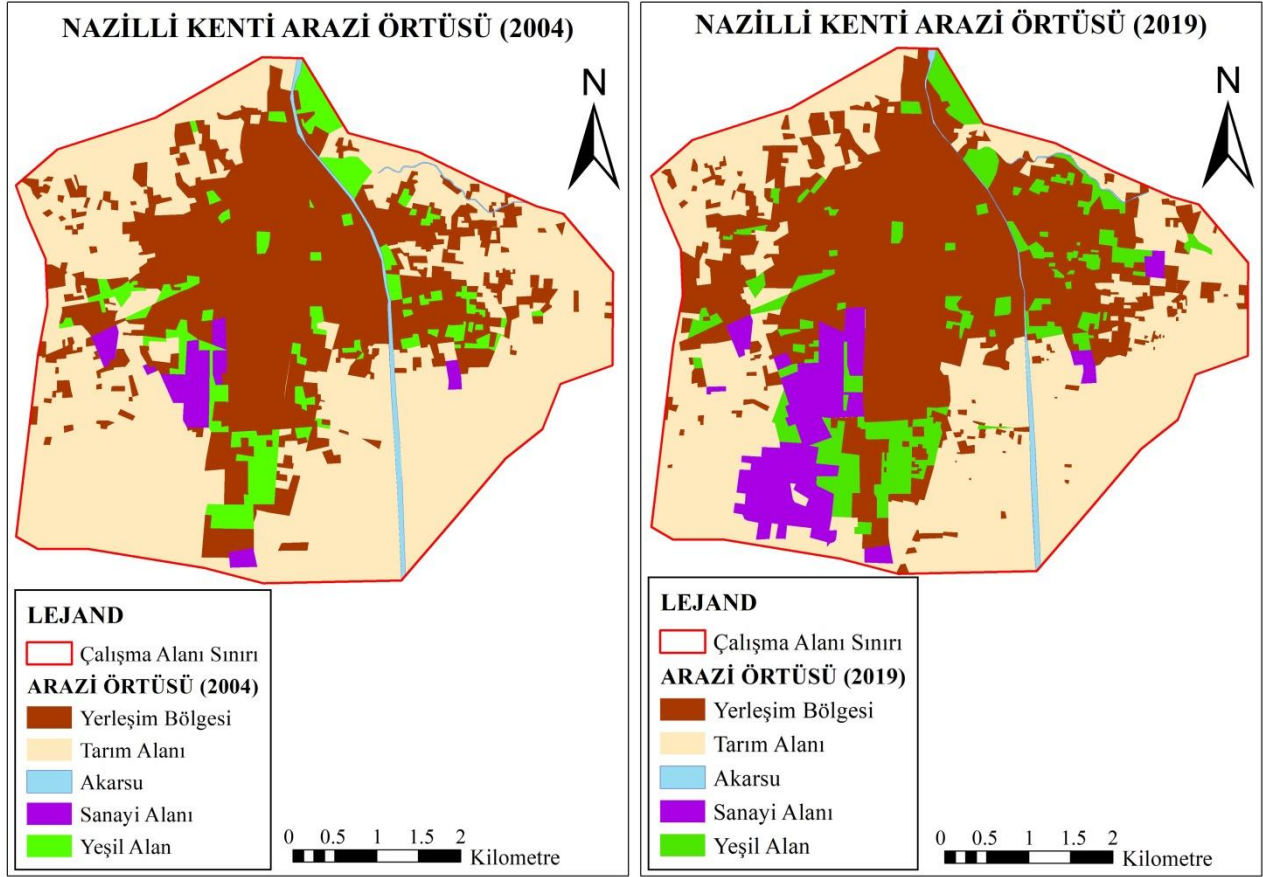
Alan Kullanımları	Alan (ha)	Alan (%)
Sanayi Alanları	63,80	2,19
Sulak Alanlar	31,96	1,09
Tarımsal Alanlar	1643,80	56,31
Yerleşim Alanları	996,31	34,13
Yeşil Alanlar	183,10	6,27
Toplam	2918,97	100,00

2004 yılı arazi kullanımları analizine göre; en fazla yayılış gösteren alan sınıfı, tarımsal alanlar olarak tespit edilmiştir. Tarım alanlarını sırasıyla yerleşim alanları, yeşil alanlar, sanayi alanları ve sulak alanlar takip etmektedir.

Çizelge 3. Nazilli ilçesinin 2019 yılına ait alan kullanımlarının dağılımı

Alan Kullanımları	Alan (ha)	Yüzde (%)
Sanayi Alanları	208,21	7,13
Sulak Alanlar	23,94	0,82
Tarımsal Alanlar	1243,96	42,62
Yerleşim Alanları	1139,38	39,03
Yeşil Alanlar	303,46	10,40
Toplam	2918,97	100,00

2019 yılı arazi kullanımları değerlendirildiğinde; tarım alanlarında düşüş, yerleşim ve sanayi alanlarında ise artış olduğu belirlenmiştir (Çizelge 3). Çalışma alanının 2004 ve 2019 yıllarına ilişkin alan kullanım haritaları Şekil 2’de verilmiştir.



Şekil 2. 2004 yılına ait arazi örtüsü haritası (solda), 2019 yılına ait alan kullanımları haritası (sağda)

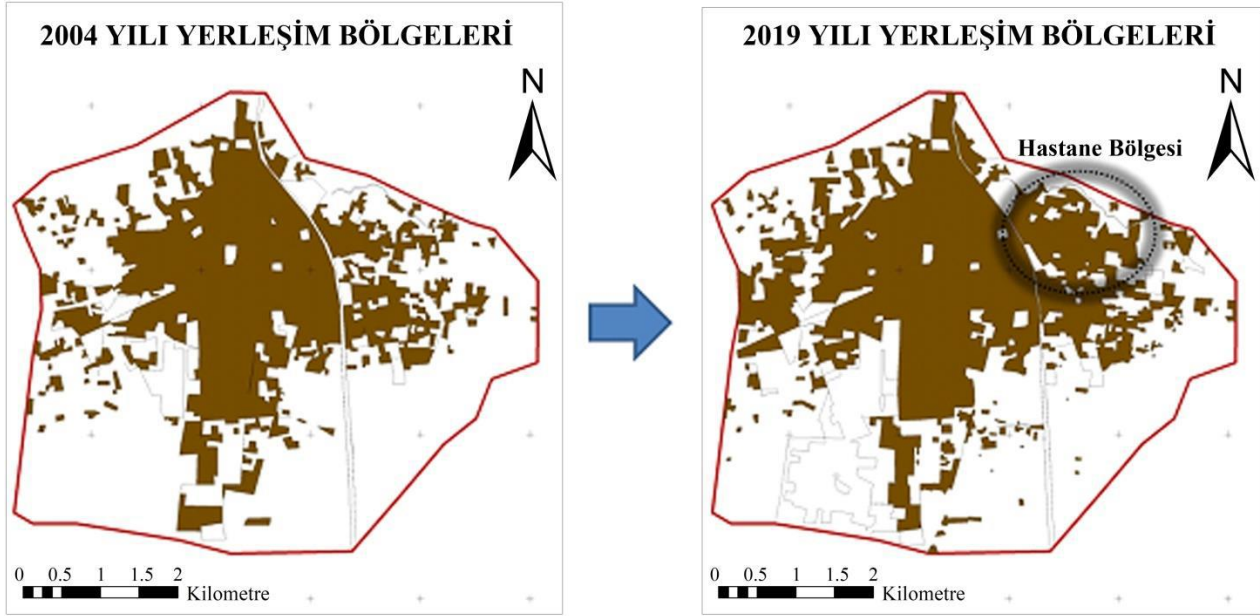
Analiz sonucunda Nazilli ilçesinin alan kullanımlarındaki zamansal ve mekânsal değişim alan (ha) ve yüzde (%) olarak belirlenmiştir. Çalışma alanının 2004-2019 yılları arasındaki arazi örtüsü/arazi kullanımları değişimi Tablo 4'te verilmiştir.

Çizelge 4. 2004-2019 yılları arası arazi örtüsü/arazi kullanımları değişimi

Alan Kullanımı	2004		2019		Değişim	
	Alan (ha)	Alan (%)	Alan (ha)	Alan (%)	Alan (ha)	Alan (%)
Sanayi Alanları	63,80	2,19	208,21	7,13	144,41	4,95
Sulak Alanlar	31,96	1,09	23,94	0,82	-8,01	-0,27
Tarımsal Alanlar	1643,80	56,31	1243,96	42,62	-399,83	-13,70
Yerleşim Alanları	996,31	34,13	1139,38	39,03	143,07	4,90
Yeşil Alanlar	183,10	6,27	303,46	10,40	120,36	4,12
Toplam	2918,97	100,00	2918,97	100,00	0,00	0,00

2004-2019 yılları arasında incelenen alan kullanımları değişiminde sanayi alanları, yerleşim alanları ve yeşil alanların arttığı, tarımsal alanların ve sulak alanların azaldığı tespit edilmiştir. Buna göre; 15 yıllık süreçte, tarım alanları % 13,70 oranında azalma göstermiştir. Yıllara göre gerçekleşen nüfus artışından dolayı yerleşim alanlarında da artış olduğu belirlenmiştir. 2004 yılında 996,31 ha alan kaplayan yerleşim alanları, 2019 yılında 1139,38 ha alana yükselmiştir. Gerçekleşen nüfus artışı ve hızlı kentleşmenin etkisi ile verimli tarım alanlarının yok edilerek, bu bölgelerin sanayi ve yerleşim alanlarına dönüştürüldüğü tespit edilmiştir.

Çalışma alanına ilişkin 2004 ve 2019 yıllarına ait sayısallaştırılmış yerleşim haritaları (Şekil 3) incelendiğinde; yerleşim alanlarının hastanenin de içinde bulunduğu Doğu ve Batı yönünde % 4,90 oranında arttığı tespit edilmiştir.

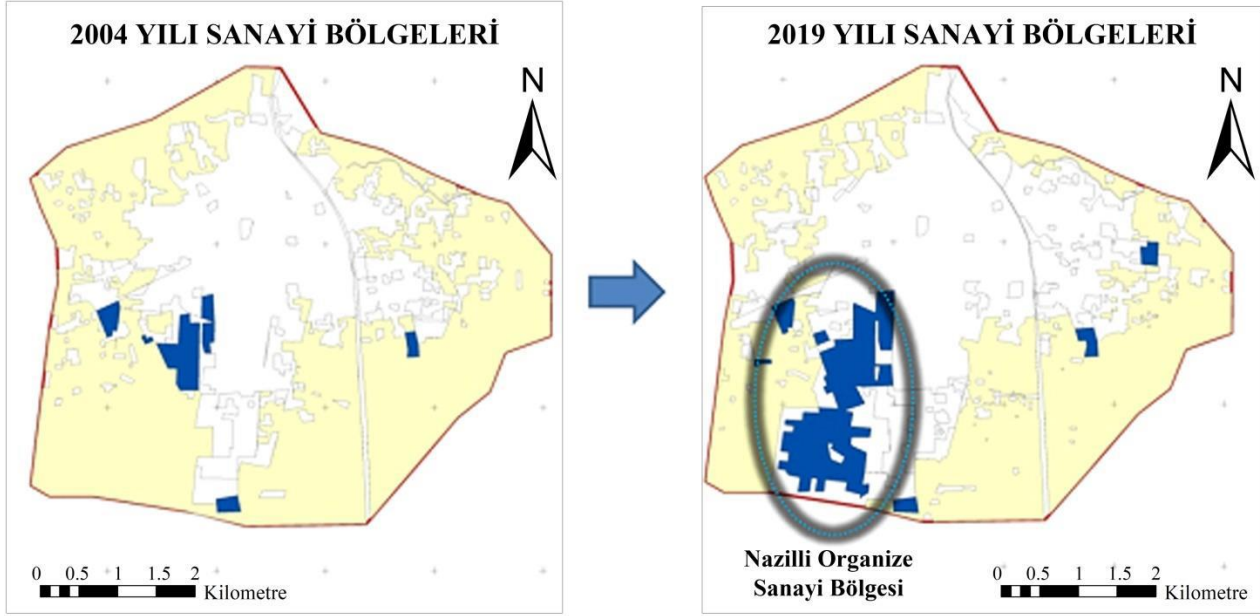


Şekil 3. 2004 yerleşim bölgeleri (solda), 2019 yerleşim bölgeleri (sağda)

Sanayi alanları için, 2004-2019 yılları arasında incelenen alan kullanımlarının değişim analizine göre; sanayi alanların % 4,94 oranında arttığı görülmektedir. Nüfus artışı ve hızlı kentleşmenin etkisi ile verimli tarım alanları yok edilerek, bu bölgeler sanayi alanlarına dönüştürülmüştür. Bölgedeki sanayi alanları, 2012 yılında yapımına başlanan Nazilli Organize Sanayi Bölgesi ile de artış göstermiştir (Şekil 4).

İlçede bulunan yeşil alan varlığı incelendiğinde yeşil alanların, 2004–2019 yılları arasında sanayi ve yerleşim alanlarının artmasından dolayı azalması gerekirken, yapılan park ve yeşil alan çalışmaları neticesinde % 4,12 oranında arttığı belirlenmiştir.

Türkiye’de yapılan AÖ/AK değişimini inceleyen diğer çalışmalar incelendiğinde özellikle Nazilli ilçesinden daha büyük yüzölçümüne sahip alanlarda, tarım alanları ve yeşil alanların azaldığı, yerleşim alanlarının ise arttığı görülmüştür. Nazilli ilçesinde ise yerleşim alanlarına ek olarak sanayi alanlarının artış göstermesi bölgedeki ekolojik/çevresel baskıyı artırırken, yeşil alanların artması ise bu baskıyı az da olsa azaltmaktadır.



Şekil 4. 2004 yılı sanayi bölgesi (solda), 2019 yılı sanayi bölgesi (sağda)

SONUÇ:

Bu çalışmada, Aydın ili Nazilli ilçe sınırlarına giren yaklaşık olarak 2918,97 ha'lık çalışma alanına ait 2004 ve 2019 tarihli uydu görüntüleri kullanılmış, coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak arazi kullanımı/arazi örtüsü (AK/AÖ) üzerinde meydana gelen değişim ile durum analiz edilmiş ve karşılaştırılmıştır. 2004-2019 yılları arasında incelenen alan kullanımları değişiminde sanayi alanları, yerleşim alanları ve yeşil alanların arttığı, tarımsal alanların ve sulak alanların azaldığı tespit edilmiştir. Gerçekleşen nüfus artışı ve hızlı kentleşmenin etkisi ile verimli tarım alanları yok edilerek sanayi alanlarına ve yerleşim alanlarına dönüştürülmüştür.

Sanayi alanlarında gerçekleşen % 4,95 (144,41ha)'lık değişimde tarım alanlarının eskisi gibi kullanılmaması, Nazilli ilçesinde organize sanayi bölgesi kurulmak istenmesi ve merkez bölgede bulunan devlet hastanesinin şehir merkezinin dışına taşınması etkili olmuştur.

Devlet hastanesinin şehir dışına taşınmasıyla birlikte bölgede bulunan tarım alanları imara açılıp yerleşim bölgesine dönüştürülmüştür. Yerleşim alanlarında gerçekleşen %4,90 (143,07ha)'lık artışta devlet hastanesinin taşınması oldukça etkili olmuştur.

Türkiye'de yapılan AÖ/AK değişimini inceleyen diğer çalışmalar (Oğuz ve Zengin, 2011; Gülersoy, 2013b; Bayar ve Karabacak, 2017) incelendiğinde özellikle Nazilli'den büyük olan yerlerde tarım alanları ve yeşil alanların azaldığı, buna karşın, yerleşimlerin arttığı görülmüştür. Nazilli'de ise yerleşime ek olarak yeşil alanların arttığı gözlemlenmiştir

Nazilli ilçesinde arazi örtüsü sınıflandırılmasına göre, 2004-2019 yılları arasında tarım alanları, yerleşim alanları, sanayi alanları, sulak alanlar ve yeşil alanlar arasındaki sıralama değişmemiştir. Ortaya çıkan değişim miktarları dikkate alındığında Nazilli ilçesinde ilerleyen süreçte yerleşim ve sanayi alanlarının, tarım ve yeşil alanlar üzerinde olan baskısını giderek artacağı ve tarımsal alanlarda gerçekleşen tahribatın artacağı düşünülebilir.

Sonuç olarak; bu çalışma, AÖ/AK değişimleri hakkında bilgi sağlamanın yanında, mekânsal değişimlerin uzaktan algılama teknikleri yoluyla analiz edilmesi, değerlendirilmesi ve izlenmesinde bir rehber olarak görev yapmaktadır.

Araştırmanın sonucundaki önerilerimiz;

İlçenin merkezinin içinden geçen akarsu hattının her iki yanında yeşil bir koridor oluşturulmasıyla kent için mevcut yeşil alanların birbiriyle bağlantısı sağlanabilir.

Kent içi yeşil alan miktarı artırılarak yeşil alanların homojen dağılımı sağlanabilir.

Hastane yerleşkesi ve çevresindeki yapılaşmanın etkisi ile bölgede tarım alanlarının azaldığı görülmüştür. Bu nedenle yerleşim alanları mevcut sınırlar içerisinde kontrol altında tutularak tarım alanlarına sızması engellenebilir.

Tarım alanlarının 15 yıllık periyotta sanayi alanına dönüşmesi ile bu alanlar tahrip edilmiştir. Mevcut sanayi alanının etrafında koruma zonu oluşturularak bu alanların doğal sınırlara ve tarım alanlarına olan baskısı azaltılabilir.

Günümüzde arazi örtüsündeki değişimler, beraberinde iklim değişikliği, biyolojik çeşitliliğin azalması, su-toprak-hava kirliliği gibi nüfus artışına bağlı çevresel problemleri doğurmaktadır. Son yıllarda çevre üzerinde görülen bu olumsuz gelişmeler, bir yandan temel kaynakların üretimini sürdürürken, diğer taraftan arazi örtüsü değişiminin olumsuz sonuçlarını izlemeyi ve koordinasyonunu sağlamayı zorunlu hale getirmiştir. Dünya genelinde gündemde olan koruma-kullanma dengesini sağlama çabaları, birtakım araştırmacıların ve politikacıların öncelikleri arasında yer almaya devam etmektedir (Erle ve Pontius, 2007).

Küreselleşme anlayışının dayattığı sanayileşme, kentleşme gibi antropojenik etkiler ve bunların meydana getirdiği küresel ısınma, iklim değişikliği, kuraklık gibi ekolojik problemleri anlamak ve tanımlayabilmek açısından, gün geçtikçe negatif yönde değişen arazi kullanımlarını analiz etmek çok önemlidir. Tıpkı bu çalışmada da hedeflendiği gibi, bu analizler sayesinde, alan kullanımlarının peyzajı nasıl etkilediği, çevre konusunda literatürün gözden geçirilerek hangi çevresel politikaların oluşturulması gerektiği ve peyzaj bozulmalarını önlemek için hangi kararların alınmasının zorunlu olduğu kavranabilecektir.

Bu çalışmada alana ilişkin genel bir çözüm yaklaşımında bulunulmuştur ancak doğru bir kentsel planlama için detaylı planlama çalışmalarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur

KAYNAKÇA:

Antrop, M. (2000). "Background concepts for integrated landscape analysis". *Agric Ecosyst Environ* 77:17–28.

Bayar, R., & Karabacak, K. (2017). "Ankara İli Arazi Örtüsü Değişimi (2000-2012)." *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 15(1), 59-76.

Cürebal, İ., Efe, R., Soykan, A., & Sönmez, S. (2008). "Balıkesir Kent Merkezi Yerleşim Alanı İle Jeomorfolojik Birimler Arasındaki İlişkinin CBS Ve UA Yöntemleriyle Belirlenmesi." *Ulusal Jeomorfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitapçığı* (20–23 Ekim 2008).

ÇŞB (2020). Aydın Nazilli İlçesi Genel Bilgileri. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Aydın Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, <https://aydin.csb.gov.tr/ilceleri-i-1112> (Erişim Tarihi: 21.04.2020).

Dengiz, O. (2011). "Samsun İlinin Potansiyel Tarım Alanlarının Genel Dağılımları Ve Toprak Etüd Ve Haritalama Çalışmalarının Önemi." *Anadolu Tarım Bilimleri Dergisi*, 26(3), 241-250.

Deniz, M. (2013). "Nazilli İlçesinin Beşeri Ve Ekonomik Coğrafyası." *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Ding, J., Jiang, Y., Fu, L., Liu, Q., Peng, Q., & Kang, M. (2015). "Impacts of land use on surface water quality in a subtropical River Basin: A case study of the Dongjiang River Basin, Southeastern China." *Water*, 7(8), 4427-4445.
- Ellis, E., & Pontius, R. (2007). "Land-use and land-cover change." *Encyclopedia of earth*, 1-4.
- Everest, T. (2011). "Arazi Kullanım Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Edirne İli Havsa İlçesi Örneği." *Anadolu Tarım Bilimleri Dergisi*, 26(3), 251-257.
- Gülersoy, A. E. (2008). "Bakırçay Havzası'nda Doğal Ortam Koşulları İle Arazi Kullanımı Arasındaki İlişkiler" (Doctoral dissertation, DEÜ Eğitim Bilimleri Enstitüsü).
- Gülersoy, A. E. (2013a). "Farklı Uzaktan Algılama Teknikleri Kullanılarak Arazi Örtüsü/Kullanımında Meydana Gelen Değişimlerin İncelenmesi: Manisa Merkez İlçesi Örneği (1986-2010)." *Turkish Studies Academic Journal*, 8, 1915-1934.
- Gülersoy, A. E. (2013b). "Marmara Gölü yakın çevresindeki arazi kullanım faaliyetlerinin zamansal değişimi (1975-2011) ve göl ekosistemlerine etkileri." *Türk Coğrafya Dergisi*, (61), 31-44.
- Güre, M., Özel, M. E., & Özcan, H. (2009). "CORINE Arazi Kullanımı Sınıflandırma Sistemine Göre Çanakkale İli." *Türk Coğrafya Dergisi*, (25), 378-389.
- Kara, F., & Karatepe, A. (2012). "Uzaktan Algılama Teknikleri İle Beykoz İlçesi (1986-2011) Arazi Kullanımı Değişim Analizi." *Marmara Coğrafya Dergisi*, (25), 378-389.
- Khan, J.H, Parveen. S. & Ahmed. N. (2015). "Regional Analysis of Sanitation Facilities in Uttar Pradesh." *Journal of Humanities and Social Sciences*, (IOSR-JHSS), 20(10), 48-56.
- KHGM, 2001. Uzaktan Algılama Teknikleri Kullanılarak Arazi Kullanım Sınıfları Tespiti Çalışması. Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Toprak ve Su Kaynakları Ulusal Bilgi Merkezi, 176 s., Ankara.
- Kurt, S., Demirci, A., & Karaburun, A. (2010). "İstanbul Kıyılarında 1987 Ve 2007 Yılları Arasında Arazi Kullanımında Meydana Gelen Değişimler." *Doğu Coğrafya Dergisi*, 16(26), 115-128.
- MGM (2020). Aydın Nazilli İlçesi İklim Bilgileri. Meteoroloji Genel Müdürlüğü, <https://www.mgm.gov.tr/iklim/iklim-siniflandirmalari.aspx?m=NAZILLI> (Erişim Tarihi: 21.04.2020).
- Oğuz, H., & Zengin, M. (2011). "Peyzaj Patern Metrikleri Ve Landsat 5 Tm Uydu Görüntüleri Kullanılarak Arazi Örtüsü/Arazi Kullanımı Değişimi Analizi (1984-2010): Kahramanmaraş Örneği" I. Ulusal Akdeniz Orman ve Çevre Sempozyumu, 26-28.
- Parveen, S., Basheer, J., & Praveen, B. (2018). "A Literature Review On Land Use Land Cover Changes." *Int. J. Adv. Res.* 6(7), 1-6.
- Praveen, B. (2017). "Monitoring and Assesment of Landslide from Agastmuni To Sonprayag." *International Journal of Recent Research in Social Sciences and Humanities (IJRRSSH)*, 4(2), 92-118.
- Richards John, A., & Xiuping, J. (1999). "Remote Sensing Digital Image Analysis: An Introduction."
- Sala, O. E., Chapin, F. S., Armesto, J. J., Berlow, E., Bloomfield, J., Dirzo, R., ... & Leemans, R. (2000). "Global biodiversity scenarios for the year 2100." *Science*, 287(5459), 1770-1774.
- Steiner, F. (2016). "Human ecology. How nature and culture shape our World". Island Press, Washington DC.
- Trimble, S. W., & Crosson, P. (2000). "US soil erosion rates--myth and reality." *Science*, 289(5477), 248-250.

TUİK (2001). Türkiye Genel Tarım Sayımlarının Geçici Sonuçları. Türkiye İstatistik Kurumu, <http://tuik.gov.tr> (Erişim Tarihi: 02.09.2019).

TUİK (2020). Aydın Nazilli İlçesi Toplam Nüfus Bilgileri. Türkiye İstatistik Kurumu, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (Erişim Tarihi: 20.04.2020).

Vitousek, P. M., Mooney, H. A., Lubchenco, J., & Melillo, J. M. (1997). "Human domination of Earth's ecosystems." *Science*, 277(5325), 494-499.

Article Info		RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ
Title of Article	Spatial Quality Research in Public Open Spaces: The Case of Beşiktaş Pier Square and Surrounding		
Corresponding Author	Seda Zafer Altınbaş Üniversitesi, Engineering and Natural Science Faculty, Architecture Department seda.zafer@altinbas.edu.tr		
Received Date	21.01.2021		
Accepted Date	06.03.2021		
Authors	Öğr. Gör. Seda ZAFER Doç.Dr.Ebru ERDÖNMEZ	ORCID: 0000-0002-2717-513X ORCID: 0000-0001-8779-6037	
How to Cite	ZAFER, S., ERDÖNMEZ, E., (2021). Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi Araştırması: Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi Örneği. Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 1, Pages; 241-258		

Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi Araştırması: Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi Örneği

Öğr. Gör. Seda ZAFER¹

Doç.Dr.Ebru ERDÖNMEZ²

ABSTRACT:

The spatial quality of urban public spaces is determined by the interaction of those areas with their surroundings. Although public open spaces are an important element of the urban environment, their physical characteristics that relate to the city change over time. Examining the physical and environmental characteristics of the changing urban public spaces and the dimension of their use is a starting point for the continuation of the public values of that place. The concept of quality in the urban environment provides measurement and evaluation in subjects such as activities related to urban space, usage characteristics, spatial diversity, social and physical facilities. In this study, as one of the active and central public circles of Istanbul, the physical and historical transformations in the Beşiktaş coastal environment and the square are examined in the context of public open spaces and urban activities in the physical environment and the spatial quality of the open public space is evaluated.

KEYWORDS: square, public space, Beşiktaş, spatial quality

ÖZ:

Kentsel kamusal alanların mekânsal kalitesi o alanların çevresi ile etkileşimi üzerinden belirlenmektedir. Kamusal açık alanlar kentsel çevrenin önemli bir unsuru olmakla birlikte zamanla kentle ilişki kuran fiziksel özellikleri değişim göstermektedir. Değişen kentsel kamusal alanların fiziksel ve çevresel özellikleri ile kullanım boyutunun incelenmesi o yerin kamusal değerlerinin sürdürülmesi adına bir çıkış noktası olmaktadır. Kentsel çevrede kalite kavramı kentsel mekâna dair aktiviteler, kullanım özellikleri, mekânsal çeşitlilikler, sosyal ve fiziksel donatılar gibi konularda ölçme ve değerlendirme sağlamaktadır. Bu çalışmada İstanbul'un aktif ve merkezi kamusal çevrelerinden biri olarak Beşiktaş sahil ve çevresi, meydandaki fiziksel ve tarihsel dönüşümler, fiziksel çevrede kamusal açık alanlar ve kentsel aktiviteler bağlamında incelenerek kentsel mekânsal kalitesi değerlendirilmiştir.

¹ Altınbaş University, Engineering and Natural Science Faculty, Architecture, seda.zafer@altinbas.edu.tr

² Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Architecture, ebruerdonmez@yahoo.com

ANAHTAR KELİMELER: meydan, kamusal alan, Beşiktaş, mekânsal kalite

Kamusal Açık Alanlarda Mekân Kalitesi Araştırması: Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi Örneği

GİRİŞ:

Kentlerin aktif, harekete geçiren aynı zamanda gündelik hayat temposunu yavaşlatan kamusal alanlar yeri anlamlandırmakta ve kentsel yaşamı zenginleştirmektedir. Kentlerin ana bütünleşme aracı olarak kentsel kamusal mekânlar kentlilerin kültürel birikimlerini paylaştığı, aktardığı, tekrar öğrendiği yerler olarak değerlendirilmektedir (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009). Çağımızın sosyal değişimleri, kentsel rekreasyondaki artışı desteklemektedir ve kamusal alanlar, çeşitli işlevleri, çok sayıda kullanıcı, yapı çevredeki güzel manzaraları ve temiz havası ile toplumsal olarak talep görmektedir (Gehl ve Gemz, 2004). Geleceğe dönük baktığımızda, günümüzde yaşadığımız pandeminin de etkisi ile, açık kamusal alanların değerinin gittikçe artış gösterdiğini söylemek mümkündür. Çok işlevli, canlı ve aktif kamusal alanların nasıl tasarlanabileceğini düşünmek gerekmektedir. Bu bağlamda kentlerin merkezi ve yoğun kullanılan açık kamusal alanların; buldukları yer bağlamında tarihi, kimliği ve sosyal değerleri ile araştırılması, gündelik aktivitelere ne türden seçenekler sunduğunun gözlemlenmesi ve kalite parametrelerine göre değerlendirilmesi gelecek kullanımlar için kalıcı ve etkili düzenlemeler oluşturmayı sağlayacaktır.

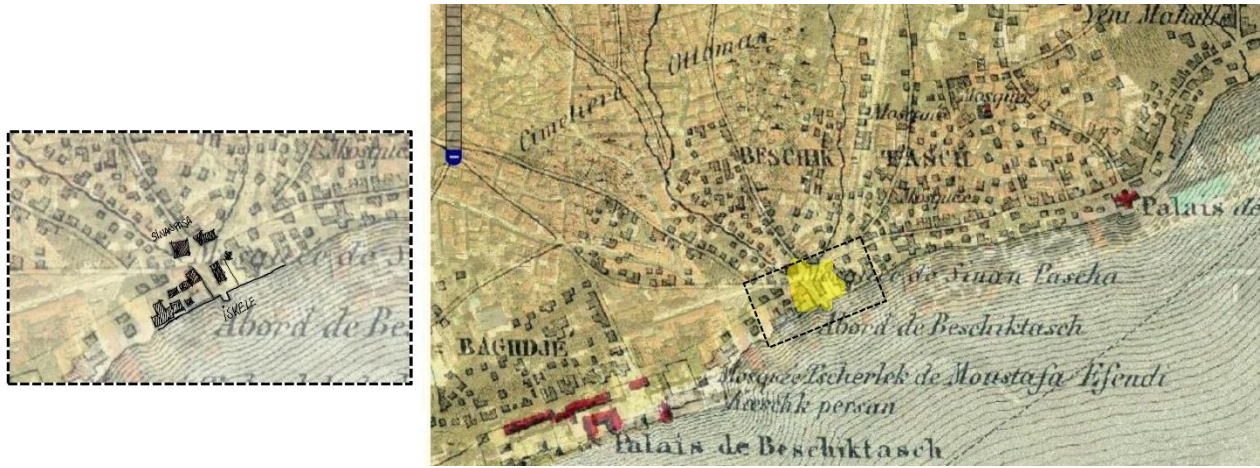
İstanbul gibi metropol kentlerde kaliteli açık kamusal alanların; çeşitli faaliyetlerin merkezi, etkileşim ve ulaşım düğümleri olması sebebi ile bu alanların kentte yaşanabilirlik düzeyini artırması söz konusudur. Kamusal alanlardaki kalite kriterlerinin değerlendirilmesi ve iyileştirme önerileri üretmek için fiziksel çevrenin verilerinden yola çıkılmaktadır. Görsel ve fiziksel olarak meydan gibi açık kullanım alanlarının araştırılması, kullanımına dair verilerin toplanması, hava görüntüleri ve çevrimiçi haritalar ile sanal olarak mevcut yerin etrafının gezilebilmesi var olan özellikleri ortaya koymak adına imkân tanımaktadır. Eski haritalar mevcut kentsel alanların geçmişine, tarihsel ve ekonomik süreçlerine, morfolojik değişimlerine dair okuma yapmayı sağlamaktadır. Tarihsel süreçlere dair araştırmalar ve ortaya çıkarılan dönüşümler kullanıma dair referanslar vermekle birlikte günümüz koşullarında uygulanabilecek yöntemler için yerin anlamını da ön plana çıkaracaktır.

İstanbul'un en merkezi semtlerinden biri olan Beşiktaş kentin birçok noktasına kolaylıkla erişilebilen, Osmanlı döneminden beri aktif olmuş bir özelliğe sahiptir. Beşiktaş İskele Meydanı ve Çevresi; tarihi özelliği, cadde, çarşı, iskele, meydan gibi farklı türden açık kamusal alanların iç içe olması, ulaşım ağları ile beslenen ve aktif kullanılan bir yer olması açısından ön plana çıkması sebebiyle araştırma alanı olarak seçilmiştir. İdeal bir kamusal alan üretimine dair fikir üretmek adına sınırsız çeşitlilikte imgenin ve eylemlerin karşılaştığı kamusal bir yer olarak Beşiktaş İskele Meydanı ve çevresinin değerlendirilmesinin verimli olacağı düşünülmüştür. Bu araştırma makalesinde Beşiktaş İskelesi ve çevresindeki kamusal alanlar tarihsel dönüşümleri ve fiziksel özellikleri bağlamında incelenerek kamusal ve mekânsal kalitesi değerlendirilmiştir. Yapılan analiz ve değerlendirmelerin gelecekte gerçekleşmesi mümkün kentsel düzenlemeler adına yol gösterebileceği düşünülmektedir.

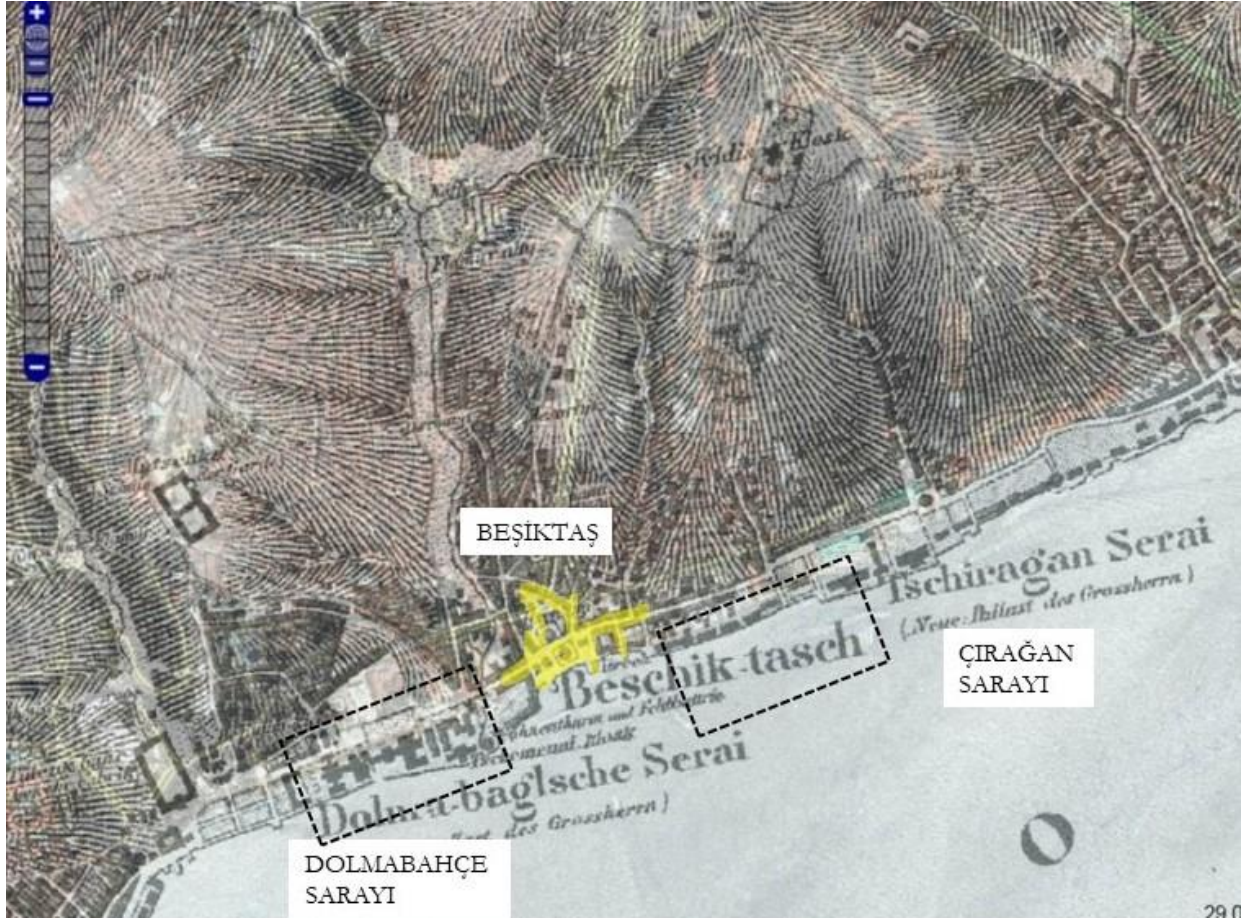
1. Beşiktaş Semtinin ve Meydanın Tarihsel ve Kentsel Olarak Geçirdiği Değişimler

Beşiktaş kent içi ulaşımında önemli bir kesişim noktası ve İstanbul'un en merkezi konumlarından biri olarak Boğaziçi kıyılarında yer almaktadır. Tarihsel süreçlerdeki yerleşimine baktığımızda Beşiktaş'ın, Boğaziçi kıyılarında gelişen ilk Osmanlı yerleşmesi olduğu ifade edilmektedir (Çağlayan, 2020). Sur dışı bir yerleşme olarak Beşiktaş güvenlik açısından yeterli olmayarak Osmanlı'dan önce gelişim göstermemiş; ancak, Osmanlı'nın Karadeniz hakimiyeti ile sağladığı güvenlik ile yerleşim gelişmiş ve iklimsel nedenlerle yazlık yalı niteliğinde sürdürülmüştür (Akbayar, 1998). Beşiktaş'ta Bizans döneminden beri bir saray olduğu ve saray çevresinde küçük bir yerleşim yeri olduğu bilinmektedir (Kuban, 1970). Rumeli'den Anadolu'ya geçiş noktası olan iskele ve sefere çıkan donanmanın burada toplanması sayesinde bu bölgenin temel özelliğinin ulaşım olduğu ve boğaz ulaşımının başlangıcı olduğu görülmektedir (Kuban,1970). Beşiktaş iskelesinin ardındaki meydan Rumeli- Anadolu arasında işleyen kervanların durağı aynı zamanda Anadolu'dan gelip Rumeli'de sefere katılan eyalet askerlerinin geçit yeri olmuştur (Akbayar,1998, 22). Kanuni Sultan Süleyman'ın kardeşi Yahya Efendi'nin bölgeye yerleşmesi ile bölgedeki yerleşik nüfus artışı göstermeye başlamıştır (Erdönmez ve Çelik, 2016). 1400'li yılların sonlarında II. Bayezid döneminde kaptan-ı deryalar için yalılar yaptırılmıştır. 16.yyda ise Dolmabahçe'nin yerinde bulunduran kıyı doldurulmuştur (Gökay, 2009). Osmanlı döneminde İstanbul'a yerleşimin yüzyıllar içerisindeki gelişimini gösteren haritada Beşiktaş'ın 16.yüzyıldan itibaren yerleşim alanı

haline gelmeye başladığı görülmektedir (URL-1). Barbaros Hayrettin Paşa, Mimar Sinan'a bir cami, medrese ve hamam ile 1541 yılında kendi türbesini yaptırmıştır. Bu yapılardan cami ve türbe dışındaki yapılar günümüze ulaşmamıştır. Evliya Çelebi bilgilerine göre 17.yüzyılda Beşiktaş'ta Anadolu'dan kaçan Ermenilerin yaşadığı bilinmektedir (Kuban,1970). O dönemde semt çoğunlukla kıyı civarında yerleşime sahip olup yukarılara doğru ise bahçeli kırsal yerleşim karakteri görülmektedir (Kuban, 1970). 18.yüzyılda kıyıda birçok yalı ve iskele inşa edilmiştir. Beşiktaş Deresi ile İhlamur Deresi vadisi boyunca yerleşim genişlerken, Serencebey sırtları da iskâna açılmaya başlamıştır (Göyünç,1948). 18.yüzyıl haritalarına baktığımızda Sinan Paşa Cami, Beşiktaş kıyı sarayları ve iskele belirgin olmakta, sırtlara doğru yerleşim görülmektedir (Şekil 1). 19.yüzyılda ise 1853'te Beşiktaş Kıyı Sarayları yıkılıp yerine Dolmabahçe Sarayı inşa edilmiş, 1874'te de Çırağan Sarayı kıyıya eklenmiştir (Kuban,1970). Bu saraylarla birlikte onlara giden yollar genişletilmiş, ağaçlandırılmış ve düzenli vapur seferleri başlamıştır (Gökyay, 2009). Bu süreçler içerisinde Beşiktaş iskelesi etrafında yer alan ve bugün otobüs durakları ile çevrili meydan olan büyük boşluğun odun pazarı olduğu görülmektedir. 1836 Moltke haritasında Beşiktaş'ın Çırağan Sarayı ve Dolmabahçe Sarayı arasında kalan küçük bir geçiş semti olduğunu görmek mümkündür (Şekil 2).

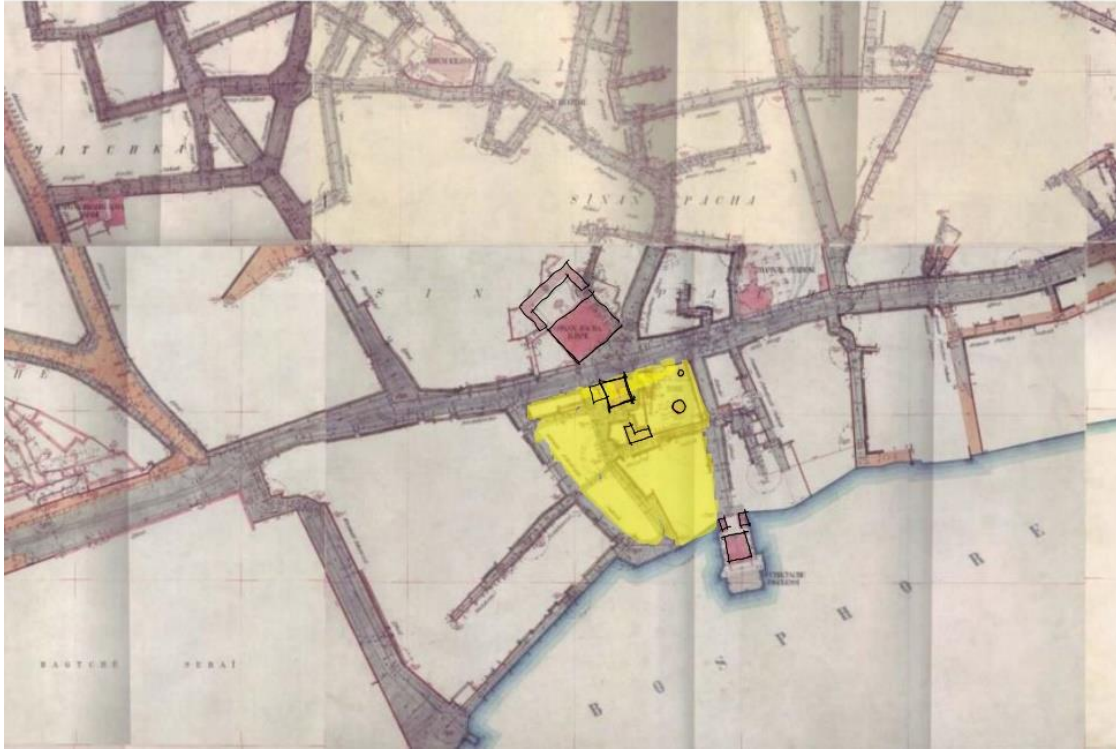


Şekil 1. Hellert Kauffer Haritasında Beşiktaş 1786 (URL-2)



Şekil 2.Moltke Haritasında Beşiktaş 1836 (URL-2)

20.yüzyılda sahilde yalıların dışında kahvehaneler yer almış, Beşiktaş İskelesi'nin bulunduğu meydan odun pazarı, marangoz ve kalafatçı dükkânlarının bulunduğu alan olmuştur. Bu meydanın iş muhiti olması dolayısıyla en işlek yer olabileceği ifade edilmiştir (Göyünç, 1948: 32). 1914 -1918 yılları arasında İstanbul şehremaneti oluşturulduktan sonra iskele, ardında yer alan boşluk ve çevredeki yerleşimin yayılmıştır. Alman Mavilerine ait haritada I. Dünya savaşı öncesi Beşiktaş İskele Meydanı'nın olduğu alanın çoğunlukla boşluk olduğu, kıyıda ki 1875'li yıllarda inşa edilen ahşap Beşiktaş İskelesi, kuzeyde jandarma karakolu, yanında anıtsal çeşme, kuzeydoğuda Barbaros Hayrettin Paşa türbesi ve ana yolun da kuzeyinde Sinan Paşa camii görülmektedir. (Şekil 3) (Şekil 4).



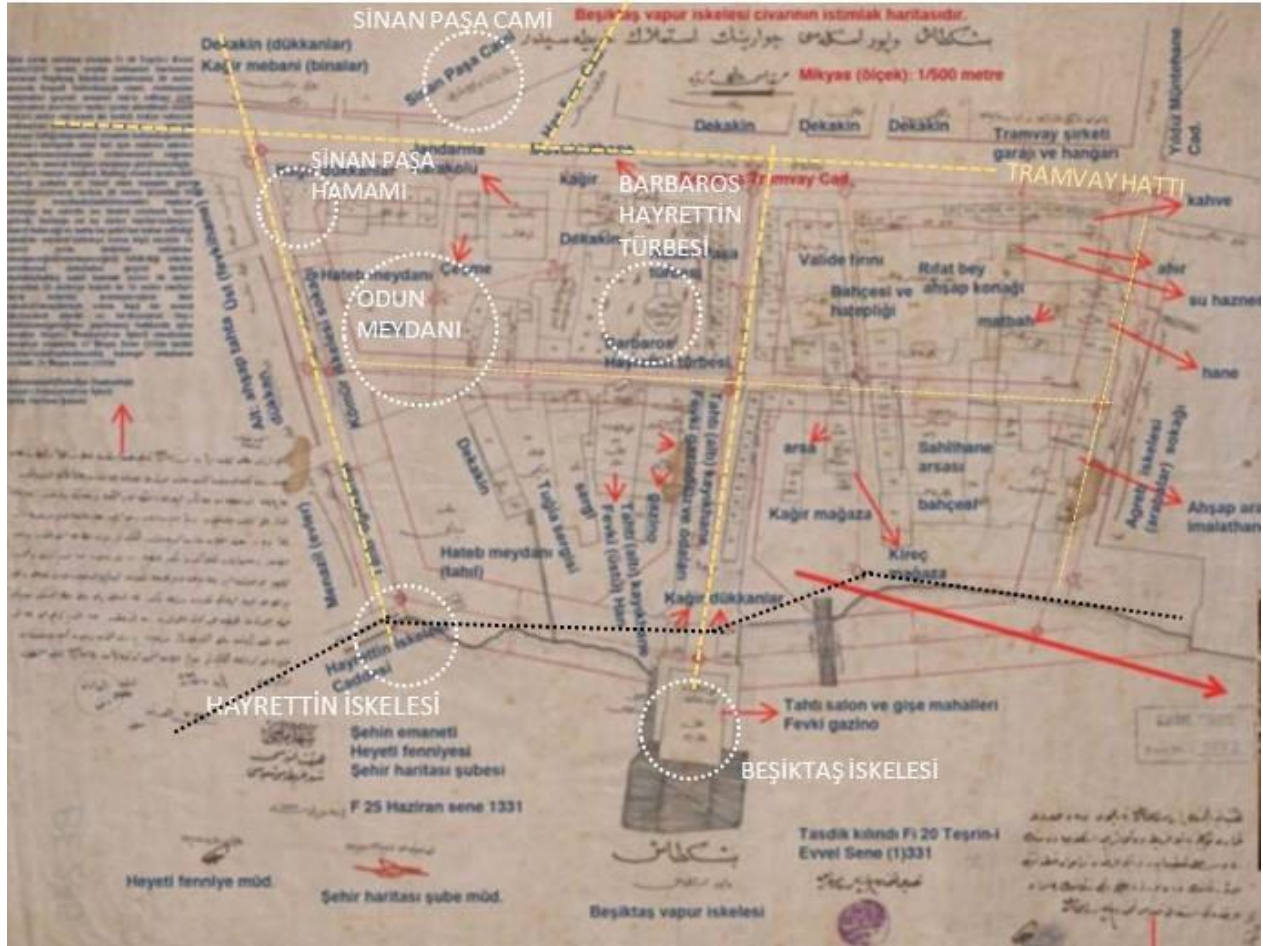
Şekil 3. Alman Mavileri Haritalarında I.Dünya Savaşı Öncesi Beşiktaş (1913-1914) (Dağdelen, 2006).



Şekil 4. 1875 -1880 yıllarındaki fotoğraflarda Beşiktaş İskele inşası ve bugünkü meydanın yerinde yer alan odun pazarı görülmektedir (URL-4).

Beşiktaş Cumhuriyet'in ilk yıllarında kent-kır birlikteliğini sürdüren bir semt olmaya devam etmiştir. Bu yıllarda meydanın izlerini haritalardan okumak mümkündür (Şekil 5). Boğaziçi kıyısı ile sınırlanan meydanı oluşturan ana öğelerin ulaşım aracı olan Hayrettin İskelesi, Sinan Paşa Cami, Odun Pazarı olarak kullanılan boşluk, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ve Beşiktaş İskelesi olduğunu söylemek mümkündür. Tarihi Sinan Paşa Hamamı ise henüz

yıkılmamıştır. 1936'da Barbaros Hayrettin İskeleyi yakınlarında, günümüzde Deniz Müzesi arazisinde kalan alanda Beşiktaş Tayyare Fabrikası kurulmuştur. Tayyare Fabrikası'nın inşa edildiği Beşiktaş iskelesindeki alana ait ilk düzenleme çalışmaları ise 1911 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Jacques Pervitich tarafından 1922-45 arasında yapılan kadastro temelli sigorta haritalarında meydanın Odun İskeleyi olarak kullanıldığı gözlenmektedir (URL-4). Pervitich haritalarından oluşturulan dolu-boş plan çizimi meydanın ana boşluğunun uzun ve kıyıya kadar tanımlı bir alan oluşturduğunu göstermektedir. Meydanda belirleyici olan yapının kuzeyde yer alan, ölçeği ile farklılaşan ve günümüzde hala ayakta olan yapı Sinan Paşa Camii olduğu görülmektedir. Batıda sıralı yapı dizisi, güneyde ise Boğaziçi kıyısı meydanı sınırlamaktadır (Şekil 6). 1924'te hilafetin kaldırılması ve Osmanlı devlet adamlarının yurtdışına gitmesi ile Saraylar ve Arnavutköy'e kadar olan yalılar boşalmış, bir kısmı kamu kurumları bir kısmı depo ve okul olarak kullanılmıştır (Gökyay, 2009).



Şekil 5. 1915 Yılına ait Beşiktaş vapur iskelesi istimlak haritası (Yusufoğlu ve Kara, 2017).



Şekil 6. Pervititch Haritalarında Beşiktaş (URL-5) ve haritalardan çıkarılan meydana ait dolu-boş haritası (yazar).

Sigorta haritalarında meydanın etrafını çevreleyen yapıları baktığımızda Sinan Paşa camii önünden gelen aksın kuzeydoğu sınırında karakol yapısı ve etrafında da doğuya doğru sıralanan belediye ait binalar ve iç avlusu olduğu görülmektedir. Sinan Paşa Camii ile meydan arasında Ortaköy'e giden tramvay hattı ana ulaşım aksını oluşturmaktadır. Kuzeyde meydanı sınırlayan yapı grubunda market ve terası ile kamusal kullanıma referans verdiği düşünülen sinema binası bulunmaktadır. Batı sınırını butikler ve ticari dükkanların oluşturduğunu, güneyde ise rıhtım ve vapur iskelelerinin yer aldığı okumak mümkündür. Bu haritalar aynı zamanda yapıların ahşap, kâğıt gibi malzeme bilgilerini, kat yüksekliklerini, çatı, pencere, kapı boşlukları, teras gibi yapı elemanlarını da göstermektedir. Genel olarak yapıların maksimum üç katlı olduğu görülmektedir. Pervititch haritalarında yapıların ve boşlukların izi harita üzerinden yeniden üretilmiştir. Bu haritalarda 1930'lu yıllarda meydanın farklı üç boşlukla tanımlandığı görülmektedir. Ana meydan tanımlı bir alan ve onu birçok açıdan besleyen yollar ve ticari fonksiyonlarla oluşmuştur. Odun ve kereste üretimi, depolanması ve ulaşım işlevlerin meydanın genel kurgusunu oluşturduğu görülmektedir. Henüz dış duvarları yıkılmamış olan Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi ve avlusu kuzey doğuda meydanlar arasında yer almaktadır (Şekil 7).



Şekil 7. Pervititch haritaları üzerinden 1930'lu yıllarda Beşiktaş İskele çevresindeki alanın araştırılması (yazar).

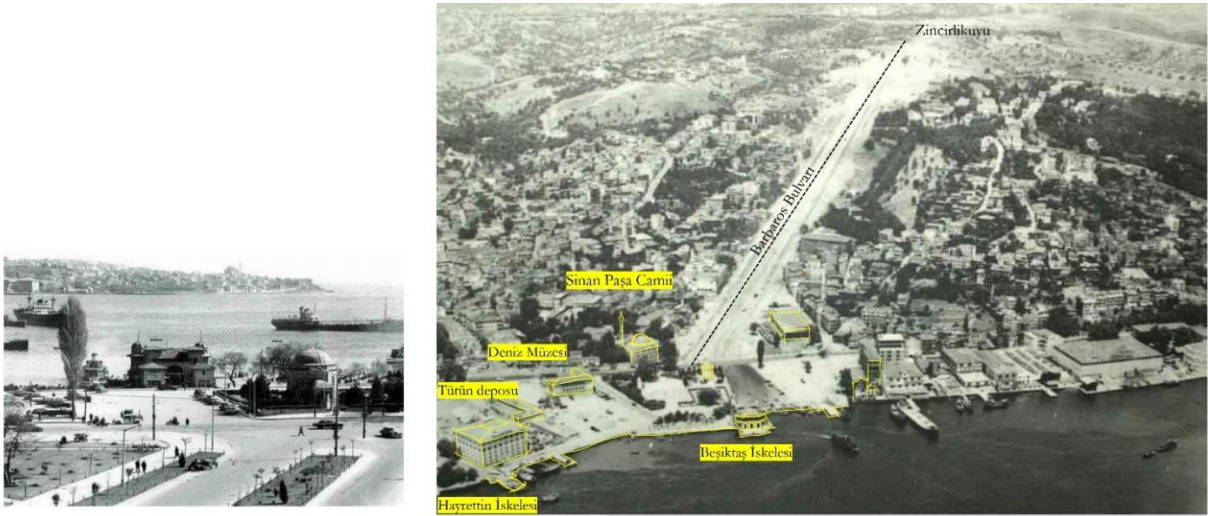
Lütfü Kırdar'ın belediye başkanı olduğu 1938-1949 yıllarında H.Prost'un geliştirdiği plan ile 1939 imar faaliyetleri (bulvarla, meydanlar, yol genişletme, ulaşım, yeşil alanlar, simge anıtsal yapılar vs.) gerçekleştirilmiş ve bu durum meydan ve çevresinin köklü değişikliklere uğramasına neden olmuştur. Beşiktaş İskelesi'nin arkasında bulunan sokaklar istimlak edilerek Barbaros Meydanı açılmış, önündeki şebekeli duvar kaldırılarak Barbaros Hayreddin Paşa Türbesi ortaya çıkartılmış, meydanın kenarına da Barbaros Anıtı yapılmıştır (Kırdar, 1947). Beşiktaş'tan Karaköy yönünde yer alan Hayrettin Paşa iskelesi sokağının köşesinde yer alan tarihi Sinan Paşa Hamamı yıkılmıştır (Şekil 8).



16. Yüzyılda Mimar Sinan tarafından inşa edilen Sinan Paşa Hamamı 1930 pervitich haritalarında Sinan Paşa Hamamı 1940'larda yıkılan Sinan Paşa Hamamı yerindeki boşluk.

Şekil 8. Yıkılan Sinan Paşa Hamamı ve eski konumu (URL-4) (URL-5).

1950'de demokrat parti döneminde yeni imar faaliyetleri uygulanmaya başlanmış, 1956-58 yılları arasında Barbaros Bulvarı'nın inşası ile Beşiktaş Zincirlikuyu'ya bağlanmıştır (Özsoydan, 2007). Beşiktaş İskele Meydanı çevresinde yapılar çoğunlukla yıkılmıştır. Geriye kalan yapıların kıyıda Beşiktaş İskelesi, Hayrettin iskelesi ve onun önündeki eski tütün deposu, batıda deniz müzesi, kuzey doğuda Barbaros Hayrettin Türbesi ve kuzeyde Sinan Paşa camii olduğu gözlemlenmektedir (Şekil 9). Dönemin modern mimarlık örneği olarak gösterilebilecek Maruf Önal tasarımı bir benzin istasyonu ve restoran yapısı Hayrettin İskelesi'ne çıkan sokağın köşesinde yer almıştır. Önal'a göre bu yapı Barbaros Bulvarı'nın inşası ile çevresi değişen bölgeye önemli katkı olarak görülmüştür (Önal, 1967).



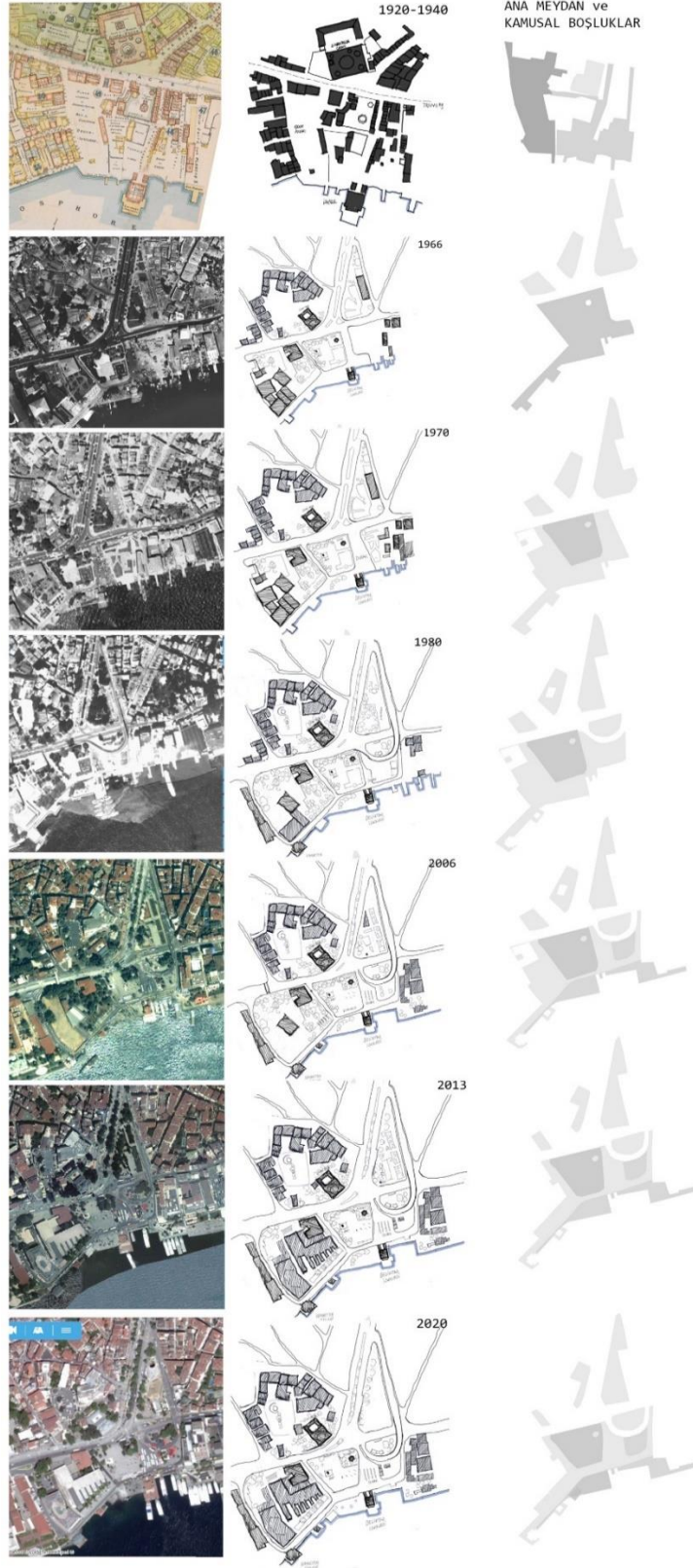
Şekil 9. 1956 Barbaros Bulvarı açıldıktan sonra iskele ve çevresinde oluşan boş alanlar (Yazar).

Beşiktaş sahilinde yer alan, 1929'da mimar Victor Adaman tarafından yapılan ve Astro Tütün Deposu olarak yıllarca hizmet veren bina bir süre televizyon fabrikası olarak kullanılmış, 1985'ten 2010'lara kadar kadar boş kalmış ve sonrasında yıkılarak yerini 2012 de inşası tamamlanan Shangri la Bosphorus Oteli almıştır. Aynı yapı adasında yer alan eski deniz müzesinin yanındaki boş arazi için TC. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından, serbest, ulusal ve tek kademeli olarak açılan yarışmayı 2005 yılında Teğet Mimarlık ofisi kazanmıştır ve tasarladıkları müze 2011 yılında tamamlanmıştır. Müze Dolmabahçe caddesi üzerinden basamaklar oluşturulan, böylece giriş tanımlayan ve kamusal

alan oluşturan bir tasarımla inşa edilmiştir. Batıda yer alan kayıkhaneye içerisinde yeniden kurgulanmaya çalışılmış, tescilli yapıya binanın yüksekliği düşürülerek yaklaşmıştır (Şekil 10)(URL-6).Öte yandan bu müze tasarımında Barbaros Meydanı'nın batısına açılan bir avlu planlanmış ancak inşa edildikten sonra avlu kapatılmıştır. Bu alan meydana erişilemeyen bir yer olarak kalmış ve yapının yüksek sağır cephesi meydanla sınır oluşturarak kamusal olarak kopukluk oluşturmuştur. Aşağıda oluşturulan şekil Beşiktaş İskele Meydanı ve fiziksel çevresinin ve çevresinin 1920'lerden 2020'ye kadarki süreçte değişimini hava görüntüleri ve haritalama ile ortaya çıkarmaktadır (Şekil 11).



Şekil 10. Meydanın batısında yer alan Deniz Müzesi ve yerleşimi (URL-6).



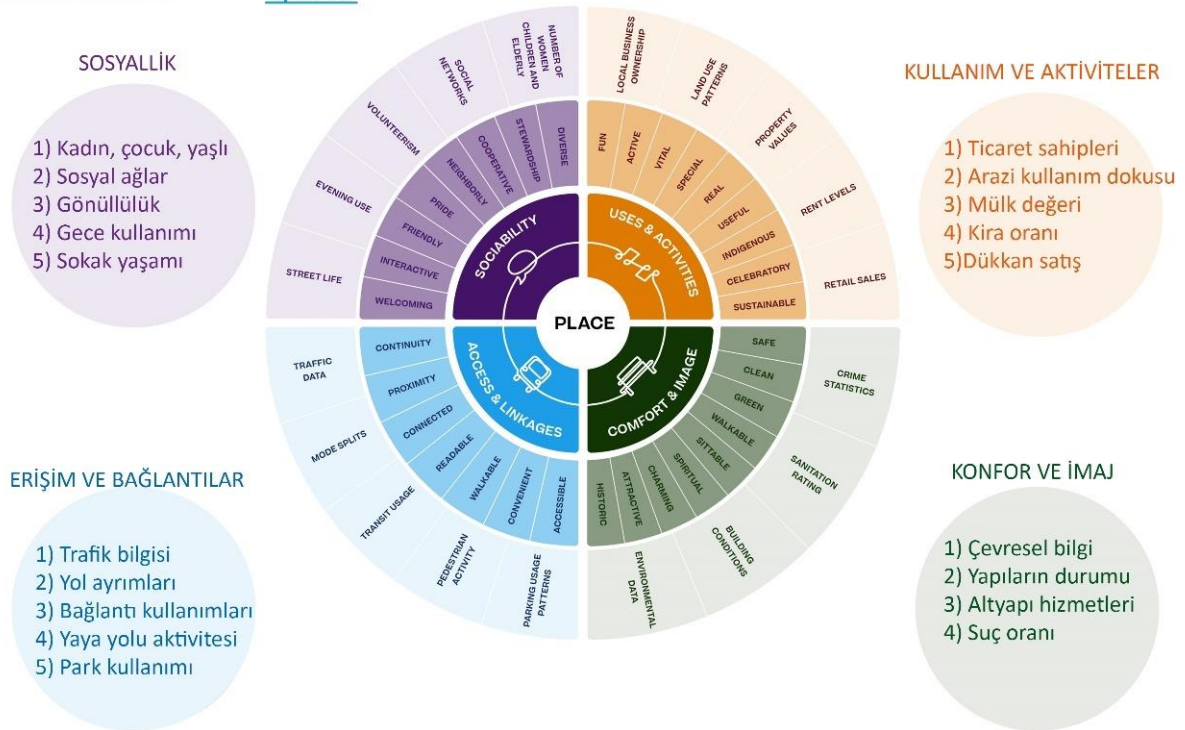
Şekil 11. Beşiktaş Meydanı'nın dönüşümünün haritalaması ve kent meydanı çevresinin değişimi (yazar).

2. Kentsel Mekânda Kalite Bağlamında Beşiktaş Sahil Çevresinin Araştırılması

Kentte kamusal alanlar herkese ait sosyalleşme ortamları, çeşitli törenlere imkân tanıyan boşluklar, gündelik yaşantı güzergahlarını besleyen dinlenme noktalarıyla beraber değer kazanmaktadır. Kamusal alanlar ve mekânsal kalitesi kentlilerin yaşam kalitesini etkilemektedir. Uzun yıllardır kalite parametreleri ve değerlendirilmeleri araştırılmaktadır. Jane Jacobs (2011) kentte kamusal alanların güvenliği, çeşitliliği ve canlılığı üzerine, William Whyte (1980) insanları en çok neyin cezbedtiğini bulmak için oturma ve dinlenme alanları, konfor, yiyecek alanları, caddeler ve ana akışlar üzerine araştırmalarda bulunmuştur. Jan Gehl (1987) kamusal alanda daha fazla zaman geçirme koşullarını çeşitli kazalara ve başkalarının zararına karşı koruma; aktiviteler, duyuşal deneyimler, görme, etkileşime geçme ve oyun gibi olanaklar; iklimsel ve estetik olarak olumlu ortamı sağlama üzerinden değerlendirmiştir. Benzer şekilde Matthew Carmona (2010) kamusal alanları temizlik, düzen, erişilebilirlik, çekicilik, rahatlık, kapsayıcılık ve yaşanabilirlik özellikleri ile araştırmıştır. Kevin Lynch (1984) ise iyi bir kent biçimini ve yerleşim kalitesini kamusal alanların canlılığı, duylara hitap edebilmesi, mekânsal düzenlemelerin davranışlara uygunluğu, sağladığı erişim olanakları, denetim veya kontrolün sağlanabilmesi, kullanım verimliliği gibi kriterler üzerinden belirlendiğini ifade etmiştir. Kentsel mekânda kalite konusunda birçok araştırmada ölçüt olarak alınan Kamusal Alanlar Projesi (PPS - Project for Public Spaces) kamusal alanlar üzerine disiplinler arası çalışmalar yürütmekte ve kentsel mekânlarda bulunması gereken fiziksel nitelikleri ortaya çıkarmaktadır (URL-7). Bu bağlamda kamusal alanlar erişim ve bağlantı, kullanım ve aktiviteler, rahatlık ve imaj, sosyallik gibi dört ana başlıkta değerlendirilmektedir. **Erişim ve bağlantı** değerlendirmesi kullanım kolaylığı, görünürlük, ulaşım ve kamusal alana dahil olma kolaylığı, **kullanım ve aktiviteler** değerlendirmesi bir kamusal alanda olmak için neden sağlamak, canlı ve benzersiz etkiye sahip olmak, **konfor ve imaj** bağlamında değerlendirme güvenlik, temizlik, yeşil alanlar ve mekâna ait bir karakterin bulunması, **sosyallik** ise etkileşimi ve iletişimi teşvik etmesi üzerine olan kriterleri oluşturmaktadır (Whyte, 1980) (Şekil 12). Bu niteliksel yönler niceliksel parametreler ile de ölçülebilmektedir. Çalışmanın bu kısmında Beşiktaş sahili ve çevresindeki kamusal alanlar tanımlanarak ifade edilen parametreler çerçevesinde incelenmiştir.

What Makes a Great Place?

Project for Public Spaces



Şekil 12. Kamusal Alanlar Projesi'ne göre ana kriterler ve konu alanları (URL-7).

2.1. Fiziksel Özellikler, Erişim ve Bağlantılar

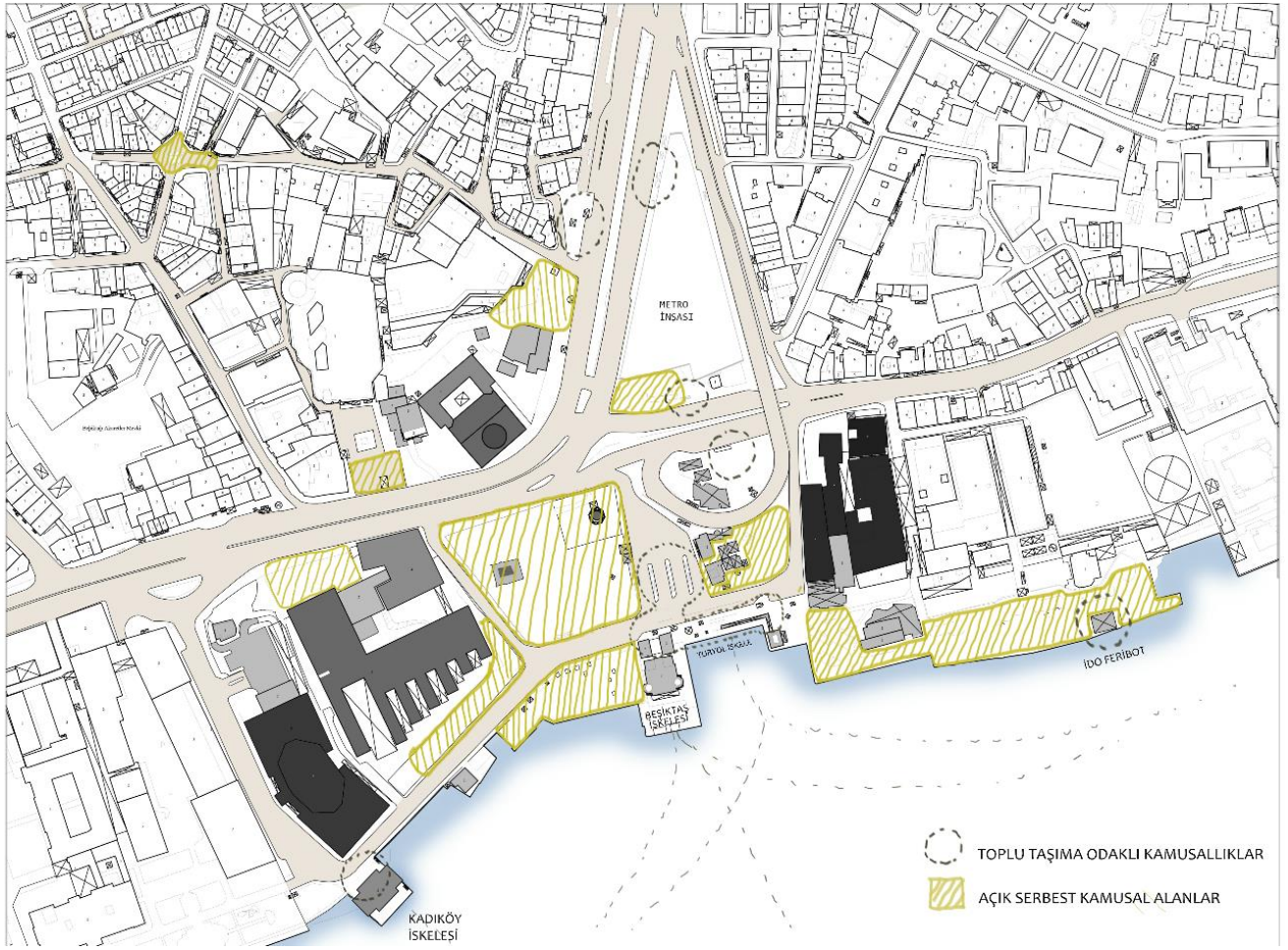
Günümüzde Beşiktaş kıyısı vapur iskeleleri ve otobüs durakları sebebi ile yoğun olarak ulaşım odaklı kullanılmaktadır. Ana meydan olarak nitelendirilebilecek, zaman zaman konser, tören, kaykay vs. gibi kamusal etkinliklere alan sağlayan Barbaros Hayrettin Meydanı ve anıt ulaşım alanlarının geçiş güzergahının ortasında yer almaktadır. Meydanın kuzeyinde ana yol olan Dolmabahçe Caddesi, kuzeydoğu köşesinde tarihsel bir öge olarak Sinan Paşa türbesi, doğusunda otobüs durakları, batısında deniz müzesinin sağır cephesi sınırlayıcı olmaktadır. Güneyde ise kıyıya doğru sınırlar silikleşmekte ve kamusal alan artmaktadır.

Kamusal boşluklar ana ulaşım güzergahlarının ve durak noktalarının birçok yönden kesişiminden oluşmaktadır. Karada kentin aktif bölgeleri olan Levent, Karaköy ve Ortaköy arasında bir konum olması ve kıyıda Üsküdar, Kadıköy gibi semtlere ulaşım iskelelerine sahip olması sebebi ile bağlantıların güçlü olduğu görülmektedir. Çevrede en büyük kamusal boşluk, ortasında Barbaros Hayrettin heykeli yer alan Barbaros Meydanı olmaktadır. Bu alan kuzey ve batıda basamaklarla yol kotuna doğru yükselirken kıyıya doğru hafif eğimli bir alan oluşturarak güneyde yer alan Beşiktaş İskelesi'ne yönelmektedir. Doğusunda otobüs durakları bulunmakta ve iskelelerden kolaylıkla bu alana erişilebilmesi mümkün olmaktadır. Meydanın kuzeydoğu köşesinde tarihi yapı olan Barbaros Hayrettin Türbesi yer almakta, türbenin etrafındaki çitler meydana sınır çizmektedir. Doğuda yer alan otobüs duraklarının etrafında üst yolun geçtiği viyadük ayakları bulunmaktadır. Viyadük altı artık alanda çeşitli dükkanlar, büfeler ve kafeler yer almakta, organik bir düzenleme içerisinde ana yola ve diğer duraklara geçiş bulunmaktadır. Otobüs duraklarının meydan ve bu kamusal kullanım alanı arasında bölücü bir alan olarak görsel ve fiziksel bağlantıyı kestiği gözlenmektedir. Batıda yer alan Deniz Müzesi'nin de benzer şekilde meydana bakan sağır cephesi alanı sınırlayan bir duvar görevi görmektedir, müzenin güneyinde yer alan denize yönelen, ağaçlı ve tarihi top arabalarının bulunduğu alan ayrı bir kamusal alan olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu yerin tam karşısında Beşiktaş İskelesi ile Kadıköy İskelesi arasında yer alan kısım kullanıcıların keyfi olarak vakit geçirdikleri aktif bir kamusal alan olmaktadır. Beşiktaş İskelesi'nden kıyı güzergahında doğuya doğru gidildiğinde kafelerin ve İDO feribot iskelesinin yer aldığı kıyı şeridinin kamusal olarak aktif kullanıldığı görülmektedir. Meydanın kuzeyindeki ana yolun diğer tarafında Beşiktaş Çarşısı'na yönelen ve oldukça aktif kullanılan kamusal alanlar dikkat çekmektedir (Şekil 13).

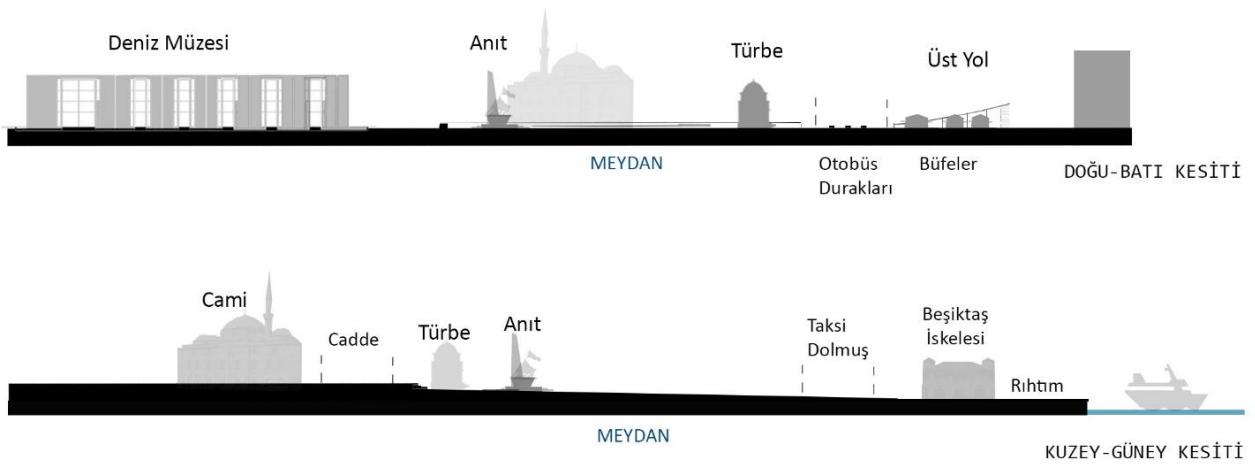
Şekilde gösterilen haritada açık ve serbest olarak oturma, buluşma ve geçiş olarak kullanılan alanlarla birlikte kent içi toplu taşıma durakları olarak aktif kullanılan alanlar işaretlenmiştir. Bölgede açık serbest kamusal alanların birden fazla şekilde dağılmış olduğu ve bu kamusal alanların yakınında toplu taşıma duraklarının yer aldığı belirgin olmaktadır (Şekil 14). Kesit çizimleri de bu ifadeleri açıklayıcı şekilde görselleştirmektedir (Şekil 15).



Şekil 13. Meydan ve iskele çevresine ait güncel fotoğraflar (yazar, 2020).



Şekil 14. Beşiktaş Sahili ve çevresinde yer alan kamusal alanların haritalaması (Yazar).

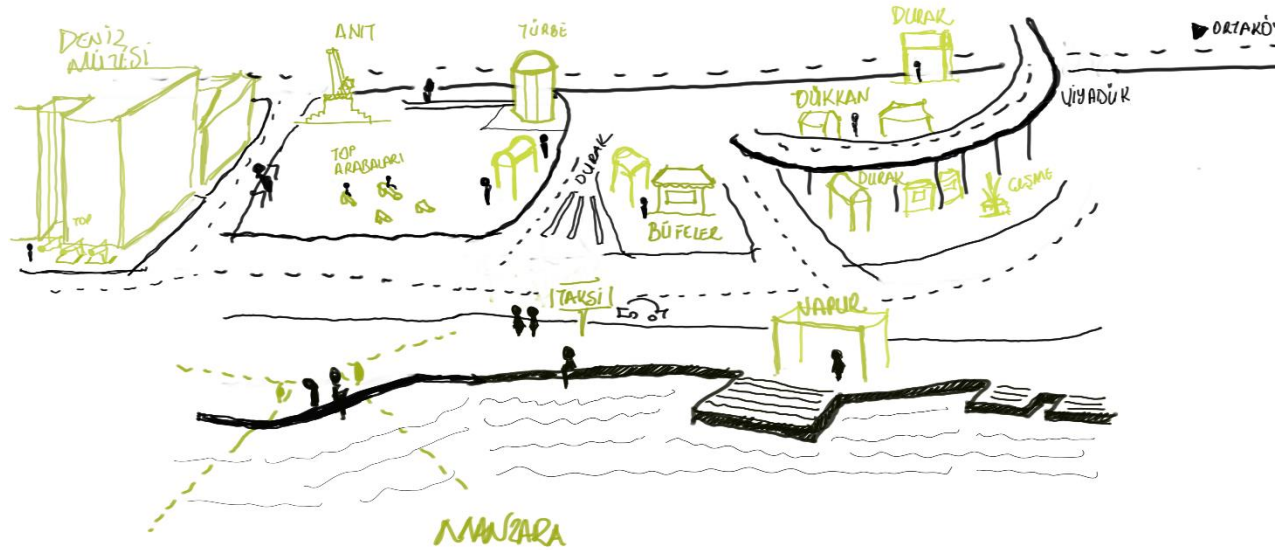


Şekil 15. Meydanın iki yönlü şematik kesit çizimleri (yazar).

2.2.Kullanım ve Aktiviteler

Kamusal alandaki etkinlikleri gerekli, isteğe bağlı ve sosyal etkinlikler olarak ayıran Gehl'e göre bir kamusal yer ne kadar iyi olursa isteğe bağlı etkinliğin o kadar çok gerçekleşeceği ve bu sayede gerekli etkinliğin de o kadar uzun süreceği ifade edilmiştir (Gehl, 2011). Beşiktaş İskelesi ve çevresindeki kamusal açık alanların fiziksel özelliklerinde çevrenin ana ulaşım noktası olmasının etkisiyle çok sayıda otobüs durağı ve vapur iskelesi olduğu belirtilmiştir. Gerekli etkinlik olarak toplu taşıma kullanımı ve bekleme, isteğe bağlı aktivite olarak deniz kenarındaki alanlarda oturma, dinlenme ve manzarayı seyretme, sosyal aktivite olarak deniz kenarında martılara simit atma, Beşiktaş Meydanı olarak anılan Barbaros Hayrettin Paşa anıtı etrafındaki boşlukta gençlerin kaykay veya paten sürmesi, tarihi heykel olarak yerleştirilen top arabalarının yakınında fotoğraf çekilme, anıtın etrafında buluşma gibi aktiviteler görülmektedir. Zaman zaman bu meydanın fuar, temalı etkinlik, konser, iftar, politik eylem gibi aktivitelere mekân sağlaması da söz konusu olmaktadır. Bu boşluğun kuzey ve batı yönlerindeki basamaklı sınır alanlarının ve heykel kaidesinin çevresi özellikle pandemi şartlarıyla açık alanlarda vakit geçirme artışı ile arkadaş gruplarının bir araya gelmesi, öğle yemeğini yeme veya dinlenme alanları olarak kullanıldığı görülmektedir. Hafta içi çalışma saatlerinin başlangıcı ve bitişi alanda toplu taşıma kullanımı sebebi ile yoğunluk oluşturmaktadır. Araçlar ile kullanıcıların kalabalık ve gürültülü bir ortam oluşturması söz konusudur. Diğer yandan meydanın en aktif kullanılan alanı olarak Beşiktaş ve Turyol iskeleleri tam önündeki otobüs duraklarının kalabalığı ve karmaşıklığı ile çakışmakta; Çarşı, Ortaköy veya Dolmabahçe yönüne giden güzergahlar konusunda düzensiz bir düğüm noktası oluşturmaktadır.

Hafta sonu çevrede gündüz ve gece saatlerinde yaş ortalamalarında farklılıklar olmakta hafta içine göre daha sakin ve çoğunlukla dinlenme ve manzaraya bakma gibi keyfi aktiviteler için kullanıldığı görülmektedir. Meydanın güneyinde yer alan tanımlı ve çitlerle yoldan ayrı tutulmuş olan kıyı parkı çevresinin ağaçlar ve kent mobilyaları ile meydana göre daha çok kullanıldığı (manzara, oturma, kuş besleme gibi) gözlenmiştir (Şekil 16).



Şekil 16. Beşiktaş İskelesi ve meydan çevresindeki kamusal aktiviteleri gösteren eskiz (yazar).

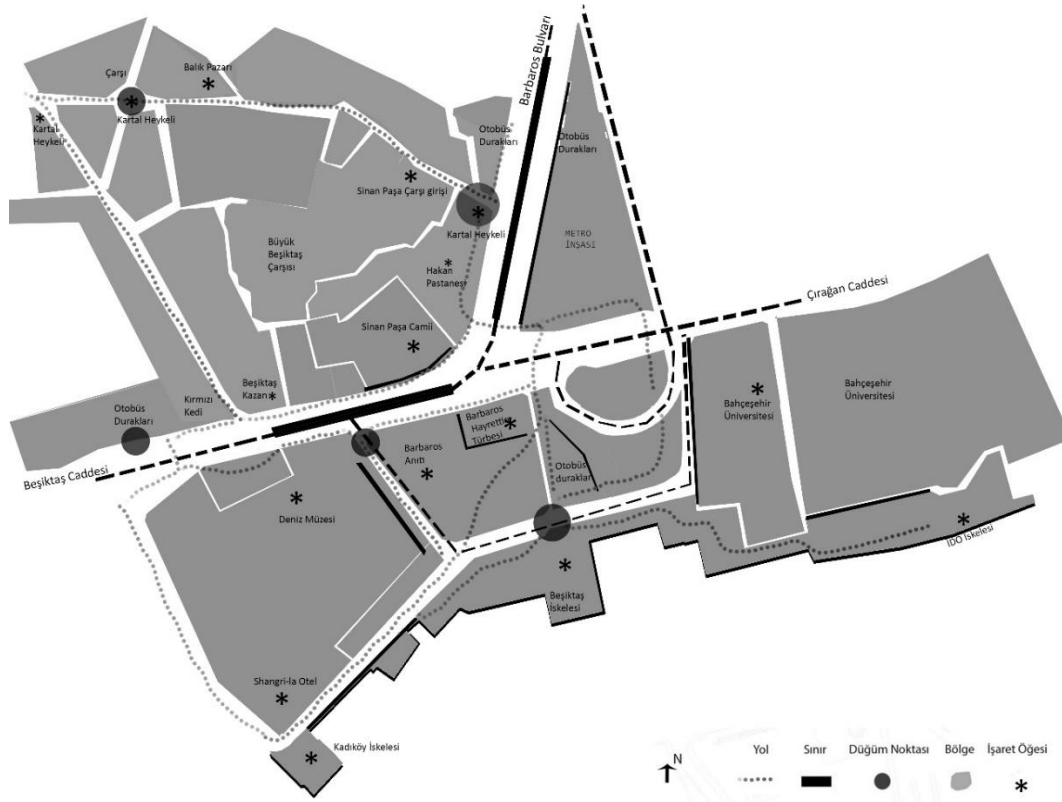
2.3.Konfor

Kamusal açık alanların insan yaşamındaki özgürlük, güvende hissetme, rahatlık, konfor gibi ihtiyaçları karşılaması, kaliteli bir fiziksel çevre sağlaması ile ilişkilidir (Uzgören ve Erdönmez, 2017). Kamusal alanda faaliyet çeşitliliği, bu faaliyetlere doğrudan ulaşım ve erişim kolaylığı, yapılarla sınırlandırılmış boşlukların insan ölçeğine uyumu, kentsel mekânların estetik ve çekici unsurlar içerip içermediği ve bölgedeki faaliyetler ile ulaşım olanaklarının mekânsal dağılımı konforlu kentsel çevreler yaratmada etkin bileşenler olmaktadır (Handy vd., 2002). Kullanıcıların ihtiyaçları, istekleri ve beklentileri doğrultusunda kamusal alanların bakımlı olması, canlı bir ortam sağlayarak güvende

hissettirmesi, rahatlıkla yürüme ve gece vakit geçirme ortamını sağlaması gerekmektedir. Fiziksel özellikler araştırmasında görüldüğü üzere Beşiktaş sahil çevresindeki kamusal alanlar toplu taşımaya ayrılmış olan araç yolları ile bölünmüş vaziyettedir. Bu durum yaya kullanıcının araçlara karşı sürekli dikkatli olmasını gerektirmektedir. Toplu taşımının gece yarısına kadar sürmesi alanı canlı kılmakla birlikte gece de tehlikeli olmasını engellemektedir. Viyadük altındaki dükkanlar, küçük kafeler ve büfeler opsiyonlu kullanımlara imkân tanımakta ve mekânı çeşitlendirmektedir. Kentsel donatılar klasik banklardan oluşmakta meydana yer alan top arabaları gibi anıtsal elemanlar ve basamaklar kent mobilyası olarak davranmaktadır.

2.4. Kentsel İmaj

Alana dair mekânsal ve kentsel imgelere bakıldığında Barbaros Hayrettin Paşa anıtı, tarihi top arabaları, Beşiktaş İskelesi, Kadıköy İskelesi, Deniz Müzesi, üst yol viyadüğü, otobüs durakları ön plana çıkmaktadır. Kullanıcıların güzergahları en kısa yoldan iskele ve otobüs duraklarına veya tersi yönde Beşiktaş çarşısı içine doğru yönelmektedir. Beşiktaş Meydanı'nın bir geçiş alanı olduğu gözlenmektedir. Ana yollar karşından karşıya geçme ihtimali olmayan yerlerde fiziksel olarak sınırlayıcı olmakla birlikte Sinan Paşa Camii kıyıya göre yolun karşı tarafında kalmasına rağmen ölçeği ve tarihselliği ile görsel etkileşime sahiptir. Bu bağlamda kentlerin ayırt edici özellikleri ve sürekliliklerine dair incelemelere odaklanan Kevin Lynch haritalama yöntemini Beşiktaş sahil çevresinin görselleştirilmesinde kullanmak mümkündür. Lynch'e göre (2015) kentsel alanlarda yapıların diğerlerinden farklı ve eşsiz olması onlara imgesel değerler katmakta, kimlik oluşturmasını sağlamaktadır. Sürekli tercih edilen güzergahlar zamanla daha fazla algılanan ve kent kimliğinde karakteristik özellikleri olan yollar haline gelmektedir. Böylelikle kamusal alanların kullanımında yapısal öğeler dışında kentliler tarafından oluşturulan imgelerin de önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Beşiktaş İskelesi ve çevresinin zamanla alışkanlık ve süreklilik etkisinde kentliler tarafından üretilen kamusal alanları bulunmaktadır. Örnek olarak vapur iskelesi, Kartal heykeli, Hakan Pastanesi'nin önü, duraklar, trafik ışıklarını göstermek mümkündür. Aşağıdaki haritada Kevin Lynch'in Kent İmgesi (2015) araştırmalarında yer alan beş öğeye göre bir kent bölgesinin incelenmesinden yola çıkarak Beşiktaş Sahil çevresinin güzergahları, sınırları, düğüm noktaları, işaret öğeleri ve birbirinden ayrılan bölgeler temsil edilmiştir (Şekil 17).

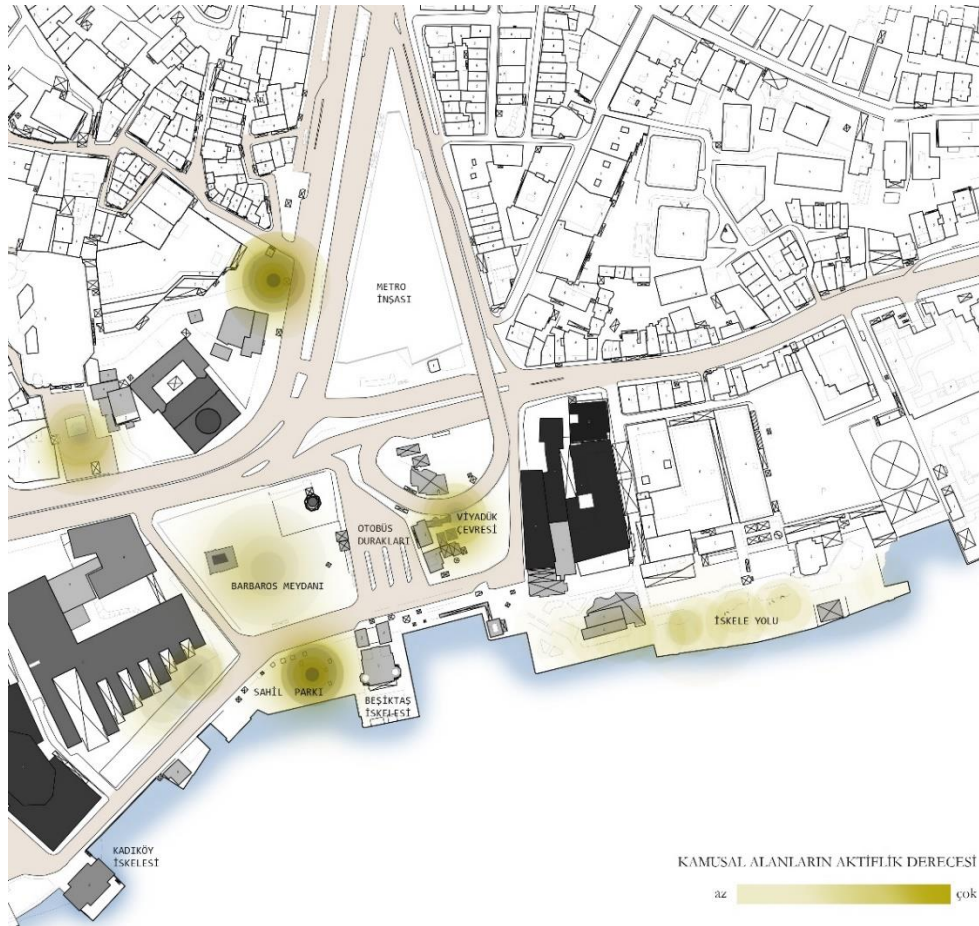


Şekil 17. Beşiktaş Sahil çevresinin Kevin Lynch haritalamasına göre değerlendirilmesi (yazar).

2.5. Aktif Kullanım ve Yoğunluk

Kamusal alanların çeşitli sınırlarla birbirinden ayrılması bu alanların sosyal karakterlerinin birbirlerinden farklı olmasına yol açmıştır. Barbaros Meydanı, otobüs duraklarının arkasındaki viyadük ayağının olduğu alan, Beşiktaş İskelesi'nin yanındaki sahil parkı sosyalleşmenin gözlemlenebileceği üç ayrı konum olarak değerlendirilebilir. Konumu sebebi ile yoğun olarak kullanılan Beşiktaş iskelesi ve yakın çevresi insanların dinlendiği ve sosyalleştiği, Boğaz manzarası ile etkileşimde olduğu, yazın iskele yanındaki park alanında yere oturarak suyla yakınlık kurduğu ve diğer insanlarla etkileşimde bulunduğu bir kamusal alan olarak canlı ve sosyaldır. Barbaros Meydanı'nda ise sosyalleşmenin sıradan günlerde daha az olduğunu gözlemlemek mümkündür. Bunun sebebi meydan ölçeğinin büyük olması, yapı çevresinde kuzeyden araç yolu, batıdan Deniz Müzesi'nin oluşturduğu sağır cephe ile kesintiye uğraması, kent mobilyalarının birbirinden uzak ve davetkar olmayışı, çevrede meydanı besleyen ticari ve kültürel alanların az olması gösterilebilir. Kaykay, paten veya bisiklet sürme gibi aktiviteler dışında keyfi olarak kullanılmadığı görülmektedir. Meydanın özel günlerde geniş bir alan sağlaması sebebi ile tören, bayram, iftar, konser gibi toplu aktiviteler için kullanıldığını söylemek mümkündür. Otobüs duraklarının doğusunda kalan ve üst yol viyadüğü ile artık alanların olduğu kısımda söz konusu alandaki dükkân işletmecilerinin, şoförlerin veya yakın çevrede sürekli bulunan esnafın sosyalleştiği ve durakladığı görülmektedir. Büfeler, yemek yerleri ve kafeler bu durumu beslemektedir.

Genel olarak meydanın çalışan veya öğrenci olarak, gün içerisinde yer değiştirme halinde olan kullanıcı tipine hitap ettiğini söylemek mümkündür. Bölgenin genellikle ticari ve eğitim alanlarından oluşan kimliği göz önünde bulundurulduğunda bu durum şaşırtıcı olmamaktadır. Aşağıdaki haritada tarif edilen alanların birbirlerine göre sosyallik derecesi koyudan açığa doğru derecelendirilmiştir (Şekil 18).



Şekil 18. Beşiktaş Sahil çevresinin kamusal alanlarının aktiflik derecesinin haritalanması (yazar).

SONUÇ:

Geçmişe dair simgesel ve toplumsal referansları olan ve uzun yıllardır kullanılan kentsel kamusal alanların günümüzde sürdürülmesi kentliler adına aktif ve kaliteli bir şekilde kullanılabilir olacak alanların değerini göstermektedir. Kentlerin değişmesi, toplumsal dönüşümler ve günümüzün meselesi olan pandemi ile daha izole veya bireyselleşen mekan anlayışı kamusal alanların değerlerini farklılaştırmaktadır. Meydan, park veya sokak gibi kamusal açık alanların önemi her zaman etkin olmakla birlikte kullanım biçimlerinin dönüştüğünü söylemek mümkündür. Ortak kamusal alanların çeşitli kamusal faaliyetlerle beslendiğinde çekici hale gelebilmesi mümkün olmakla birlikte yapıları çevrenin kalitesi bu alanların oluşumu için araç haline gelmektedir. Bu çalışmada kentte açık kamusal alanların iyi tasarlanmış, konforlu ve kaliteli mekanlara ihtiyaç duyduğu vurgulanmış, Beşiktaş İskele Meydanı ve çevresi incelenmiştir. Yapılan araştırma ve analizler doğrultusunda Beşiktaş Sahili ve çevresindeki kamusal alanlar ulaşım akslarıyla kullanıcı yoğunluğu olan, Boğaz ile güçlü bir bağ kuran, Osmanlı döneminde beri kamusal olarak kullanılan alanları ile cazibesi olan, aktif işleyen ve güvenli bir kamusal alan olarak değerlendirilmiştir. Beşiktaş sahili ve çevresinin tarihsel süreçler içerisinde çeşitli dönüşümleri araştırılmış ve gelişen ulaşım araçları ile yolların açılmasının söz konusu alandaki kamusal alanların bölünerek araç yollarına ve toplu taşıma duraklarına dönüşmesine sebep olduğu görülmüştür. Kamusal alan ve mekânsal kalite konusunda bölüm alt başlıklarında çeşitli sosyal ve fonksiyonel faaliyetlerle beslenen ve aktif olan Beşiktaş İskele Meydanı ve çevresinin yeterli ve yetersiz bulunan özellikleri ifade edilmiştir.

Çevrede yer alan Beşiktaş İskelesi tarihsel sürekliliği olan ve etrafındaki sahil parkı ile kamusal olarak iyi işleyen bir alan sunmaktadır. Söz konusu kıyı çevrenin ulaşım güzergahının yanında buluşma, manzaraya dönük vakit geçirme, dinlenme gibi çeşitli sosyal faaliyetler ile aktif olduğu görülmektedir. Kıyıdan iç kısımlara doğru ilerlendiğinde Beşiktaş meydanının tanımlı alanlarının geçiş güzergahı olarak yoğun kullanıldığı ve etrafındaki yapıları çevrenin meydanı beslemediği gözlenmiştir. Örneğin Barbaros Meydanı boşluğunun Deniz Müzesi'nin sağır cephesi ile batıdan sınırlanmış olması, kamusal giriş aksını ana yol yönünde kuzeyden planlaması ve sağır duvarın önündeki araç yolunun alanı kesmesi, Beşiktaş Meydanı'nın etrafını saran otobüs durakları ve araç yolları ile bölünmesi söz konusu alanların kamusal alanın aktif olarak oluşmasına engel olmaktadır.

Çevrenin imgesel değeri yüksek olan yapıları olarak iskele, müze, anıt, türbe ve camii yapıları alanın kimliğini oluşturmakla birlikte tanımlı kamusal alan oluşumuna katkıda bulunmaktadır. Bu yapıların tarihsel sürekliliği burada yer alan aktivitelerin sürdürülmesinde etkili olmaktadır. Diğer yandan meydanı besleyen en önemli öğenin deniz ulaşımı ve yaya sirkülasyonu olduğunu söylemek mümkündür. Bu durum kullanıcıların güzergahları ve alanı kullanma biçimlerinin iskeleye erişim odağında olması üzerinden ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak Beşiktaş İskele Meydanı ve çevresi ulaşım araçları çeşitliliği sebebi ile yoğun olarak kullanılan, Avrupa yakasının çeşitli bölgelerine ulaşımın başlangıç noktası olan, farklı yaş gruplarınca rahatlıkla ulaşılabilen, boğaz kıyısında yer alması ve tarihsel sürekliliği olması sebebi ile karakteristik bir değeri olan bir alan olarak görülmüştür. Meydanın her yönden farklı bir çevresel etkiye sahip olduğu açıklanmış, görseller ve haritalamalar ile gösterilmiştir. Fiziksel kalite açısından olumlu yönlerini aktif kullanıma imkan tanıması, farklı zamanlarda toplanma, tören, konser gibi ortak kamusal aktivitelere yer sağlaması, gün içerisinde geçip giden kentliler için kolay bir yönelim sağlaması, kıyıya açılan kısımlarda dinlenebilme ve sosyalleşebilme olanağı sunan donatılar olması gibi özellikler üzerinden görmek mümkün olmuştur. Olumsuz yönleri ise tarihsel süreklilik içerisinde meydanın yayalar odağında değil toplu taşıma ve ulaşım odağında geliştirilmesi, bu sebeple yoğun bir trafik alanı içerisinde kalan meydanın kıyı ile olan etkileşiminin kopuk hale gelmesi, otobüs duraklarının ve sonradan eklenen Turyol ve İdo iskelelerinin giriş turnikelerinin yaya alanlarını kısıtlaması ve görsel etkileşimde kopukluğa uğratması gibi özellikler olarak değerlendirilmiştir.

Günümüz pandemik koşulları, temiz hava ve dış mekanlarda sosyalleşebilme durumu, açık kamusal alanların değerini bir kere daha göstermektedir. İstanbul gibi metropol bir kentte merkezi ve yoğun olarak kullanılan kamusal alanların kalite parametrelerine uygunluğu gittikçe daha da önem kazanmaktadır. Bu sebeple Beşiktaş sahil çevresi ve onu besleyen kamusal boşlukların kıyı ile görsel ve fiziksel iletişime sahip, sosyal ve aktif kullanıma imkan tanıyan donatılar ile düzenli bir alan olarak geliştirilebilmesi mümkündür. Bu araştırmanın Beşiktaş sahil çevresinde gelecekte yapılabilecek değişiklikler adına yol gösterici olacağı düşünülmektedir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: yok

KAYNAKÇA:

Kitaplar:

Akbayar, N. (1998). Düünden Bugüne Beşiktaş.

Gehl, J., & Gemz, L. (2004). Public spaces-public life.

Gehl, J. (2011). Life between buildings: using public space. Island press.

Jacobs, J., & Doğan, B. (2011). Büyük Amerikan şehirlerinin ölümü ve yaşamı. Metis Yayınları.

Kırdar, L. (1947). Yenileşen İstanbul (1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul'da Neler Yapıldı?). İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediye Matbaası.

Lynch, K. (1984). Good city form, Cambridge, Mass: MIT Press.

Whyte, W. H. (1980). The social life of small urban spaces.

Makaleler:

Carmona, M. (2010). Contemporary public space, part two: classification. *Journal of Urban Design*, 15(2), 157-173.

Çağlayan, M. (2020). Beşiktaş'ın 19. Yüzyıldaki Kentsel Dönüşümüne Bir Bakış. *Artuklu İnsan ve Toplum Bilim Dergisi*, 5(1), 33-52.

Erdönmez, M. E., & Çelik, F., (2016). Kentsel Mekânda Kamusal Alan İlişkileri. *TÜBA-KET*, 14, s. 145-163

Handy, S. L., Boarnet, M. G., Ewing, R., & Killingsworth, R. E. (2002). How the built environment affects physical activity: views from urban planning. *American journal of preventive medicine*, 23(2), 64-73.

Önal, M. 1967. Beşiktaş'ta Barbaroz Servis İstasyonu ve Restoran, Arkitekt 1967-01

Uzgören, G., & Erdönmez, M. E. (2017). Kamusal açık alanlarda mekan kalitesi ve kentsel mekan aktiviteleri ilişkisi üzerine karşılaştırmalı bir inceleme.

Yusufoğlu, N. T., & Kara P. N. (2017). Beşiktaş Tayyare Fabrikası (1936-1943). *Megaron*, 12(2), s.6.

Tezler:

Gökyay, D. (2009). Beşiktaş Köyiçi kentsel sit alanının 20.yy başından günümüze değişimi ve korunması için öneriler. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalı.

Göyünç, N. (1948). Beşiktaş'ın Tarihi (Fetihten zamanımıza kadar). Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölüm

Web siteleri :

URL-1 Osmanlı İstanbul’unda Kentsel Mekânın Değişim Süreci <https://istanbultarihi.ist/21-osmanli-istanbulunda-kentsel-mekanin-degisim-sureci> (Erişim Tarihi 09.01.2021)

URL-2 Eski Haritalar <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/> (Erişim Tarihi 09.01.2021)


URL-3 Necip Bey Haritaları <https://istanbultarihi.ist/29-osmanli-haritalarinda-istanbul> (Erişim Tarihi 09.01.2021)

URL-4 Eski İstanbul Fotoğrafları <http://www.eskiistanbul.net/tag/be%C5%9Fikta%C5%9F/> (Erişim Tarihi 09.01.2021)

URL-5 Pervititch Haritaları <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/109102> (Erişim Tarihi 09.01.2021)

URL-6 Deniz Müzesi <https://v3.arkitera.com/h54726-gecmisin-modern-mimarligi---3-besiktas---%C5%9Eisli.html>
<https://www.arkitektuel.com/istanbul-deniz-muzesi/> (Erişim Tarihi 09.01.2021)

URL-7 What Makes a Great Place? <https://www.pps.org/article/grplacefeat> (Erişim Tarihi 12.01.2021)

Article Info	REVIEW ARTICLE	DERLEME MAKALESİ	
Title of Article	Evaluation of Industrial Areas with Ecological Approach in the Urban Renewal Process: The Case of Emscher Park		
Corresponding Author	Başak YURTSEVEN Ankara Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü basakyurtseven1@gmail.com		
Received Date	29.12.2020		
Accepted Date	19.02.2020		
Author / Authors	Başak YURTSEVEN	ORCID: 0000-0001-6074-0906	
How to Cite	Yurtseven, B. (2021). Kentsel Yenileme Sürecinde Endüstri Alanlarının Ekolojik Yaklaşım ile Değerlendirilmesi: Emscher Park Örneği , Kent Akademisi, Volume, 14 (45), Issue 13, Pages, 260-277		

Kentsel Yenileme Sürecinde Endüstri Alanlarının Ekolojik Yaklaşım ile Değerlendirilmesi: Emscher Park Örneği

Başak YURTSEVEN¹

ABSTRACT:

Industrial sites located in areas close to railway networks and water sources with the accelerating technology in the Industrial Revolution began to abandon on account of the changing and developing production systems, and people's preferences in the 1950s. At present, abandoned, unused, collapsed, and blasted industrial areas which are located among the dense urban texture are defined as the most intense areas of urban renewal projects. Realization of projects aiming to increase the quality of life of the people as well as public interests in the renewal of industrial areas reshape the social and cultural life, preserve the industrial heritage and enable the improvement of recreation and industrial tourism creating more sustainable urban spaces. In this sense, the process of urban renewal in the old industrial areas with an ecological approach would be important.

The aim of this study is that the old industrial areas, which are seen as trapped and lost spaces within the urban fabric, should be handled within the scope of urban ecological renewal. In this process, it is necessary to reveal the potential of the urban landscape, to criticize the missing points, and to take steps to improve the quality of urban life in industrial areas. In this paper, the project of Emscher Park which is located in the Ruhr Region has been selected. In this project, which is an ecological renovation, evaluations were made about what kind of issues were discussed, which implementations were realized, and the scope of the project. Therefore, it is seen that the old industrial areas which make an impression on both people and the history of cities have the potential to be reintroduced to the cities even if they have completed their functions.

KEYWORDS: Industrial areas, urban renewal, ecological approach, Emscher Park, urban landscape

¹ PhD Candidate, Ankara University, Faculty of Agriculture, Department of Landscape Architecture, basakyurtseven1@gmail.com

ÖZ:

Endüstri Devrimi ve hızlanan teknoloji ile, tercihen su kaynakları ve demiryolu yakınlarına konumlanan sanayi tesisleri, 1950’li yıllarda gelişen ve değişen üretim sistemleri ve insanların tercihleri sebebiyle terk edilmeye başlamıştır. Günümüzde, yoğun kent dokusu arasında yer alan; ancak atıl, kullanılmayan, çöküntü haline gelmiş ve tahrip olmuş endüstriyel alanlar, kentsel yenileme projelerinin en yoğun yaşandığı alanlar olarak nitelendirilmektedir. Endüstriyel alanların yenilenmesinde hem kamusal yararı hem de kentlinin yaşam kalitesini arttırmaya yönelik projelerin gerçekleştirilmesi; sosyal ve kültürel yaşam anlayışını yeniden şekillendirmekte, endüstriyel mirası korumakta, rekreasyon ve endüstriyel turizmin gelişmesiyle daha sürdürülebilir kentsel mekânların yaratılmasına imkân tanımaktadır. Bu bağlamda, endüstriyel alanlardaki kentsel yenileme süreçlerinin, ekolojik bir yaklaşımla yürütülmesi önemlidir.

Bu çalışmanın amacı, kent dokusu içinde sıkışan ve kayıp mekânlar olarak görülen eski endüstri alanlarının, kentsel ekolojik yenileme kapsamında ele alınması gerektiğini, bu süreçte kentsel peyzajın potansiyellerinin ortaya çıkarılmasını, eksik noktaları eleştirmeyi ve sanayi alanlarının yaşam kalitesini iyileştirmeye yönelik adımlar atılması gerektiğini savunmaktadır. Çalışmada, Ruhr Bölgesi’nde yer alan Emscher Park projesi seçilmiştir. Ekolojik bir yenileme olan bu projede, ne tür konuların ele alındığı, hangi uygulamaların gerçekleştirildiği ve projenin kapsamına ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Böylelikle, kentlerin ve kentlilerin geçmişinde iz bırakan eski endüstriyel alanların aslında fonksiyonlarını tamamlamış olsalar dahi yeniden kentlere kazandırılabilme potansiyellerinin olduğu görülmektedir.

ANAHTAR KELİMELEER: Endüstriyel alanlar, kentsel yenileme, ekolojik yaklaşım, Emscher Park, kentsel peyzaj

“Kentsel Yenileme Sürecinde Endüstri Alanlarının Ekolojik Yaklaşım ile Değerlendirilmesi: Emscher Park Örneği”

GİRİŞ:

Endüstri devriminin ortaya çıkışıyla beraber, kırsal yerleşim alanlarında yaşamakta olan insanlar, kent merkezlerine doğru bir yönelim göstermişlerdir. Nüfusun son 50 yıl içerisinde, 1 milyondan 5 milyon üzerine çıkmasıyla, büyük kentlerin çoğu metropollere ve mega kentlere dönüşmüştür (Kaya vd., 2015). Bununla birlikte artan nüfus, mekânsal yetersizliklerin neden olduğu endüstrileşme ile meydana gelen ilk büyük çaptaki dönüşümler, yine endüstri döneminin başlangıcına denk gelmektedir. Dünyada olduğu gibi, ülkemizde de hissedilen bu yıkım süreci, az gelişmiş ülkelerde olduğu kadar, gelişmiş ülkelerde de kendini büyük ölçüde göstermektedir. Özellikle, kentleşme sürecinin, plansız, denetimsiz ve aynı zamanda programsız mekânlar üretmesi, gelişimini henüz tamamlamış olan ülkeler için fiziksel, sosyal ve teknolojik açıdan tehdit oluşturmaktadır (Gökçe ve Uslu, 2016). Programsız, plansız ve hızlı kentleşme sonucunda barınma sorunları, gecekondulaşma, bilinçsiz bir biçimde doğal kaynakların tüketimi, kentsel estetiğin bozulması, kentlerin kimliksizleşmesi, ulaşım ve altyapı problemleri meydana gelmektedir. Bütün bu sorunlar, kentsel çevre yenileme gerekliliğini ortaya çıkartmaktadır. Kentsel yenileme olgusu günümüzde değişik biçimlerde tanımlanmaktadır. Bir tanıma göre yenileme, gün geçtikçe eskiyen, kullanılmayan ve yıpranmış kentsel mekânların, günümüz şartlarına uygun hale getirilmesi için yapılan bir çalışmadır (Özden, 2008). Bu tanımdan yola çıkılarak, kentsel yenilemenin temelinde canlanma, dönüşüm ve değişim gibi kavramların oluşturduğu bir dinamizmin yer aldığı söylenebilir. Özden (2008)’e göre, “urban renewal” karşılığı olarak dilimize çevrilmiş olan kentsel yenileme olgusu, daha sonradan “urban renaissance” karşılığı olan “kentsel rönesans/yenileşme” olarak ortaya çıkmakta, yeni yaşam biçimi ve yeni koşulların yaratılması anlamına gelmektedir. Kentsel yenileme olgusunun temelinde, trafik düzenlemelerinin yapılması, açık mekânların iyileştirilmesi ve daha iyi bir kentsel altyapının kurulması yer almaktadır.

Özellikle, kentleşme ve endüstrileşmenin artmasıyla beraber hem kentler hem de kentliler olumsuz yönde etkilenmeye devam etmektedir. Yeşil alanların yüksek yapılar arasında giderek yok olmaya başlaması, yanlış koruma çalışmaları, bilinçsizlik, zaman içerisinde meydana gelen fiziksel değişimler ve teknolojik gelişmelere ayak uyduramamak, son yıllarda eski endüstri alanlarının zarar görmesine neden olmaktadır. Belirli bir zamandan sonra işlevini yitiren bu mekânlar, yıkılmaya terk edilmekte ve endüstriyel miras için büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Bu mekânlar, inşa

edildikleri zaman çağın ihtiyaçlarını karşılayan fiziksel ve teknolojik özelliklere sahip bir konumdayken, zaman içerisinde yapısal bozulmalar, teknolojinin hızla gelişmesiyle, yetersiz kalan teknik donanım ve zayıflamalar sonucunda, endüstriyel alanlar çoğu işlevini yitirmektedir. Bu noktada, açık kamusal mekânların endüstriyel alanların olumsuz etkilerinden korunması konusu giderek önem kazanmaktadır (Kaya vd., 2015).

Kentlerdeki arazi değerlerinin hızla artışı, endüstriyel alanların buldukları konumlarından dolayı değerli görülmeleri ve kentsel mekânın niteliğini arttırmaları, bu mekânların yeniden programlanarak ve yenilenerek kullanılmalarını gerekli kılmıştır (Kaya vd., 2015). Son yıllarda, teknolojik gelişmelerle birlikte değer kazanmaya başlayan ve değişim gösteren sanayi alanlarının kent merkezleri dışında yer alması fikri benimsenirken, kent içerisinde kullanılmayan, işlevsizleşen ve çöküntü haline gelmiş endüstriyel alanların değerlendirilmesi söz konusu olmaktadır. Bu mekânların ekolojik bir yaklaşımla park alanlarına dönüştürülmesi, şehir baskısı altındaki insanların dinlenme, eğlenme, spor yapma gibi gündelik yaşantısını etkileyerek, yaşam kalitesinin yükseltilmesine olanak tanyacaktır. Kent içerisindeki eski endüstriyel alanların yenilenmesi, yeni fonksiyonlar ve yeni biçimlenmeler ile kentlerin yeniden yapılanma sürecine girdiğinin de bir göstergesidir. Bu bağlamda, endüstriyel alanların kente kazandırmış olduğu ekonomik kazanımlar ve teknolojik gelişmeler açısından önemli bir role sahip olduğu açıktır.

Bu noktada tarihi endüstriyel mirasın korunması konusu ön plana çıkmaktadır. Endüstriyel miras, endüstri kültürüne ait mimari, tarihsel, aynı zaman da sosyal niteliklere sahip kalınlardan meydana gelmektedir. Fabrikalar, atölyeler, depolar ve sanayi için kullanılan alanlar bu kalınlardan bir parçasını oluşturmaktadır. Uluslararası bir organizasyon olan ve genel amacı tarihi kültürün korunması ve değerlendirilmesine ilişkin prensipler geliştiren ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) ve Endüstri Mirasını Koruma Uluslararası Komitesi (TICCIH) de endüstriyel mirasın korunması ve sürdürülebilirliği için her araştırmayı desteklediklerini belirtmektedirler (Kaçar, 2016). Buna ek olarak, endüstri yapılarına yeniden işlev kazandırılması durumu ilk olarak 1950’li yıllarda önem kazanmış ve İngiltere’de yayılım göstermiştir (Büyükarıslan ve Güney, 2013). “Endüstri Arkeolojisi (*Industrial Archaeology*)” olarak ifade edilen kavram, aynı dönemde sanat tarihçisi olan Alois Riegl tarafından tanımlanmıştır (Büyükarıslan ve Güney, 2013). Endüstri arkeolojisi, geçmiş ve günümüz arasında bir bağ kurarak, tarihi çevrelerin korunmasını ve tarihi kimliğin sürdürülebilirliğini amaçlamaktadır. Endüstriyel çevrelerin yenilenmesi durumunda, mekânsal ve hacimsel kurgunun yaratılması, strüktürel sistemlerin incelenmesi gerekmektedir, ki bu da bulunulan yer’e ait bir tasarımın oluşturulmasına yardımcı olmaktadır. Diğer yönden, sürdürülebilir bir yenilenmenin gerçekleşmesi için ekolojik prensiplerden yararlanmak da önemlidir. Endüstri alanlarının ekolojik prensiplerle tasarlanması durumu “endüstriyel ekoloji” olarak ifade edilmektedir. Döngüsel kaynak kullanımlarının ve verimliliğin sağlanması, atık çıkışlarının engellenmesi gibi hedefler yaratılan bu kavram için temeldir (Özsoy, 2018).

Endüstriyel alanların kent içerisindeki faaliyetleri sonucunda kente sosyal, ekonomik ve görsel açıdan katkı sağladıkları gibi, faaliyetleri sonlandıktan sonra da kente estetik, görsel ve ekonomik anlamda kentlere kazanım sağlamaları mümkündür, çünkü endüstriyel alanların barındırdıkları potansiyeller gereği, kent ve kentlilerin yararına çalışan bir sistemler bütünü olarak ifade edilebilir (Kaya vd., 2015). Bu noktada, ekolojik bir yaklaşımla ve doğaya uyumlu bir şekilde eski endüstriyel alanlarının yenilenmesi, kentsel yaşam kalitesini iyileştirme düşüncesini beraberinde getirmekte, insanlara daha konforlu mekânlar sunmakta, kent yaşamının her yönünü ele alabilen ve mekânlara kimlik kazandırmaya yardımcı olan alanlara dönüştürmektedir. Günümüzde, çoğu endüstriyel alanın ekolojik temelli bir yaklaşım sunarak parklara dönüştürüldüğü görülmekte, böylece yapıların özgün kimlikleri ve geçmişin izleri korunarak; tüketmeden yaşamaya yönlendiren, çevreye duyarlı, daha çok açık yeşil alanların olduğu ve enerji etkin planlamanın yer aldığı mekânlar haline geldiği görülmektedir. Bu dönüşümlerin en büyük örnekleri arasında, The High Line Park, Londra Olimpiyat Parkı, Ariel Sharon Park, Ruhr Bölgesi’nde bulunan Duisburg Park, Londra Dok Alanları Dönüşüm Projesi gelmektedir (Oğuz vd., 2010).

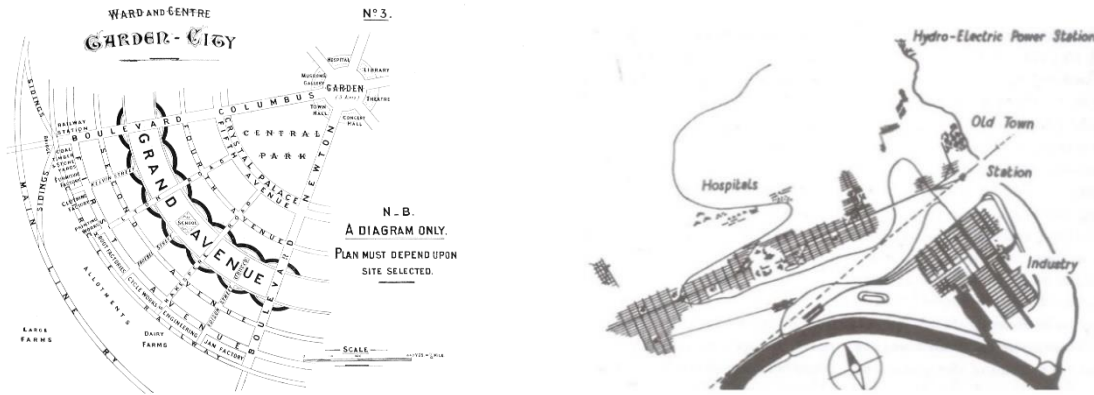
Ülkemizde endüstri alanlarının ekolojik bir yaklaşımla yeniden ele alınması konusu çok yaygın görülmemektedir. Kaçar (2016)’a göre, günümüzde Santral İstanbul olarak kullanılan Silahtarağa Elektrik Santrali; Kadir Has Üniversitesi olarak kullanılan Cibali Tütün Fabrikası; Rahmi Koç Endüstri Müzesi olarak kullanılan Tarihi Lengerhane Binası; İstanbul Su Medeniyetleri Müzesi olarak kullanılan Terkos Su Pompa İstasyonu; CerModern Sanat Merkezi olarak kullanılan Demiryolu Onarım Atölyesi ve SekaPark olarak kullanılan Seka Kağıt Fabrikası endüstriyel alanların dönüştürüldüğü ve rehabilite edildiği en bilinen örnekler olarak gösterilmektedir. Kaya vd. (2015)’e göre, ülkemizde yer alan eski endüstriyel alanların ve çoğunlukla kent çeperlerinde bulunan kullanılmayan, işlevsiz organize sanayi bölgelerinin, enerji ve su verimliliklerinin artırıldığı, atık üretiminin en az düzeye

indirildiği alanlar haline getirilmesi veya ekolojik temelli endüstriyel kent parkları olarak tasarlanması, ülkeye hem ekonomik hem de çevresel anlamda büyük yararlar getireceğini belirtmektedir.

Bu çalışmada; kent içerisinde yer alan işlevsiz ve kullanılmayan endüstriyel alanlarının, daha çok açık yeşil alan ihtiyacına bağlı olarak ve ekolojik bir yaklaşım ortaya koyarak, park alanlarına dönüştürülmesinin kentlere ve kentlilere sağlayacağı katkılar üzerinde durulması amaçlanmaktadır. Kentsel ekolojik yenileme örnekleri arasında gösterilen Almanya Ruhr Bölgesi'nde yer alan Emscher Park Kentsel Ekolojik Yenileme Projesi özellikle seçilmiştir. Bir dönem çöküntü bir sanayi bölgesi olan alan, bir yenileme projesi ile turizm endüstrisine kazandırılmıştır. Çalışmada, ekolojik temelli bir yenileme projesi olarak, Emscher Park'ın hangi açılardan nasıl ele alındığına ilişkin değerlendirmeler yapılmış, aynı zamanda kent ve kentliye ekolojik çözümler sunarak hangi boyutlarda katkıda bulunduğu yönelik açıklamalar getirilmiştir.

1. Terk Edilmiş Endüstriyel Miras Alanlarının Yeniden Kente Kazandırılması ve Kentsel Peyzaj ile İlişkisi

16. yüzyıldan gelen bilimsel ve felsefi düşüncelerin birikimleriyle, 1700'lü yıllarda hayvan, rüzgâr ve su gücü kaynaklarının yerini 1800'lü yıllarda buhar gücüne bırakmıştır (Uyanık, 2011). 18. yüzyılın başlangıcıyla beraber buhar gücünün kullanılmaya başlanması, sanayi ve üretim tesislerinin büyük oranda artışına neden olmuştur. Özellikle Avrupa ülkelerinin etkin olduğu kömür üretimi, dokuma ve demir-çelik gibi üretim faaliyetleri, 20. yüzyılın başlamasıyla, İtalya, Hollanda, Rusya ve Japonya gibi ülkelerde Endüstri Devrimi'nin etkilerinin başlangıcı niteliğindedir (Uyanık, 2011). Bu dönemlerde buharlı makinelerin yaygınlaşması, kentlerde endüstrileşme sürecini hızlandırmış, bu bölgelerde kurulan yerleşim alanları yerini metropollere veya gelişmekte olan kentlere bırakmıştır. Göç ve nüfus artışıyla da sanayileşme gelişmiş, sağlıksız yapılaşma dönemi başlamıştır. Buna ek olarak, 19. yüzyılın sonu, 20. yüzyılın başlangıcında, endüstri alanlarının kent ile ilişkisini kurabilmek adına çeşitli yaklaşımlar üretilmiştir. Ebenezer Howard'ın "Bahçe Şehir" ve Tony Garnier'nin "Endüstri Kenti" yaklaşımları bu duruma örnek olarak gösterilebilir (Şekil 1).



Şekil 1. "Bahçe Şehir" (sol) ve "Endüstri Kenti" (sağ) yaklaşımları (Uyanık, 2011)

1950'li yıllardan itibaren çoğunlukla gelişmiş ülkelerde ağır endüstri, çevrede oluşan ses, hava ve su kirliliği, farklılaşan sosyal ihtiyaçlar ve iş gücü kıtlığı gibi nedenlerden dolayı kent merkezlerinin dışına ötelenmiştir. Bu dönemlerde yapılan endüstriyel alanlar daha çok kent çeperlerindeki organize sanayi bölgelerinde yer almıştır, bu durum zamanla endüstriyel alanları kullanılmayan ve âtil mekânlar haline getirmiştir (Gemici, 2011). Terk edilmiş olan bu alanların başlıca nedenlerini sıralayacak olursak, yetersiz anayol erişimleri, alana uyum zorlukları, alan üzerindeki taleplerin belirsiz oluşu ve getirilen yeni fonksiyonların çok yönlü olmaması olarak değerlendirilebilmektedir. Belirli bir döneme kadar kent merkezlerinin odağında yer alan endüstriyel alanlar, günümüzün istekleri doğrultusunda kent merkezlerinin dışına taşınırken, kent içerisinde yer alan sanayi yerleşimleri tamamiyle kullanışsız mekânlara dönüşmüş durumdadır. Diğer yandan, eskiden binlerce kentliye iş olanağı sağlayan bu alanlar yeniden değerlendirilerek ve üretilerek kullanır hale gelmesi mümkündür, çünkü endüstriyel atıklardan temizlenen sanayi bölgeleri, yeni biçimlenmelere açık alanlar olduğundan dolayı yalnızca fiziksel boyutta değil, aynı zamanda sosyal ve ekonomik boyutta da kente yeni bir değer katacaktır. Yurtdışındaki endüstriyel alanların yenileme

sürecini içeren örneklere bakıldığında, “Terk edilmiş endüstri bölgeleri (*Brownfield Redevelopment*)” adı altında bu alanların tanımlandığı görülmektedir (Gemici, 2011). “Brownfield” kavramı, Kanada Ulusal Çevre ve Ekonomi Yuvarlak Masası (NRTEE) tarafından, terk edilen, metruk, kullanılmayan, sahipsiz ve yeniden gelişime açık alanlar olarak tanımlanır (Gemici, 2011) (Şekil 2).



Şekil 2. Önceden geliştirilmiş endüstriyel alan (Brownfield) sınıflandırması (Far, 2011)

Nehir kıyıları, eski demiryolu hatları, faaliyetlerine son verilmiş rafineriler ve endüstriyel kıyıları içerisinde barından sanayi bölgeleri, özellikle ticari, rekreasyonel ve açık yeşil alan fonksiyonlarına dönme potansiyeline sahip alanlar olduğundan dolayı bu bölgeler “brownfield” olarak ifade edilmektedir. “Brownfield” olarak bilinen, terk edilmiş endüstri bölgelerinin yeniden kente kazandırılmasının amacı, açık yeşil alanlar olarak tanımlanan yeteri anlamda geliştirilmemiş kırsal alanlar (*greenfield*) üzerindeki yoğun baskıyı en aza indirmek ve atıl durumda olan sanayi alanlarının farklı işlevler ile konut, ticari ve hizmet anlayışını kente yeniden kazandırmaktır (Şahin, 2012).

Özellikle, Barselona, Danimarka, Almanya ve Rotterdam gibi Avrupa ülke ve şehirlerinde eski endüstri alanlarının yenilenmesi, yüksek kaliteli kamusal alanlar yaratmak için bir fırsat olarak görülmekte, bu noktada, şehir bütünlüğünün sağlanması, ekolojik dengenin kurulması ve sürdürülebilirlik önemli noktalar olarak değerlendirilmektedir. Bunun dengeleri sağlayan en önemli çalışma gruplarından biri Avrupa Birliği 5. Çerçeve Programı kapsamında meydana getirilen RESCUE (*Regeneration of European Sites in Cities and Urban Environment*) çalışma grubudur (Şahin, 2012). 2002 yılında başlatılan bu çalışmalar, genellikle sürdürülebilirlik kavramının, endüstriyel alanlarının yenilenmesi sürecinde nasıl ele alınabileceğini tartışmaktadır (Şahin, 2012).

Tahrip olmuş, çöküntüye uğramış endüstriyel alanların, yenilenmesine ilişkin, Kirkwood 3 ana evrenin varlığından bahsetmektedir (Cichon, 2002). Bunların ilk evresi, tahrip olan ekosistemin onarılmasını ve daha yaşanabilir, sağlıklı kentler yaratılmasını hedefler (Cichon, 2002). Bu bağlamda da kentsel peyzajın canlılığının ve devamlılığının sağlanması gerektiğini vurgular. Bir diğer evresi, ekonomik kalkınma ve ekonominin bu alanlara etkisi üzerinedir, çünkü alanlara yapılmakta olan yatırımlar kentlerle zaman zaman bütünleşmemekte ve bu alanla ekonomik risk altında olmaktadır (Cichon, 2002). Bu noktada, ekonomik riski azaltacak stratejilerin ve politikaların belirlenmesi gerekir. Kirkwood’un son aşamada ele almış olduğu konu ise, tasarım ve planlama çalışmalarını, ekonomiyi ve ekolojik yaklaşım konularını bir arada ele alınması gerektiğini savunmasıdır (Cichon, 2002). Eski sanayi alanlarının geleceğinin bu bağlamda nasıl değerlendirileceği önemlidir. Özellikle son zamanlarda çöküntü haline gelmiş ve kullanılmayan bu alanların kent parkları haline getirildiği görülmekte ve bir yenilik yaratmanın yanı sıra ihtiyaç olarak da şehirlerde yer almaya başlamaktadır. Kent parkları, günümüzde kentsel yaşamın bir parçası konumundadır ve içlerinde yer alan pasif ve aktif rekreasyonel alanlar ile insanların en çok vakit geçirdikleri kamusal mekânlardır (Tabak, 2011). Yurtdışında da genellikle hem yetkililer hem de kent halkı açısından eski endüstriyel alanların yenilenmesinde endüstriyel peyzajın ön plana çıkarılması hedeflenmektedir, çünkü endüstriyel kalıntıların ortaya çıkarılması ve değerlendirilmesinde, parklar kamusal karakteri yansıtmaktadır. Buna ek olarak, sanayi alanlarının çevresinde yer alan yerleşim bölgeleri, farklı fonksiyonlar ve aktivitelerle daha da değer kazanmakta, aynı zamanda

kentsel açık mekânlara dönüşmektedir. Bu açıdan bakıldığında, endüstriyel alanlarda kentsel yenileme yapılırken yeni getirilen kullanımların, çok yönlü ve dinamik bir işleyiş içerisinde olması gerekir.

Yenilenen en iyi örneklerden biri, New York'da yer alan, eski ve kullanılmayan bir demiryolu hattının bir kamusal alana dönüştürüldüğü, uluslararası bir yarışma sonucunda belirlenen "The High Line Park" projesidir. 1960 yılında kısmen yıkılıp, 1980 yılında tren seferlerine son verilen demiryolu hattı, Field Operations ve Dillier Scofidio + Renfro firmalarının iş birliği ile yaklaşık 2.5 kilometre uzunluğuna sahip, sokak seviyesinden yükseltelen bir kent parkı haline getirilmiştir (Gönlügür, 2006). Ticari bir tarihe sahip olan alan, yenileme süreci sonrasında farklı kullanımlara hizmet etmekte ve kent ile doğrudan bir ilişki kurmaktadır. Demiryolu hattı, 9 farklı noktadan erişime ve 2,3 kilometre uzunluğuna sahip kesintisiz bir yürüyüş yoluna sahiptir, aynı zamanda kullanıcılar bu hat boyunca 210 bitki türüyle karşılaşabilmektedir (Bezgin, 2014). Projede kullanılan bitki türleri ise dayanıklı ve sürdürülebilir olmalarına, buna ek olarak renk ve doku değişimlerine sahip olmalarına göre seçilmiştir. Bu da ekolojik anlamda, kent için büyük yararlar sağlamaktadır. Ayrıca, oluşturulan kent parkı, yüksek bir konuma sahip olduğundan dolayı, ana caddelerin trafiğinden etkilenmemektedir, ancak sürekli olarak kent ile iç içedir (Şekil 3).



Şekil 3. İyileştirme projesi kapsamında yükseltelen demiryolu hattı (sol) ve The High Line Parkı (sağ) (Bezgin, 2014)

Yenilerek kent parkına dönüştürülen ve sürdürülebilirliği amaçlayan bir diğer önemli proje ise "Londra Olimpiyat Parkı (*Olympic Park*)"dır (Şekil 4). 2009 yılında Olimpiyat Parkı'nın yenilenmesi için "Olimpiyat Parkı Miras Şirketi-OPLC" kurulmuştur (Özfiliz, 2012). Bu noktada, Londra, kullanıcılara uzun vadede yarar sağlamak ve yeni istihdamların yaratılması için, kent merkezine en yakın konumlanmış, aynı zamanda sanaysiz bir bölge niteliği taşıyan bir alan olan Power Lee Vadisi'ni Olimpiyat Park'a dönüştürmüştür (Lowering, 2013). Böylece çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması hedeflenmiştir. 102 hektarlık kentsel açık yeşil alana sahip olan Londra Olimpiyat Parkı, Britanya'nın en geniş parklarından biri haline gelmiştir. Oyunlar sonrasında "Kraliçe Elizabeth Olimpik Parkı" olarak ifade edilen park, "700 yabancı yaşam alanı barındıran habitat alanı"na sahiptir (Özfiliz, 2012). Projede aynı zamanda, ekolojik bir yaklaşım geliştirilmiştir. Nehir ve kara arasında keskin bir ayırım yaratmak yerine daha birbiri içine geçen mekânların yaratılması amaçlanmıştır. Böylece, hem yeşil alanlar hem de su ekosistemi arasında bağ kurulmaya çalışılmıştır. Buna ek olarak, park bölgesinde bulunan yapıların izleri, açık yeşil alanlar olarak tasarlanmış, bu bağlamda geçmiş ile ilişki kurulmaya çalışılmıştır (Özfiliz, 2012). Olimpiyat Parkı'nda iki önemli peyzaj karakteri yaratılmıştır. Birincisi, genişliğe bağlı olarak oluşturulan pastoral bir kent parkı, diğeri ise çeşitli aktiviteleri içeren ve kentsel bir karaktere sahip olan parktır.



Şekil 4. Olimpiik parkın 2012 Londra Olimpiyatları için oluşturduğu plan (Özfiliz, 2012)

İsrail'in Tel Aviv şehrinde yer alan ve dönüştürülmeden önce büyük bir çöp alanı olan "Ariel Sharon Park" da diğer örnekler gibi ekolojik gelişimi amaçlamaktadır (Şekil 5). Yaklaşık olarak 810 hektarlık bir alana sahip olan park, yenilikçi ve ekolojik çevre projelerinden biridir. Proje, ekolojik dengenin korunması, çevresel değişkenlerin kontrol alınması, sosyal etkileşimi arttıracak yürüyüş yollarının oluşturulması, görsel uyumun sağlanması, hava kirliliğinin azaltılması, geri dönüştürülebilir, kendi kendine yetebilen ve doğal malzemelerin kullanılması gibi hedefler doğrultusunda oluşturulmuştur (Tal, 2012). Bu anlamda, sürdürülebilir bir park modeli yaratıldığını söylemek mümkündür.



Şekil 5. Ariel Sharon Park, Tel Aviv (Latz, 2018)

Daha önceden de bahsedildiği gibi, ülkemizde bu tür yenilenme projelerinin sayısı azdır. Ancak, Türkiye'nin en geniş endüstriyel alanına sahip olan İzmit, bu yenilenmelere örnek olabilecek niteliğe sahip projelerden birini içermektedir. İzmit'in kıyısında yer alan "Seka Kağıt Fabrikası" dönüştürülerek bir kent parkı haline getirilmiştir (Şekil 6). Demiryolu, karayolu ve denizyolu ulaşımına sahip olan Sekapark projesi de diğer projeler gibi ekolojik bir yaklaşım çerçevesinde tasarlanmıştır. 2005 yılında fabrikanın boşaltılması ile halk bu alandan uzaklaştırılmış, kullanılmayan mekân, içinde zamanla büyüyüp gelişen bitki dokusuyla karşı karşıya kalmıştır (Oğuz vd., 2010). Bu bağlamda, alan yoğun bir bitki dokusunu barındırmaktadır. Tasarlanan Sekapark projesinde, var olan yapıların özgünlüğünün korunması temel alınmış, inşa edildikleri döneme bağlı kalınarak yapılar olduğu gibi bırakılmıştır. Buna ek olarak, projede tarihi ve kültürel mirasın korunması esastır. "Yaşat ki yaşasın" mantığı ile planlanan proje, endüstriyel alanda yer alan ve tarihi öneme sahip yapılara yönelik özel planlama kararları alınmıştır (Oğuz vd., 2010). Bu yüzden, Sekapark, bir kent parkı kimliğini taşımakta ve tüm kentin gelişim odağı niteliğindedir.



Şekil 6. SEKA Kâğıt Fabrikası (sol) ve yenileme sonrasında tasarlanan Sekapark (sağ) (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2016)

Yenileme sürecinde, endüstriyel mirasa saygı duyulan, tarihi ve kültürel yapıların korunduğu, endüstriyel kimliğe zarar vermeden tasarımların üretildiği, aynı zamanda her türlü rekreasyonel aktiviteye imkân tanıyacak alanlar yaratmak, sanayi alanlarının endüstriyel parklara dönüşmesi sürecinde hem görsel hem mekânsal hem de sosyal anlamda bu alanlara değer katacaktır. Kentsel yenileme yaklaşımıyla ele alınan endüstriyel alanların, kentsel peyzaj ile ilişkisinin de bu bağlamda çözümlenmesi gerekir. Yenileme sürecinde, açık kentsel mekânların kullanım kararlarını doğru biçimde verebilmek, kentlerde görsel uyumu sağlamak, herkesin kullanımına açık alanlar oluşturmak, ekosistemlerin gelişimini ve korunmasını amaçlamak, boş ve işlevsiz endüstriyel mekânların yeniden kullanılabilir hale getirilmesi için önem taşımaktadır.

2. Yenilenen Endüstriyel Alanların Kentsel Ekolojik Yaklaşım ile Değerlendirilmesi

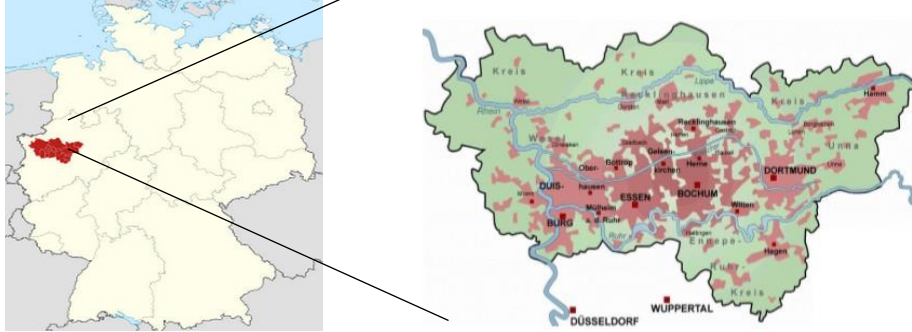
Kentsel ekolojik yaklaşım, sürdürülebilirlik konusunun ekolojik anlamda vurgulanmasını sağlar. Ekolojik anlamda sürdürülebilirliğe bakıldığında, azalmakta olan kaynakların enerji etkin kullanımı, fiziksel yapıların bozulmadan korunabilmesini sağlama ve uzun dönemli sistemlerin kullanılabilmesine bağlıdır (Vural, 2016). Özellikle, 1992 yılında yapılmış olan Rio Konferansı'nda ve 1996 yılında yapılan Habitat-2 Kent Zirvesi'nde, sürdürülebilir ekolojik yaklaşım benimsenmiş ve yaşanabilir bir çevre oluşturulması amaçlanmıştır (Vural, 2016).

Son yıllarda, kullanılmayan, eski ve âtil mekânlar haline gelen endüstriyel alanların yenilenmesi kapsamında, ekolojik yaklaşım konusu ön plana çıkmıştır, çünkü kent içerisinde yer alan bu alanlar, hava, su, toprak kirliliği ve katı atıklar, kentsel peyzaj üzerinde meydana gelen birtakım bozulmalar, yeşil alanların ve doğal yapının bozulması gibi bazı çevresel problemler ile karşı karşıyadır. Kentsel ekolojik yenileme ile endüstriyel alanda bulunan yapıların malzemesinin, kullanılan tekniklerin kentsel yapıya zarar vermeyecek şekilde tasarlanması ve doğal ortama uyum sağlaması gerekir. Ekolojik ve sürdürülebilir yenilemenin temel ilkelerine bakıldığında; yapılarda enerji tasarrufunun sağlanması, çevre kirliliğinin önlenmesi, başta güneş enerjisi olmak üzere enerji kaynaklarının minimum düzeyde kullanılmasını sağlayan tasarımların üretilmesi, açık yeşil alan miktarının artırılması, yaşam kalitesini yükseltmeyi hedefleyen ve biyolojik açıdan tahrip olan alanların geri dönüşüm ile alanlara tekrardan kazandırılması önemlidir (Gökçe ve Uslu, 2016).

Vural (2016)'a göre, Strasbourg'da düzenlenen Bölge Planlama Sorumlusu Avrupa Bakanlar Konferansı'nda ekolojik yenileme sürecinin bazı temel ilkelere bağlı olduğunu ifade etmiştir. Buna göre, endüstriyel alanlarda yapılan kentsel yenilemenin arazi formuna uygunluğu, yeşil alan kullanımı, rüzgârdan vb. gibi kaynaklardan doğal havalandırmanın sağlanabilmesi, doğal yollardan enerji üretimi, malzeme seçiminde ekolojik yapıyı bozmayacak şekilde uygulanması gerektiğini savunmaktadır (Vural, 2016). Bu çalışmada da ekolojik yenileme sürecini içeren ilkeler doğrultusunda, Almanya'nın Ruhr Bölgesi'nde yer alan "Emscher Park Kentsel Ekolojik Yenileme Projesi" değerlendirilecek ve proje kapsamında uygulanan ekolojik yaklaşımlar tartışılacaktır.

2.1. IBA Emscher Park Kentsel Ekolojik Yenileme Projesi

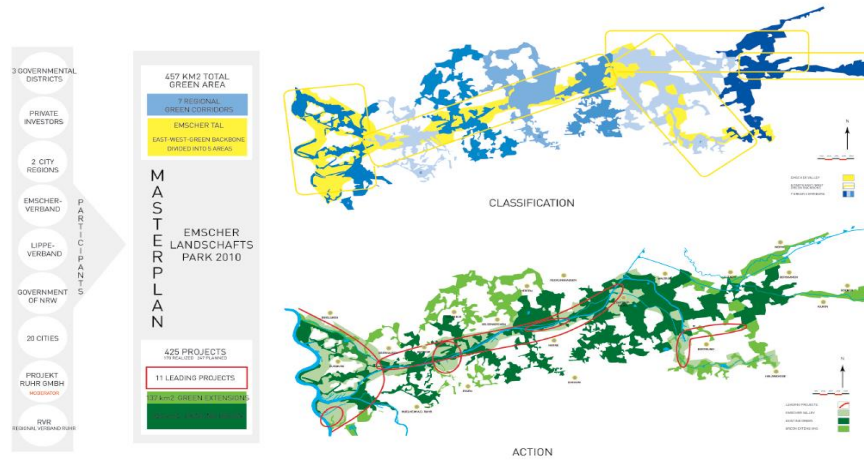
Batı'da bölgesel anlamda gerçekleştirilen en büyük kentsel ekolojik projelerden birisi olan Emscher Park, Almanya'nın en yoğun sanayi alanının yeniden değerlendirilmesiyle ortaya çıkmıştır (Şekil 7). Uyanık (2011), 17 kenti içinde barındırabilecek kadar büyük bir araziye sahip olan parkın, hem sanayi yapılarını hem de konut yerleşim alanlarını kapsadığını, bu yüzden "Bahçe Şehir" anlayışı ile tasarlandığını ifade etmektedir. Zengin kömür yataklarına sahip olduğundan dolayı çelik ve kömür fabrikası olarak işletilen alan, 1960 ve 70'li yıllarda terk edilmiş ve işsiz bir bölge haline gelmeye başlamıştır. Bu durum, özellikle doğal çevrenin büyük oranda zarar görmesine neden olmuştur.



Şekil 7. Almanya, Ruhr Bölgesi'nin coğrafi konumu ve bölgede yer alan 17 kent (Uyanık, 2011)

2.1.1. Projenin Tanımı ve Hedefleri

Ren, Lippe ve Ruhr nehirlerinin çevresinde konumlanan IBA Emscher Park projesi, yaklaşık olarak 8000 km² alan üzerinde kurulmuştur. Almanya'nın en büyük endüstriyel sanayi alanını kapsayan Ruhr Bölgesi'nde, Emscher Park projesi çerçevesinde pek çok yenileme projesine ev sahipliği yapmıştır. Bunlardan bazıları; Zollverein Tasarım ve Yönetim Okulu, Bochum'da Jahrhunderthalle Çelik Fabrikası Dönüşümü, Duisburg İç Liman Bölgesinde yer alan Duisburg Park Projesi, Essen Zeche Zollverein Kömür İşletmesi'dir (Sağlık, 2020). Ayrıca, önerilen projelerin gerçekleştirilebilmesi için 5 adet alt bölge ve 7 adet kentsel yeşil koridor tasarlanması amaçlanmıştır (Şekil 8). Projenin planlanması yapılırken, yeşil koridorların, ana aksların, yolların ve düğüm noktalarının belirlenmesi bölgesel bir ekolojik park sistemini meydana getirmiştir.



Şekil 8. Projede yapılan 5 adet alt bölge ve 7 adet kentsel yeşil koridor (Erbek ve Sağ, 2019)

Projenin planlama sürecine bakıldığında, 1923 yılında Ruhr Bölgesi'nde başlatılan “ekonomik planlama” çalışmaları projenin başlatılmasına yardımcı olmuştur. (Erbek ve Sağ, 2019). Yine aynı dönemlerde, Ruhr Havzası için bir bölge planı oluşturulmuş, 1930 yılında otoyol yol inşaatı için çalışmalar yürütülmüştür (Eraslan, 2007). 1970’li yıllara gelindiğinde, endüstriyel alanda yer alan fabrikalar doğal kaynakların azalmasına, üretim sistemlerinde meydana gelen değişimlere bağlı olarak kapatılmışlardır. 1980’li yıllarda ise, kapatılan fabrikaların zamanla çürümeye başlaması ve arazinin atıl bir duruma gelmesinden dolayı, “Ruhr Havzası Belediyeler Birliği” ve eyalet yönetiminin işbirliği ile geniş çaplı bir yenileme projesi başlatılmıştır (Reicher, 2005). İşlevini yitirmiş gaz depoları, tersaneler, limanlar, kömür işletmeleri, su kuleleri ve türbinler gibi sanayi alanlarını içeren projenin temelinde, ekonomik, sosyal, kültürel, rekreasyonel ve fiziksel sürdürülebilirlik konularının bütünü yer almaktadır. Almanya Hükümeti, IBA (Uluslararası Yapı Sergisi) düşüncesi ile endüstri alanlarını ve atık bölgeleri rekreasyonel aktivite alanlarına dönüştürmeyi hedeflemiş, aynı zamanda birbirinden farklı fonksiyon ve işlevlerin bir bütün halinde birbiriyle olan bağlantılarını sağlamıştır (Tabak, 2011).

Projenin finansman modeli kamu desteklidir ve proje yaklaşık 56 devlet yardım programından faydalanmaktadır. Örneğin, işletme ve konut yardımını içeren programlar, çeşitli eylem planları, eğitim programları vb. gibi planlar bu finansman desteğinden yarar sağlamaktadırlar (Erbek ve Sağ, 2019). Projenin maliyeti ise toplam “2,5 milyar Euro” olarak belirlenmiş, 2000’li yıllardan sonra projenin tamamlanmasıyla arazinin değeri artış göstermiştir. Günümüzde, proje çeşitli endüstri, teknoloji, lojistik ve ticaret alanlarını kapsamakta, buna ek olarak alternatif enerji kaynakları olarak da kullanılmaktadır (Eraslan, 2007).

Projenin uygulama aşamasına gelindiğinde, alanda yapılacak projelerin çoğu ulusal veya uluslararası bir yarışmayla seçilmiş, bu süreçte halk katılımına önem verilmiştir. Projede, teknoloji geliştirme sahaları ve yeni konut üretimlerinin kurulmuş, var olan eski kent dokusu yenilenmiştir. Aynı zamanda, geniş bir kentsel yeşil alan düzenlemesi de yapılmıştır. Bütün bu uygulamalar belirlenen 3 önemli strateji ile geliştirilmiştir: Sergi parkları; bölgesel açık alan sistemleri ve bağımsız (tekil) projeler (Eraslan, 2007). Sergi parklarında, alternatif yollar boyunca kullanıcıların hem dinlenmesi hemde görsel uyumun sağlanması için belirli nirengi noktaları yaratılmıştır. Bölgesel açık alan sistemleri, kullanıcılara kuzey ve güney aksı boyunca koridorlar oluşturarak, tarihi kültürel yapıların ziyaret edilmesine imkân tanımıştır. Bağımsız projeler kapsamında yaklaşık 24 proje yer almaktadır. Yarışmalar sonucunda belirlenen projeler; peyzaj tasarımları, mimari aydınlatmalar, doğal yaşam alanlarının yaratılması, çeşitli konut üretimleri, yaya ve bisiklet yollarının oluşturulmasını gibi konuları kapsamaktadır (Şekil 9).



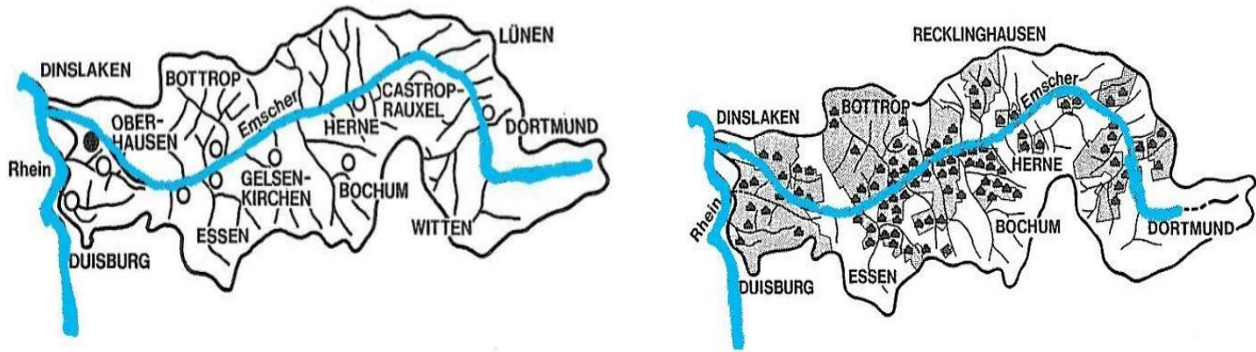
Şekil 9. Emscher Park projesine ait peyzaj düzenlemeleri ve bölgesel geçiş alanları (Karabaş, 2008)

Emscher Peyzaj Park projesinin stratejik gelişme planında 5 temel hedef yer almaktadır. Alanda yer alan kullanılmayan ve terk edilmiş peyzajları korumak, bölünmüş ve parçalanmış alanları bir bütün içerisinde düşünmek, bütünden ayrılan alanları park alanı adı altında tekrardan zonlamak, uzun vadeli tasarımlar üretmek hem yerel hem de bölgesel ölçekte faydalar sağlamak ve bölgesel park sistemi içerisinde açık yeşil alanların korunması gibi hedefler projeye yansıtılmıştır (Kunzmann, 2010). Buna ek olarak, hedeflere ulaşabilmek için 5 ana strateji belirlenmiştir: keşif ve araştırma; saçma ve yayılma; profil yaratmak; ağ sistemi oluşturmak ve birleştirmek (Kunzmann, 2010). Bütün bu

yöntemlerin sonucunda, projede, yeşil bir ağ oluşturularak bölgelerin birleştirilmesi sağlanmış, Emscher Nehri'nin temizlenmesine yönelik çalışmalar yapılmış, kullanılmayan ve işlevsiz endüstriyel yapılar peyzaj ile desteklenerek yeniden hayata geçirilmiş, var olan konutlar iyileştirilmiş ve endüstriyel miras korunmuştur.

2.1.2. Emscher Park Yenileme Projesinde Uygulanan Ekolojik Yaklaşımlar

Öncelikle, Almanya'nın batısında yer alan Emscher Nehri'nin, proje kapsamında büyük bir ekolojik süreçten geçtiği söylenebilir. Projede uygulanan ekolojik yaklaşımlardan biri, Emscher Nehri'nin ıslahını sağlamak olmuştur. Yenileme sürecinden önce bir kanalizasyon olarak görülen nehir, ilerleyen zamanlarda endüstriyel atıkların atıldığı bir havza olarak kullanılmıştır. İslah çalışmalarından sonra, nehrin ekolojik potansiyelleri göz önüne alınarak ve yerel peyzaj özellikleri kullanılarak kente yeniden kazandırılmıştır (Annen, 1990). Nehrin ıslah çalışmaları süresince sızıntıyı kontrol alma, sel baskını konuları tartışılmış, coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak yenileme planları gerçekleştirilmiştir. Buna ek olarak, zemin etütleri yapılmasının yanı sıra, var olan bentler yükseltilmiş ve drenaj sistemleri ilave edilmiştir (Annen, 1990) (Şekil 10).



Şekil 10. Kentlerin Emscher Nehri'ni kirletme dereceleri (sol) ve ıslah için kurulan pompa istasyonları (sağ) (Annen, 1990)

Emscher Park projesinde aynı zamanda var olan su yolları ve açık yeşil alanlar kullanılarak 17 kenti birbirine bağlayan kuzey-güney aksında bulunan 7 adet yeşil koridor önerilmiştir (Şekil 11). Kentlerin içinde dolanan ve yaklaşık 300 km²lik bir alanı kapsayan parklar, bahçeler, yaya yolları ve bisiklet yolları ile bölgeler birbirine bağlanmıştır. Yeşil koridoru kapsayan hat boyunca çeşitli endüstriyel peyzaj parkları yaratılmıştır ve bunlardan birisi Duisburg'da yer alan Nord Peyzaj Parkı'dır.



Şekil 11. Kentleri birbirine bağlayan yeşil koridorlar (Burggraf, 2010)

Peter Latz tarafından tasarlanan Nord Peyzaj Park'ta da ekolojik tasarıma ağırlık verilmiştir. Özellikle sürdürülebilir ve geri dönüştürülebilir malzemelerin kullanılmasına dikkat edilmiştir. Park içinde yer alan "Piazza Metallica" meydanı, parkın sembolü haline gelmiş ve pek çok etkinliğe ev sahipliği yapan bir odak noktası haline gelmiştir (Şekil

12). Meydanda kullanılan 49 adet geri dönüştürülebilir demir kare levhalar ile endüstriyel bir form yaratılması amaçlanmıştır (Tabak, 2011). Yenileme sürecinden önce, parkın merkezinde yer alan döküm kalıplarını kaplamak için bazı demir plakalar kullanılmıştır. Bu demir levhalar zamanla doğal sürecin bir parçası olarak aşınma göstermiştir, diğer yönden bu aşınma süreci günümüzde hala devam etmektedir. Bu da kullanıcıların geçmişle bağını kurmakta, aynı zamanda “yüksek fırınlar ve rüzgâr ısıtıcılarını” görmelerine imkân tanımaktadır (Latzundpartner.de, 2016).



Şekil 12. Latz+Partner tarafından hazırlanan Duisburg Nord Park'ında yer alan geri dönüşümlü “Piazza Metallica” meydanı (Uzun, 2020)

Projenin bir diğer ekolojik yaklaşımı, “yaşayan mekânların üretilmesi” olmuştur (Vallentin ve Scheck, 2013). Biyolojik açıdan tahrip olmuş bölgelerin geri dönüşümünün sağlanması bitkisel tasarım ile gerçekleştirilmiş ve farklı ülkelerden getirilen özel türlerin alana tekrardan kazandırılmıştır (Şekil 13). Tasarlanan proje alanında, yabancı türlerce istila eden, aynı zamanda su ve toprak kirliliği yaşanan mekânlar gözden geçirilmiş, bu alanlar kullanıcıların kullanımına kapatılmıştır. Diğer yönden, var olan bitkisel doku korunarak endüstriyel tarihin sürekliliği sağlanmıştır. Alanda, su kirliliğinin giderilmesi amacıyla uygun türler kullanılarak biyolojik temizleme işlemleri gerçekleştirilmiştir (Demiroğlu ve Onur, 2016). Projenin en büyük özelliklerinden biri ise, var olan eski endüstri yapılarının bitkisel tasarımlarla bütünleştirilmesidir, bu da yapıları sanat objelerine dönüştürmektedir (Demiroğlu ve Onur, 2016)



Şekil 13. Duisburg-Nord Peyzaj Park'ı bitkisel tasarım örnekleri (Hartford, 2017)

Emscher Park projesi kapsamında ayrıca “yaşam alanı ağ (biotope network) sistemi” oluşturulmuştur (Şekil 14). Biyotop kavramı, canlıların karşılıklı iletişime sahip olduğu, aynı zamanda işlevsel anlamda belirli sınırlara sahip olan homojen biçimde oluşturulmuş yaşam alanları olarak tanımlanmaktadır (Akdeniz vd., 2015). Bu bağlamda, kentsel biyotoplar, doğal çevrenin ve bitki-hayvan türlerin korunması açısından önem taşımaktadır. Proje de bu konuyu göz önünde bulundurarak, peyzaj ekolojisi için bir yaşam alanı ağı önermiştir. Proje içinde “ekolojik etkin noktalar” belirlenerek, kentsel biyotop sistemini oluşturan elemanlar güçlendirilmiştir (Vallentin ve Scheck, 2013). Örneğin,

Buna ek olarak, Emscher Park projesi içinde ekolojik sürdürülebilirliğin sağlanması için mevcut altyapı sistemleri de yeniden gözden geçirilmiştir. Emscher Park projesinde “mavi-yeşil altyapı stratejisi”nin uygulandığı görülmektedir. 1990’lı yıllarda dirençli bölgeler yaratmak amacıyla, Emscher Nehri için bir restorasyon projesinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Bu bağlamda bütünleşik bir su döngüsü sağlamak için “entegre bir su yönetimi” geliştirilmiştir (Perini, 2017). Aynı zamanda, nehre yakın 51 km uzunluğa sahip kanalizasyon hattında biriken atık sular bu yöntem ile arıtma tesislerine gönderilmiştir, böylece Emscher Nehri’nin yüzey hidrolojisi yeniden eski haline ve endüstriyel alanlar da açık yeşil alanlara dönüştürülmüştür (Perini, 2017) (Şekil 16).



Şekil 16. Emscher Nehri’nde sağlanan entegre su yönetimi şeması (sol) ve atık kanalına dönüştürülen bir kol (sağ) (Sommerhauser ve Gerner, 2017; Perini, 2017)

Emscher Park, aynı zamanda “sürdürülebilir yağmursuyu yönetim modeli” geliştirmiştir. Bu modelin amacı, yüzey akışındaki yağmur sularına farklı doğal çözümler getirilerek tutulmasını sağlamak ve sızmayı çoğaltmaktır. Buna ek olarak, bu çözüm yolu, yeraltı suyuna ve doğal su döngüsüne büyük oranda yarar sağlamaktadır (Karakoçak, 2011). Bu projede de çatılardan akan yağmur suları, geçirime sahip olmayan alanlardan elde edilen sular, bununla birlikte alanda yer alan drenaj suları biriktirilerek depolanmaktadır (Şekil 17). Yaz aylarında buharlaşmanın etkisiyle azalan su miktarını karşılamak amacıyla, depolarda biriktirilen sular, parkın ihtiyacını karşılamaktadır. Ayrıca, su ihtiyacı karşılanmadan önce, depolardan alınan sular filtrelenerek temizlenmektedir (Vallentin ve Scheck, 2013).



Şekil 17. Yağmur sularının depolandığı alanlar (Vallentin ve Scheck, 2013)

SONUÇ:

Endüstri Devrimi ve bununla birlikte gelişen üretim faaliyetlerinin artışı, yalnızca teknolojik bir devrim değil, bununla beraber gelişmeye devam eden düşünce ve yaşam biçimleri, sosyal, ekonomik ve kültürel boyutları da ele alan çevresel etkiler yaratan dönüşümlerdir. Kent içinde âtil durumda bulunan, kendi değerini yitirmiş ve kentsel kayıp alanlar olarak nitelendirilen eski endüstri bölgelerinin kentsel yenileme kapsamında yeni işlevler ve fonksiyonlar kazanması hem çevresel hem de kültürel sürdürülebilirlik için önemlidir, çünkü bu mekânlar kent içerisinde farklı sosyal ortamlar yaratacak ve endüstriyel mirasın korunmasına katkıda bulunacak alanlardır. Bu bağlamda, eski endüstriyel alanlarının kentsel yenileme kapsamında değerlendirilmekte ve müzeler, sergi alanları, rekreasyonel alanlar veya kültür merkezleri gibi kamusal mekânlar olarak kente yeniden kazandırılmaktadır. Diğer yandan, belirli bir kimliğe sahip olan endüstriyel alanların yenilenmesi, yalnızca yapıların cephesinin değişimiyle dikkate alınmakta, ekolojik ve sürdürülebilirlik kavramları yok sayılmakta, aynı zamanda etkin bir yönetim politikası bulunmamaktadır. Oysaki, günümüzde eski endüstriyel alanların endüstriyel parklara dönüştürüldüğü bu dönemde, kentsel ekolojik yenileme yaklaşımının daha çok vurgulanması gerekir. Buna ek olarak, kültürel ve doğal unsurların birbirleriyle entegre olduğu, koruma-kullanma dengesinin sağlandığı, enerji etkin planlamanın gerçekleştiği yenilemeler yapılması hem kentin hem de kentlinin o alanları sürdürülebilir bir şekilde kullanması açısından önemlidir. Almanya'nın Ruhr Bölgesi'nde yer alan ve Peter Latz tarafından tasarlanan Emscher Park Kentsel Ekolojik Yenileme Projesi, yıkmadan da yenilemenin yapılabileceğinin en büyük göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Eski bir endüstriyel alan olan proje, kentsel yenileme kapsamında kültür, sanat ve rekreasyonel aktivitelere ev sahipliği yaparak hem kent imajına hem de endüstriyel mirasın korunmasına katkı sağlamaktadır. 17 şehri kapsayan bu projede, en büyük ekolojik yaklaşımdan biri Emscher Nehri'nin ıslah çalışmasıdır. Bu süreçte yerel bitki örtüsü kullanılarak, bentler yükseltilerek ve drenaj sistemleri ilave edilerek alandaki peyzajın sürekliliği sağlanmıştır. Aynı zamanda 17 şehri birbirine bağlayan bir ekolojik koridor önerilmiş ve hat boyunca pek çok endüstriyel park tasarlanmıştır, bu da açık yeşil alanların artmasına olanak tanımıştır. Parkların çoğunda geri dönüşümlü malzemelerden ve bitkisel tasarımdan faydalanarak rekreasyonel alanlar yaratılmıştır. Yenilenen yapılarda ise sıfır emisyonlu yeşil bina özelliği uygulanmış ve yapı-kullanıcı dostu teknolojilerin kullanılmasına öncelik verilmiştir. Bu bağlamda da elektrik tüketiminin, CO₂ emisyonunun ve ısı tüketiminin azaldığı görülmüştür. Buna ek olarak, Emscher Park içinde uygulanan ve ekolojik başarıyı önemli ölçüde etkileyen sürdürülebilir altyapı sistemleri kullanılmıştır. Özellikle alanın potansiyelini arttırmak için mavi-yeşil altyapı çözümler sunulmuş, böylece daha yaşanabilir bir çevre oluşturulmuştur. Ayrıca, iklim değişikliğine uyum sağlanması amacıyla çeşitli öneriler getirilmiştir. Sürdürülebilir yağmursuyu yönetimi modeli uygulanarak, yağmursuları yaz aylarında kullanılmak üzere depolanmıştır. Bu yöntemlerin hepsi, doğal çevrenin korunabilmesi ve kente yeniden kazandırılmasını amaçlamaktadır. Bununla birlikte, alanın yaşam kalitesi artmış, toplumsal ihtiyaçlar gözetilmiş ve kullanıcı statüsü değişiklik göstermiştir. Bu yenileme sayesinde Almanya yeni bir turizm ve kültür alanı oluştururken, sanayi tarafından yok edilen doğayı da geri kazanmıştır, ki bu da ekonominin canlanmasına neden olmuştur (Uyanık, 2011). Sosyal, ekonomik, mekânsal, kültürel, fiziksel ve ekolojik sürdürülebilirlik kavramlarının hepsini kapsayan bir proje olmasından dolayı, en önemli kentsel yenileme projeleri arasında yerini almıştır.

Sonuç olarak, eski endüstriyel alanların kentsel yenileme süreci içerisinde, faaliyetlerini tamamladıktan sonra da kentler ve kentliler için görsel, estetik, rekreasyonel, ekonomik ve sosyal açıdan önem taşıdıkları görülmektedir, ancak başarılı bir uygulama, tasarım ve planlama için halkın, yetkililerin, merkezi kurumların ortak çalışma yürütmesi ve güç birliği şarttır. Bu noktada, sürdürülebilir ve ekolojik yaklaşım düşüncesinin göz önünde tutulması, endüstri mirasının geleceğini koruma altına alacak, aynı zamanda kentlerin ihtiyaç duyduğu açık yeşil alanların korunmasına katkıda bulunacaktır. Bu çalışma, ülkemizde yer alan âtil ve işlevsiz endüstriyel alanların çeşitli ekolojik yaklaşımlar ve mevcut altyapı sistemlerinde uygulanacak çeşitli yöntemlerle kentlere yeniden kazandırılmasını amaçlamaktadır, bu da endüstriyel mirasın gelecek kuşaklara aktarılmasına yardımcı olacaktır.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Yoktur.

KAYNAKÇA:

- Akdeniz, N., Çelik, A., ve Ender, E. (2015). Kentsel Ekosistemlerde Biyotopların Önemi: Bursa Kenti Örneği. *Tarım Bilimleri Araştırma Dergisi*, 8(1), 40-43.
- Annen, G. (1990). *The Emscher Park-A Model of Integrated Water Management in An Urbanized Area: Problems and Challenges* (Cilt 198). Germany: IAHS Publication.
- Anonim. (2002). Sürdürülebilir Mimari Örnekler. *Mimarist Dergisi*, 6.
- Bezgin, N. (2014). Hizmet Dışı Kalmış Bir Ulaştırma Yapısının Çağdaş Kentsel Arayışlar İçerisinde Yaratıcı Şekilde Dönüşümü ve Kazanımı: The High Line Project-Manhattan, New York City. *8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 38. Kolokyumu*, (s. 1). İstanbul.
- Burggraf, S. (2010, Ağustos). *Dissertation zur IBA Emscher Park*. Stiftung Deutscher Architekten: <https://www.stiftung-deutscher-architekten.de/meldungen/detail/s-m-burggraef-dissertation-zur-iba-emscher-park/> adresinden alındı.
- Büyükarıslan, B., ve Güney, E. (2013). Endüstriyel Miras Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Süreci ve İstanbul Tuz Ambarı Örneği. *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 6(2), 31-58. Ocak 21, 2021 tarihinde alındı.
- Cichon, J. E. (2002). Remediation Strategies for Brownfields Redevelopment. S. Todds (Dü.) içinde, *Brownfields: A Comprehensive Guide to Redeveloping Contaminated Property* (s. 349). Chicago: American Bar Association.
- Demiroğlu, D., ve Onur, B. (2016). Kentsel sürdürülebilir mekânlar: Ekolojik parklar. *Journal of the Faculty of Forestry*, 66(1), 340-355.
- Emanet, M. (2009). Endüstriyel Alan Dönüşümlerinde Sürdürülebilir Gayrimenkul Geliştirme Kavramı ve Yatırım Araçlarından "Ofis" Kullanımı: Kartal İlçesi Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi, Gayrimenkul Geliştirme Programı, Yüksek Lisans Tezi.
- Eraslan, İ. (2007). Yönetim Mekanizmalarının Kentsel Dönüşüm Algısı ve Uygulamaları Üzerindeki Etkisi: İngiltere, Almanya ve Türkiye Örnekler. Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi. İstanbul.
- Erbek, O., ve Sağ, N. S. (2019). Kentsel Dönüşümde Örnek Proje Deneyimleri ve Çıkarımlar. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12(65), 389-402.
- Far, S. (2011). An Evaluation on Sustainable Brownfield Regeneration Opportunities in Periphery Area of Nicosia Buffer Zone. Master of Science in Urban Design, Eastern Mediterranean University. North Cyprus.
- Gemici, B. (2011). Eski Endüstri Alanlarının Yeniden İşlevlendirilmesinde Kentsel Kalite ve Değer Artışına İlişkin Kullanıcı Algısı: İzmit-Sekapark Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Gönlügür, E. (2006). *High Line: Manhattan'da Sıradışı Bir Park Projesi*. Ocak 20, 2021 tarihinde Arkitera: <https://v3.arkitera.com/h7903-high-line-manhattan-da-siradisi-bir-park-projesi.html> adresinden alındı.
- Hartford, P. (2017, Ocak). *10 landscape design projects that turned neglected spaces into incredible parks*. INHABITAT: <https://inhabitat.com/10-landscape-design-projects-that-turn-damaged-and-neglected-spaces-into-healthy-beautiful-environments/> adresinden alındı.
- Kaçar, A. D. (2016). Learning From the Ruhr: The Case of the World Heritage Site Zollverein as a Model of Conserving Industrial Culture in Turkey. *İdealkent*, 7(19), 474-496. Ocak 21, 2021 tarihinde alındı.

- Karabaş, B. (2008, Nisan). *Endüstriyel Alan Dönüşümleri*. Arkitera: <https://v3.arkitera.com/g70-peyzaj-mimarligi.html?year=&aID=889&o=886> adresinden alındı.
- Karakoçak, B. (2011). An Integrated Approach to Water Management in Kayseri: Rain Water Collection and Storage Design for Kayseri Harikalar Diyarı Water Ski Park. Master of Science, Boğaziçi University Institute of Environmental Sciences, Environmental Technology. İstanbul.
- Kaya, S., Yerli, Ö., ve Döner, S. (2015). Endüstriyel Alanların Endüstriyel Parklara Dönüşmesi. *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 3, 518-534.
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi. (2016). *Seka Tarihi Kronoloji*. Seka Kâğıt Müzesi: <http://sekakagitmuzesi.com/> adresinden alındı.
- Kunzmann, R. (2010). A History and A Future Industrial Heritage For The Whole World International Symposium. Mayıs 4, 2019 tarihinde alındı.
- Latz, T. (2018). Rehabilitation of the Hiriya Landfil, Tel Aviv. *RI-VISTA*, 01, 54-67. Ocak 20, 2021 tarihinde alındı.
- Latzundpartner.de. (2016). *NODU Duisburg Nord Landscape Park, DE*. Ocak 22, 2021 tarihinde Latzundpartner.de: <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/landschaftspark-duisburg-nord-de/> adresinden alındı.
- Lowering, J. (2013). *Olimpiyat Oyunları İstanbul İçin Fırsat mı Tehdit mi?* İstanbul: MSGSÜ Hakkı Eldem Oditoryumu.
- Oğuz, D., Saygı, H., ve Akpınar, N. (2010). Kentiçi Endüstri Alanlarının Dönüşümüne Bir Model: İzmit/Sekapak. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 8(2), 157-167.
- Özfiliz, S. (2012). Olimpiyatlarla Londra'yı Yeniden Tasarlamak. *Yapı Dergisi*, 369, 58-65. Ocak 20, 2021 tarihinde alındı.
- Özsoy, T. (2018). Endüstriyel Ekolojiyi Anlamak Adına Endüstriyel Ortakyaşarlık Örneklerinin İncelenmesi. *Adana Bilim ve Teknoloji Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(2), 22-34.
- Perini, K. (2017). Emscher River, Germany-Strategies and Techniques. K. Perini, & P. Sabbion içinde, *Urban Sustainability and River Restoration: Green and Blue Infrastructure* (First Edition b.). John Wiley and Sons Ltd. Publisher.
- Reicher, C. (2005). Almanya'da Kentsel Planlama: Şehri ve Çevresini Yeniden Dönüştürmek. *Planlama*, 56.
- Sağlık, M. (2020). Kent İçinde Kalmış Endüstri Alanlarının Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Bağlamında Yeniden Değerlendirilmesi: Bursa Organize Sanayi Bölgesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı. Bursa.
- Sommerhauser, M. (2017). *Integrated Sustainable Water Management Projects in Urban Areas*. Mayıs 6, 2019 tarihinde EGLV-Emscher Genossenschaft and Lippeverband: https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/arquivos/mario_sommerhauser.pdf adresinden alındı.
- Sommerhauser, M., ve Gerner, N. (2017). *Europe's Largest River Restoration Projects: The Re-Birtj Of the Emscher Basin-Transforming A Former Mining Landscape Into A Sustainable and Liveable Region*. FGV Projotos: <https://fgvprojetos.fgv.br/en/international-projects> adresinden alındı.
- Şahin, Ö. (2012). Eski Sanayi Alanları Dönüşümünde Ortaklık Modeli Önerisi: Kartal Örneği. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.

Tabak, D. (2011). Endüstriyel Miras Alanlarında Peyzaj Tasarımı Yaklaşımı Yedikule Gazhanesi Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.


Tal, A.-M. (2012). Ariel Sharon Park and the Emergence of Israel's Environmentalism. *Journal of Urban Design*, 17(2), 279-300.

Uyanık, C. (2011). Sürdürülebilirlik Bağlamında Endüstri Alanlarının Yeniden Kullanımı ve Adapazarı Örneği. Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Uzun, G. (2020, Ağustos 30). *Duisburg Nord Park: Post-Endüstriyel Peyzaj Örneği*. Ocak 22, 2021 tarihinde Peyzax: <https://peyzax.com/proje/duisburg-nord-park-post-endustriyel-peyzaj-ornegi/> adresinden alındı.

Vallentin, D., ve Scheck, H. (2013). Technology and nature factored in together. *Emscher 3.0 From grey to blue-Or, how the sky over the Ruhr region fell into the Emscher* (s. 32-63). içinde Bönen: DruckVerlag Kettler. <https://climate-adapt.eea.europa.eu/metadata/case-studies/a-flood-and-heat-proof-green-emscher-valley-germany/11305620.pdf> adresinden alındı.

Vural, N. H. (2016). Ekolojik Sürdürülebilirlik Çerçevesinde Cendere Vadisi Dönüşümünün Mimarlık Bağlamında Değerlendirilmesi Silahtarağa-Kağıthane Merkez Mahallesi Aksı Örneği. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi



Kent Akademisi

KENT AKADEMİSİ

Journal of Urban Culture and Management | Kent Kültürü ve Yönetimi Dergisi

ICAM NETWORK | INFORMATION-COMMUNICATION ART and MEDIA NETWORK


Karadeniz Yazarlar ve Şairler Derneği Yayınları (KAŞYAD) | Black Sea Writers and Poets Association Publishing

Adres: Ahmet Emin Fidan Cultural and Research Center, Evkaf Mah. Evkaf Sok. No: 34 Fatsa ORDU

Publication Technical E Mail: online@kentakademisi.com, editor@kentakademisi.com

For article submit: bilgi@kentakademisi.com, editor@kentakademisi.com

Phone / Fax: +90 425 310 20 30 | **Corporate GSM:** +90532 486 45 03



www.kentakademisi.com | <http://dergipark.gov.tr/kent>