



KENT AKADEMİSİ

KENT KÜLTÜRÜ VE YÖNETİMİ DERGİSİ | JOURNAL OF URBAN CULTURE & MANAGEMENT

ISSN: 2146-9229



Quest for
normalization
in urban areas

Kentlerde
normalleşme
arayışları

Vol: 15 Cilt: 15
Issue: 1 Sayı: 1
Spring Bahar

2022

www.kentakademisi.com



KENT AKADEMİSİ

KENT KÜLTÜRÜ VE YÖNETİMİ DERGİSİ | JOURNAL OF URBAN CULTURE & MANAGEMENT

www.kentakademisi.com | info@kentakademisi.com | ISSN: 2146-9229

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: editor@kentakademisi.com

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

Cover Page Design /Kapak Tasarımı: Ameen M. YOUNS - EMU

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 Double Blind Peer Reviewed Indexed Journal

Publication Period:

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

PUBLICATION MANAGEMENT

Owner: ICAM | Information, Communication, Art and Media Publication Group

Blacksea Poet and Author Association

ICAM Network General Publication Advisor

Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU

Legal Advisers

Lawyer Nuri POYRAZ

Lawyer Gamze AKDERİN

REPRESENTATIVE AGENCIES

Prof.Dr. Kağan GÜNÇE | KKTC Representative

Assoc.Prof.Dr. Pervana MAMEDLI | Azerbaijan Representative

Assoc.Prof.Dr. Simon GRİMA | Malta Representative

Assoc.Prof.Dr. Prachand Man PRADHAN | Nepal Representative

Assist.Prof.Dr. Baktybek ISAKOV | Kirghiz Representative

Assist.Prof.Dr. Masoumeh DAEI | Iranian Representative

Assoc.Prof.Dr. Armağan ÖZTÜRK | Ankara Regional Representative

Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ | İstanbul Regional Representative

Dr. Osman SİRKECİ | Aegean Regional Representative

Prof.Dr. Nurseren TOR | Akdeniz Regional Representative

YAYIN YÖNETİMİ

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

Karadeniz Şairler ve Yazarlar Derneği

ICAM Network Genel Yayın Danışmanı

Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU

Hukuk Danışmanları

Av. Nuri POYRAZ

Av. Gamze AKDERİN

TEMSİLCİLİKLER

Prof.Dr. Kağan GÜNÇE | KKTC Temsilcisi

Doç.Dr. Pervana MAMEDLI | Azerbaycan Temsilcisi

Doç.Dr. Simon GRİMA | Malta Temsilcisi

Doç.Dr. Prachand Man PRADHAN | Nepal Temsilcisi

Dr. Baktybek ISAKOV | Kirgizistan Temsilcisi

Dr. Masoumeh DAEI | İran Temsilcisi

Doç.Dr. Armağan ÖZTÜRK | Ankara Bölge Temsilcisi















Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ | İstanbul Bölge Temsilciliği

Dr. Osman SİRKECİ | Ege Bölge Temsilcisi

Prof.Dr. Nurseren TOR | Akdeniz Bölge Temsilcisi

EDITORIAL BOARD



CHIF EDITORS	GENEL YAYIN EDİTÖRÜ
Assist.Prof.Dr. Ahmet FİDAN ahmet@ahmetfidan.com	Dr.Öğr.Üyesi Ahmet FİDAN ahmet@ahmetfidan.com
EDITORS	EDİTÖRLER ve YAYIN KURULU
Prof.Dr. Nilgün GÖRERTAMER Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ Prof.Dr. Kağan GÜNÇE Prof.Dr. Serap İNCAZ Prof.Dr. Kokan GRCHEV Assoc.Prof.Dr. Şen YÜKSEL Assist.Prof.Dr. Gökçen BAYRAK	Gazi University nilgunqoretamer@gmail.com İstanbul University ebruerdonmez@yahoo.com Eastern Mediterranean University kagan.gunce@emu.edu.tr Kırklareli University serapincaz@gmail.com Eastern Mediterranean University kokan.grchev@emu.edu.tr Beykent University senyuksel@beykent.edu.tr Trakya Üniversitesi bayragkokcen@gmail.com
BRANCH EDITORS	BRANŞ EDİTÖRLERİ
(Winter Issue - Volume, 15, Issue, 1 / Section Editors) According to Article Publication List	(Cilt 15, Sayı 1 Bahar Sayısı Alan Editörleri) Makale Yayın Sırasına Göre
Prof. Dr. Ebru ERDÖNMEZ Prof. Dr. Kamuran ELBEYOĞLU Prof. Dr. Özkan UĞURLU Prof. Dr. Serap İNCAZ Prof. Dr. Umut PEKİN TİMUR Assoc. Prof. Dr. Esmâ MIHLAYANLAR Assoc. Prof. Dr. Mine HASHAS-DEGERTEKİN Assoc. Prof. Dr. Pelin Pınar GİRİTLİOĞLU Assist. Prof. Dr. Açalıya ALPAN Assist. Prof. Dr. Ahmet FİDAN Assist. Prof. Dr. H.Meltem GÜNDOĞDU Assist. Prof. Ercan YÜKSEKYILDIZ	Architecture ebruerdonmez@yahoo.edu.tr Psychology kamuranelbeyoglu@gau.edu.tr MarineTransportation ozkanugurlu24@hotmail.com Interantional Trade andogistics serapincaz@gmail.com Architecture umutpt@karatekin.edu.tr Architecture emihlayanlar@trakya.edu.tr Architecture mhashasd@kennesaw.edu Political Science and Public Administration pinozden@istanbul.edu.tr Architecture acalyaalpan@gmail.com Urbanization and Local Government ahmet@ahmetfidan.com City and Regional Planning gundogdumeltem@hotmail.com Maritime Business Management ercan.yuksekyildiz@samsun.edu.tr
LANGUAGE EDITORS	YABANCI DİL EDİTÖRLERİ
Prof.Dr. Kokan GRCHEV Assoc.Prof.Dr. Ayşe KALAYCI ÖNAÇ Assist.Prof.Dr. Bengi KORGAVUŞ Dr. Başak SAVUN HEKİMOĞLU Res.Assist. Buse AÇIK ETİKE	Eastern Mediterranean University kokan.grchev@emu.edu.tr Izmir Katip Celebi University ayse.kalayci.onac@ic.edu.tr Yeditepe University, bdemirkan@yeditepe.edu.tr Istanbul University basak_savun@istanbul.edu.tr Adana Science and Technology University buse@kentakademisi.com
STATISTICAL EDITORS	İSTATİSTİK EDİTÖRLERİ
Prof.Dr. Soner ÇANKAYA Assoc.Prof.Dr. Tarhan OKAN Assit.Prof.Dr. Kerim Eser AFŞAR	Ondokuz Mayıs University scankaya@omu.edu.tr Gazi University tokan@gazi.edu.tr Dokuz Eylül University eser.afsar@deu.edu.tr
COPY EDITORS	SON OKUYUCU
Ayşe YILMAZ Filiz KURTULMUŞ Muhammet Ali BAŞARAN Mustafa GÜNAYDIN	Content Editor bilgi@bilgiagi.net Environment Engineer zfrcevre@gmail.com Res. Assist. Trakya University malibasaran@trakya.edu.tr Content Editor mustafagunaydin2003@gmail.com
INTERNATIONAL SCIENTIFIC ADVISORY BOARD	ULUSLARARASI BİLİMSSEL DANIŞMA KURULU
HONORARY MEMBERS	
Prof.Dr. Ruşen KELEŞ Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU	Ankara University Toros University
Rankings Alphabet Order by Academic Title (With Afiliation Link)	ID Akademik Unvana Göre Alfabe Sıralı (İsimler bağlı olunan kuruma linklidir.)
Prof. Dr. Abdildacan AKMATALİEV	 Kyrgyz National Academy
Prof. Dr. Adem ESEN	 İstanbul University
Prof. Dr. Akmaral IBRAYEVA	 Northern Kazakhstan Manas Rozybayev State University
Prof. Dr. Azize Serap TUNCER	 Çankırı Karatekin University
Prof. Dr. Bahriye GÜLGÜN	 Ege University
Prof. Dr. Betül KARAGÖZ YERDELEN	 Giresun University
Prof. Dr. Cavit YAVUZ	 Ordu University
Prof. Dr. Cenk DEMİRKIRAN	 İzmir Katipçebe University
Prof. Dr. Claus OTTE	 Bonner Institut Für Migrationsforschung Und Interkulturelles Lernen
Prof. Dr. Claus Peter HAASE	 Berlin Freie Universität
Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ	 Necmettin Erbakan University
Prof. Dr. Demet AYKAL	 Dicle University
Prof. Dr. Didem BAŞ	 İstanbul Arel University
Prof. Dr. Didem EVCİ KİRAZ	 Aydın Menderes University

Prof. Dr. Ebru ERDÖNMEZ	İstanbul University
Prof. Dr. Ghadir GÖLKARİAN	Near East University
Prof. Dr. Harun DEMİRKAYA	Kocaeli University
Prof. Dr. Huriye TOKER	Yaşar University
Prof. Dr. Ing. Iuliu (Gyula) SZÉKELY	Transylvania University
Prof. Dr. Kağan GÜNÇE	Eastern Mediterranean University
Prof. Dr. Kokan GRCHEV	Eastern Mediterranean University
Prof. Dr. Marcial BLONDED	Pontifical Catholic University of Peru
Prof. Dr. Mesut DOĞAN	İstanbul University
Prof. Dr. Mehmet TEKTAS	Bandırma Onyediy Eylöl University
Prof. Dr. Mehmet YILMAZ	Ordu University
Prof. Dr. Mihail KOCHUBOVSKI	Institute of Public Health of Republic of North Macedonia
Prof. Dr. Mustafa İLİCALI	İstanbul Commerce University
Prof. Dr. Nilgün GÖRERTAMER	Gazi University
Prof. Dr. Nuriye ALTINAY PERENDECİ	Akdeniz University
Prof. Dr. Nurseren TOR	Mersin University
Prof. Dr. Özgür EMİNAGAOĞLU	Artvin Çoruh University
Prof. Dr. Prachand Man PRADHAN	Kathmandu University
Prof. Dr. Ruhet GENÇT	Türkisch-Deutsche Universität
Prof. Dr. Sayfuline FLERA	Tataristan Kazan Federal University
Prof. Dr. Serap İNCAZ	Kirklareli University
Prof. Dr. Süleyman TOY	Atatürk University
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. Umut PEKİN TİMUR	Çankırı Karatekin University
Prof. Dr. Yakup BULUT	Gaziantep University
Prof. Dr. Zeynep EREN	Ataturk University
Assoc. Prof. Dr. A. Teyfur ERDOĞDU	Yıldız Technical University
Assoc. Prof. Dr. Aynur CAN ATMACA	Marmara University
Assoc. Prof. Dr. Ayşe KALAYCI ÖNAC	İzmir Katip Çelebi University
Assoc. Prof. Dr. Candan KUŞ SAHİN	Suleyman Demirel University
Assoc. Prof. Dr. Cemil ATAKARA	Cyprus International University
Assoc. Prof. Dr. Cengiz Mesut TOSUN	Mersin University
Assoc. Prof. Dr. Dinmuhammed KELESBAYEV	Ahmet Yesevi University
Assoc. Prof. Dr. Elif AKPINAR KÜLEKÇİ	Atatürk University
Assoc. Prof. Dr. Emel BAYLAN	Yüzüncü Yıl University
Assoc. Prof. Dr. Esmâ MIHLAYANLAR	Trakya University
Assoc. Prof. Dr. Fatih Fuat TUNCER	Beykent University
Assoc. Prof. Dr. Feran AŞUR	Yuzuncu Yil University
Assoc. Prof. Dr. Fevziye EKER	Ordu University
Assoc. Prof. Dr. Gizem ERDOĞAN	İzmir Demokrasi University
Assoc. Prof. Dr. Güliz ÖZORHON	Özyegin University
Assoc. Prof. Dr. Hazal İlgin BAHCECI	Hacı Bayram Veli University
Assoc. Prof. Dr. Hilal TURGUT	Artvin Çoruh University
Assoc. Prof. Dr. Levent MEMİŞ	Yıldız Technical University
Assoc. Prof. Dr. Masoumeh DAEI	İran Tebriz Payem University
Assoc. Prof. Dr. Merve YILDIRIM	Giresun University
Assoc. Prof. Dr. Merziyye NECEFOVA	Azerbaijan National Academy
Assoc. Prof. Dr. Mine HASHAS DEGERTEKİN	Kennesaw State University
Assoc. Prof. Dr. Mo. Kar HIM	The Chinese University of Hong Kong
Assoc. Prof. Dr. Murat TOKSARI	Sivas Cumhuriyet University
Assoc. Prof. Dr. Oylum GÖKKURT BAKI	Sinop University
Assoc. Prof. Dr. Özge CORDAN	İstanbul Technical University
Assoc. Prof. Dr. Pelin Pınar GİRİTLİOĞLU	İstanbul University
Assoc. Prof. Dr. Pervana MAMEDLI	Azerbaijan National Sciences Academy
Assoc. Prof. Dr. Selim ÖKEM	Yıldız Technical University İstanbul University
Assoc. Prof. Dr. Sevim BUDAK	İstanbul University
Assoc. Prof. Dr. Sevim İNANC OZKAN	Arvin Coruh University
Assoc. Prof. Dr. Silvia COVARİNO	German University
Assoc. Prof. Dr. Simon GRİMA	Malta University
Assoc. Prof. Dr. Şefika ERGİN	Dicle University
Assoc. Prof. Dr. Şen YÜKSEL	Beykent University
Assoc. Prof. Dr. Tolga AKBULUT	Yıldız Technical University
Assoc. Prof. Dr. Tuna BASKOY	Ryerson University
Assoc. Prof. Dr. Ufuk ÇELİK	Bandırma Onyediy Eylöl Üniversitesi
Assoc. Prof. Dr. Uğur ÇALIŞKAN	Mugla Sitki Koçman University
Assoc. Prof. Dr. Yasemin MAMUR İŞİKÇİ	Giresun University
Assoc. Prof. Dr. Zhanna YUSHA	Rusya Scientific Academy
Assoc. Prof. Dr. Zuhrem YAMAN	Selcuk University
Assoc. Prof. Dr. Vedat YILMAZ	Van Yuzuncu Yil University
Assist. Prof. Dr. Abbas KARAAGACLI	Giresun University
Assist. Prof. Dr. Baktybek ISAKOV	Kırgız Türk Manas University
Assist. Prof. Dr. Betsy S. HALFON	İstanbul Aydın University

Assit.Prof.Dr. Burcu Burçin DOGMUSOZ	 Izmir Katip Celebi University
Assit.Prof.Dr. Cem TUTAR	 Uskudar University
Assist.Prof.Dr. Dafne Muntanyola-SAURA	 Universitat Autònoma de Barcelona
Assist.Prof.Dr. Damla MISIRLISOY	 European University of Lefke
Assist.Prof.Dr. Emel KARAKAYA AYALP	 İzmir Demokrasi University
Assist.Prof.Dr. Ercan YÜKSEKYILDIZ	 Samsun University
Assit.Prof.Dr. Feral GEÇER SARGIN	 İzmir Demokrasi University
Assit.Prof.Dr. Figen TAŞKIN	 Ordu University
Assist.Prof.Dr. Gökçen BAYRAK	 Trakya University
Assist.Prof.Dr. Gözde EKŞİOĞLU	 Dokuz Eylül University
Assist.Prof.Dr. H. Meltem GÜNDOĞDU	 Kırklareli University
Katrı HAVU	 University of Helsinki
Assist.Prof.Dr. Pelin KARAÇAR	 Istanbul Medipol University
Dr. Eike GEBHARDT	 Berlin Art University
Dr. Mariana GOLUMBEANU	 National Institute for Marine Research
Dr. Mustafa GÜNAYDIN	 National Education

SPRING ISSUE REVIEWER BOARD Rankings Alphabet Order	BAHAR SAYISININ HAKEM KURULU Sıralama, bu sayıdaki hakemlerin alfabetik sıralamasıdır.
Prof. Dr. Atilla GÜL	Süleyman Demirel University
Prof. Dr. Barış ERGEN	Erciyes University
Prof. Dr. Didem BAŞ	İstanbul Arel University
Prof. Dr. Ece KARADOĞAN DORUK	İstanbul University
Prof. Dr. Eyup YARAŞ	Akdeniz University
Prof. Dr. Eyyup YARAŞ	Akdeniz University
Prof. Dr. Gülşen ÖZAYDIN	Mimar Sinan Fine Arts University
Prof. Dr. Himmet KARADAL	Bolu İzzet Baysal University
Prof. Dr. Mehmet AYDIN	Ordu University
Prof. Dr. Mehmet Emre GÜLER	İzmir Kâtip Çelebi University
Prof. Dr. Osman Samsun	Sinop University
Assoc. Prof. Dr. Alper SAĞLIK	Çanakkale Onsekiz Mart University
Assoc. Prof. Dr. Aysu UĞURLAR	Van Yüzüncü Yıl University
Assoc. Prof. Dr. Ayşe Can KIRGIZ	Kent University
Assoc. Prof. Dr. Ayşe ÖZBİL TORUN	Northumbria University
Assoc. Prof. Dr. Ayşegül ALTINÖRS ÇIRAK	Dokuz Eylül University
Assoc. Prof. Dr. Candan KUŞ ŞAHİN	Süleyman Demirel University
Assoc. Prof. Dr. Didem Rodoplu ŞAHİN	Kocaeli University
Assoc. Prof. Dr. Elif ALKAY	İstanbul Technical University
Assoc. Prof. Dr. Esmâ MIHLAYANLAR	Trakya University
Assoc. Prof. Dr. Güliz ÖZORHON	Özyeğin University
Assoc. Prof. Dr. Hatice Derya ARSLAN	Necmettin Erbakan University
Assoc. Prof. Dr. Hayriye SAĞIR	Selçuk University
Assoc. Prof. Dr. Hüseyin Samet AŞIKKUTLU	Burdur Mehmet Akif Ersoy University
Assoc. Prof. Dr. Kazım Ozan ÖZER	Kocaeli University
Assoc. Prof. Dr. Okan Murat DEDE	Amasya University
Assoc. Prof. Dr. Okan Murat DEDE	Amasya University
Assoc. Prof. Dr. Sabriye ÇELİK UĞUZ	Balıkesir University
Assoc. Prof. Dr. Saffet AKDAĞ	Tarsus University
Assoc. Prof. Dr. Yasemin ÇAKIRER ÖZSERVET	Marmara University
Assoc. Prof. Dr. Yıldız AKSOY	Medeniyet University
Assoc. Prof. Dr. Yıldız AKSOY	Medeniyet University
Assoc. Prof. Dr. Çiğdem YÜCEL	Erciyes University
Assoc. Prof. Dr. Şefika ERGİN	Dicle University
Assist. Prof. Dr. Aysel YAVUZ	Karadeniz Technical University
Assist. Prof. Dr. Bilgen DÜNDAR	Beykent University
Assist. Prof. Dr. Burcu İMREN GÜZEL	Niğde Ömer Halisdemir University
Assist. Prof. Dr. Dilek YASAR	Aydın University
Assist. Prof. Dr. Elif KARACA	Çankırı Karatekin University
Assist. Prof. Dr. Esra BAYIR	İstanbul Medipol University
Assist. Prof. Dr. Fulya Üstün DEMİRKAYA	Karadeniz Teknik University
Assist. Prof. Dr. Gökhan BALIK	Trakya University
Assist. Prof. Dr. Gözde GALİ TAŞÇI	Beykent University
Assist. Prof. Dr. Güliz ÖZORHON	Özyeğin University

Assist. Prof. Dr. Gülşah KARYAĞDI Assist. Prof. Dr. Hale Öncel Assist. Prof. Dr. Hale ÖNCEL Assist. Prof. Dr. Hasan Bora USLUER Assist. Prof. Dr. Merve ATMACA Assist. Prof. Dr. Mücella ATEŞ Assist. Prof. Dr. Nihan ŞENBURSA Assist. Prof. Dr. Onur DİRLİK Assist. Prof. Dr. Onur DİRLİK Assist. Prof. Dr. Özlem BELİR Assist. Prof. Dr. Özlem BELİR Assist. Prof. Dr. Özlem Tüz EBESK Assist. Prof. Dr. Serkan Yaşar ERDİNÇ Assist. Prof. Dr. Sonay Zeki AYDIN Assist. Prof. Dr. Sonay Zeki AYDIN Assist. Prof. Dr. Şevket Süleyman İRTEM Assist. Prof. Dr. Tolga ÇIKRIKÇI Assist. Prof. Dr. Yasin DÖNMEZ Assist. Prof. Dr. Yusuf ACAR Assist. Prof. Dr. İKbal Ece POSTALCI Dr. Can AKBAY Dr. Nihan Oya MEMLÜK ÇOBANOĞLU Dr. Özgür YERLİ Dr. Saadet Tuğçe TEZER Lect. Dr. Sultan Sevinç Kurt KONAKOĞLU Duygu BİRCAN	Beykent University Konya Technical University Konya Technical University Galatasaray University Beykent University Necmettin Erbakan University Ordu University Eskişehir Osmangazi University Eskişehir Osmangazi University Gedik University Gedik University Mersin University Beykent University Akdeniz University Akdeniz University Burdur Mehmet Akif Ersoy University Giresun University Karabuk University Aksaray University Mimar Sinan Fine Arts University Necmettin Erbakan University Gazi University Düzce University Mimar Sinan Fine Arts University Amasya University Marmara University
ETHICS COMMITTEE	ETİK KURUL
Prof. Dr. Bahriye GÜLGÜN Prof. Dr. Cavit YAVUZ Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ Prof. Dr. Kamuran ELBEYOĞLU Prof. Dr. Nilgün GÖRER TAMER Assoc. Prof. Dr. Armağan ÖZTÜRK Assoc. Prof. Dr. Fevziye EKER Assoc. Prof. Dr. Osman Devrim ELVAN Assit. Prof. Dr. Mustafa ÇAKIR	Ege University Ordu University Necmettin Erbakan University Toros University Gazi University Artvin Çoruh University Ordu University Istanbul University- Cerrahpaşa Kocaeli University
INDEXES	DİZİNLER
<i>(Ranking Alphabet Order)</i> Cosmos Impact Factor 17/01/2018-.....) Cite Factor (03/06/2018-.....) Directory of Research Journals Indexing (2018-.....) Google Scholar (2021-.....) Ideal Online (23/05/2019-.....) Journal Factor (2018-.....) Kaynakca.info (2019-.....) Root Indexing (11/10/2017-.....) Scientific World Index (18/10/2017-.....) Scientific Indexing Services (2018-.....) SOBIAD Index (2019-.....) TR-DİZİN SOSYAL (2019-.....) TR DİZİN FEN (2019-.....) Türk Eğitim İndeksi (2019-.....)	
JOURNAL TAG DERGİ KÜNYESİ	
Journal Name Derginin Adı	Kent Akademisi Urban Academy
Sub Titl of Journal (Derginin Kısa Adı)	Urban Culture and Urban Management (Kent Kültürü ve Yönetimi Dergisi)
Abbreviated Name (Kısa Adı)	KA
ISSN No (Basılı)	-----

ISSN No (Elektronik)	2146-9229
Year of Foundation (Kuruluş Yılı)	2012
Web of Journal (Derginin Web Adresi)	https://www.kentakademisi.com/
Editorial Process Link (Derginin Süreç Yürütüm Adresi)	https://dergipark.org.tr/tr/pub/kent
Language of Journal (Derginin Yayın Dili)	Turkish - English
Publication of Period (Derginin Yayın Periyodu)	March, June, September, December
Keywords (Dergi Anahtar Kelimeleri)	Urban Management, Urban and Environmental Problems, Architecture and Design, Local Management, Transportation Information & Communication Systems, Kent Yönetimi, Kent ve Çevre Sorunları, Mimarlık ve Tasarım, Yerel Yönetimler, Taşımacılık Bilgi ve Bilişim Sistemleri
Indexes (Derginin Kayıtlı Olduğu İndeksler) (According to Alphabet)	Cosmos Impact Factor (17/01/2018-.....) Cite Factor (03/06/2018-.....) Directory of Research Journals Indexing (2018-.....) Google Scholar (2021-....) Ideal Online (23/05/2019-.....) Journal Factor (2018-.....) Kaynakca.info (2019-.....) Root Indexing (11/10/2017-.....) Scientific World Index (18/10/2017-.....) Scientific Indexing Services (2018-.....) SOBIAD Index (2019-.....) TR-DİZİN SOSYAL (2019-.....) TR DİZİN FEN (2019-.....) Türk Eğitim İndeksi (2019-.....)
Chief Editor of Journal (Derginin Baş Editörü)	Dr. Ahmet FİDAN
Licences of Journal (Yayın Lisansı)	Creative Commons (CC BY NC)
Plagiarism and Citation Policies (Benzerlik Politikası)	Ithenticate (less than 20 percent, % 1 per citation) Ithentitate Max: 20, her bir atıf için, Max: 1
Fee Policies of Journal (Ücret Politikası)	For reader and for author free. The journal does not charge any fee for the process of application and publication of articles. (Dergi, makalelerin başvuru ve yayınlanması sürecinde herhangi bir ücret talep etmez.
Refereeing Type and Technique (Hakemlik Türü ve Yapısı)	Double Blind Peer Reviewing (3 Reviewing Per Article) Her makale için, üç Karşılıklı (Çift yönlü) Körleme Akran Hakemlik Sistemi
Acces Policies of Journal (Erişim Politikası)	Open Acces (Açık Erişim)
Editorial Procces System (Editoryal Sürec Sistemi)	Turkey, ULAKBİM Dergi Systems
Article Publication Categories (Makale Yayın Kategorileri)	Research Articles, Review Article. Other article categories are published on the portal page (www.kentakademisi.com) with two referees. It is not included in the number integrity.
DESCRIPTION OF JOURNAL	DERGİ KISA BİLGİSİ
<p>The main purpose of The Journal of Urban Culture and Management (JOURAC) is to provide scientific and academic studies for the benefit of the people of the world to ensure that Turkish and world cities become more prosperous, more liveable; by publishing the architecture, administrative, economic, environmental, and engineering studies in the context of the city; and the literature studies in the context of the language and culture of the city in a multidisciplinary and interdisciplinary mood while acting as the academia of the urban areas where the 80% of the world population live.</p> <p>The Journal of Urban Culture and Management aims to pave the way for the scientific productions in urban areas and to make faster contribution to development and institutionalization of the cities, and to make more voluminous added values to the world civilization by taking the decision to make its publishing period four times a year.</p> <p>Our peer-reviewed journal is published in four times a year, March, June, September and December and internationally acclaimed. The publication languages of our journal are Turkish and English. Our journal also includes introduction of works, letter to the editor and case report articles. Apart from technically examination of articles in Pre-admission process, the plagiarism report is also checked.</p> <p>The main purpose of The Journal of Urban Culture and Management (JOURAC) is to provide scientific and academic studies for the benefit of the people of the world to ensure that Turkish and world cities become more prosperous, more liveable; by publishing the architecture, administrative, economic, environmental, and engineering studies in the context of the city; and the literature studies in the context of the language and culture of the city in a multidisciplinary and interdisciplinary mood while acting as the academia of the urban areas where the 80% of the world population live.</p>	<p>Kent Akademisi dergisi (KA), nüfusun % 80 lerini oluşturan dünya kentlerinde, kentin akademisi sıfatıyla, multidisipliner ve interdisipliner bir modda, kente dair, mimari, yönetsel, ekonomik, çevresel, mühendisliğe ilişkin, ve kentlerin dili kültürü bağlamında edebiyata ilişkin bütünlük konuları ve tek bilim alanına sığmayacak kadar geniş uzanımları olan çalışmaların yayınlanarak, Türk ve Dünya kentlerinin daha bayındır, daha yaşanılabilir hale gelmesini sağlamak için bilimsel, akademik yayınların dünya insanlarının faydasına sunmak istemektedir.</p> <p>Kent Akademisi, yayın periyodunu, yılda dört sayı yapma kararı alarak, kentsel alanlardaki bilimsel üretimlerin önünü açmayı ve kentlerimizin gelişmesi ve kurumsallaşmasına daha hızlı katkıda bulunmayı, dünya medeniyetine daha hacimli katma değerler sağlayabilmeyi amaçlamıştır.</p> <p>Kent Akademisi dergisi, multidisiplinerliği ve interdisiplinerliği önemsemekte ve teşvik etmeyi,</p> <p>2. Kentlerin kültürel etnografik kimliklerini dünya mirası olarak kabul etmekte ve bu bilincin oluşmasını sağlamayı,</p> <p>3. İnsanoğlunun kent kültürü bağlamında dünya mirası kavramına vereceği önemi sağlamlaştırmayı,</p> <p>3. Medeniyetler bileşimi olan Anadolu Coğrafyası özelinde dünya kentlerinin kültürel bileşimleriyle birlikte, tarih öncesi kalıntılarının korunması ve tanıtılmasına öncülük etmeyi amaçlamaktadır.</p> <p>Dergimiz, Mart, Haziran, Eylül, Aralık aylarında olmak üzere, yılda dört kez yayın yapan, uluslararası hakemli bir dergidir. Dergimizin yayın dili, Türkçe ve İngilizcedir. Makale ön kabul sürecinde teknik ayrıntı dışında, benzerlik raporuna bakılmaktadır. Makale yazarlarımızdan makale yüklemesi yaparken, Documentation Dokümanlar menüsünden makale şablonu indirerek bu şablona göre yükleme yapmalarını, kaynakça oluştururken, kaynakçadaki her kaynağın arasına bir satır boşluk bırakmalarını</p>

<p>REVIEWED INTERNATIONAL JOURNAL UNDER THE CRITERIA FOR THE APPOINTMENT AND PROMOTION OF THE ASSOCIATE PROFESSORSHIP REQUIRED BY INTER-UNIVERSITY COUNCIL</p> <p>Our Journal Has Been Scanned By TR DİZİN Social Sciences and TR DİZİN Since 2019.</p> <p>Publication History:</p> <p>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. In 2021, (from 2019/1) it was accepted into the TR DİZİN Social and TR DİZİN Science databases.</p> <p>As of the summer issue of 2020, at least three blind peer review systems have been implemented for each article.</p>	<p>önemle rica ediyoruz.</p> <p>DERGİMİZ ÜAK DOÇENTLİK ve YENİDEN ATAMA İLKELERİ KAPSAMINDA, DİĞER İNDEKSLERE SAHİP ULUSLARARASI DERGİ STATÜSÜNDEDİR.</p> <p>Dergimiz 2019 Yılından bu yana, TR DİZİN tarafından taranmaktadır.</p> <p>Yayın Tarihiçesi:</p> <p>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. 2019 yılının ilk sayısından itibaren TR DİZİN Sosyal ve TR DİZİN Fen Bilimleri veri tabanına alınmıştır.</p> <p>2020 yılı yaz sayısından itibaren, her makale için en az üç kör akran hakemlik sistemine geçmiştir.</p>
<p>NOTE TO AUTHOR and EVALUATION CRITERIA</p>	<p>YAZARLARA NOT ve DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİ</p>
<p>PROCESS:</p> <p>Pursuant to mission of the our journal, it is adopted as a principle as fast as possible by performing publication process contributing to science without deviated from ethics and quality. In this context, articles are to submit our journal from official date of publication until fifteen days. If article deemed appropriate publication does not catch up the closest published date, it is informed by contacting with author that this article will publish in a next issue.</p> <p>Article sent to our journal are immediately sent to referees. It is given time 15 day to articles been up to fifteen pages, 20 day (max) to articles surpassed fifteen pages to our referees. Consequently, publication decision of the an average article does not expire fifteen days upwards sending date to our journal.</p>	<p>SÜREÇLER:</p> <p>Dergimiz misyonu gereği, etik ilkeler ve kaliteden sapmaksızın mümkün olan en hızlı şekilde yayın sürecini yürüterek bilime katkı sağlamayı ilke edinmiştir. Bu bağlamda, bir sayıda makalenin yayınlanması için, resmi yayın tarihimizden bir ay öncesine kadar makale yüklenmelidir. Yayına uygun görülüp de yetiştirilmeyen makale olduğunda, yazarıyla iletişim kurularak bir sonraki sayıya kaydırılmaktadır.</p> <p>Dergimize gönderilen makale, editoryada en fazla beş gün bekler, derhal hakemlere gönderilir. Hakemlerimize onbeş sayfaya kadar olan makalelerde on beş gün, 15 sayfayı aşan makalelerde 20 gün azami süre verilmektedir.</p>
<p>Example process for March Issue:</p> <p>March Issue Publication Date: 15 March</p> <p>Article Sending Date: 15 Şubat</p> <p>Article Pre-assessment Date: 16-17 March</p> <p>Article Sending date to referees: 17-19 March</p> <p>Article Publication Decision: 10 March dated Editorial Board Meeting</p> <p>Article Publication Preparation: (Editorial Process) The process of the preparation for publication of the article shall not technically exceed five days.</p> <p>Article Published: 15 March / 15 June / 15 September / 15 December</p> <p>Article Revised Suggestions: / 15-20 March / June / September / December</p>	<p>Example process for March Issue:</p> <p>March Issue Publication Date: 15 March</p> <p>Article Deadline: 15 Şubat</p> <p>Article Pre-assessment Date: 15-16 March</p> <p>Article Sending date to referees: 17-19 March</p> <p>Article Publication Decision: 10 March dated Editorial Board Meeting</p> <p>Article Publication Preparation: (Editorial Process) The process of the preparation for publication of the article shall not technically exceed five days.</p> <p>Article Published: 15 March / 15 June / 15 September / 15 December</p> <p>Article Revised Suggestions: 15-20 March / June / September / December</p>
<p>Publication Fee</p> <p>No fee is charged for publishing articles in our magazine. In the following periods, when our magazine enters into the scope of the TR Index and / or SSCI indexes, the policy of remuneration is declared in the editorial writing of the previous issue, and the publication policy is updated in this menu.</p> <p>Preliminary Assessment of Plagiarism:</p> <p>Our itenticate publication standard has been implemented as 30% since March 2017, 25% as of March 2018, and 20% as of March 2019. Our editorial board reserves the right to further reduce this rate with unanimous consent in the future. However, a reduction to a lower plagiarism rate than this rate is not envisaged in a ten-year publication period.</p> <p>In the article preliminary evaluation period, articles of 20% and below reported in the ITENTICATE similarity total rate report, excluding the bibliography, Only one citation Max: %1</p> <p>Refree System</p> <p>The Double Blind Peer Reviewing System is applied in the Journal of Kent Academy. (At least 3 referee opinions for each article)</p> <p>Double Blind Peer Reviewing: The system where the editor / authors' referees, referees cannot see the author (s) and the referee selection is made in accordance with the subject and the scientific field of the author (peer review), although the editor sees the referees and authors. For this system, an anonymous upload of the full texts of the article is notified to the author at the acceptance of the article, it is obligatory to check it during the last step checklist process.</p> <p>OPEN ACCESS POLİCİES</p> <p>This is an open-access journal, which means that all content is freely available without charge to the user or his/her institution. Users are allowed to read, download, copy, distribute, print, search, or link to the full texts of the articles in Urban Academy (KA) journal without asking prior permission from the publisher or the author. This is by the Budapest Open Access Initiative (BOAI) definition of open access.</p> <p>As mentioned in Copyright Transfer Form;</p> <p>(to see the copyright transfer form,Authors guarantee that;</p>	<p>Yayın Ücretleri:</p> <p>Dergimize makale yayını için herhangi bir ücret talep edilmemektedir. İlerleyen dönemlerde dergimiz, A sınıfı indeksleri kapsamına girdiğinde ücret talebine ilişkin politikası bir önceki sayının editör yazısında deklare edilir, ayrıca yayın politikası olarak bu menüde gerekli güncelleme yapılır.</p> <p>Ön Değerlendirmede Benzerlik Oranları:</p> <p>İtenticate yayın standardımız, 2017 Mart tan itibaren %30, 2018 Marttan itibaren %25 olarak uygulanmış, 2019 Marttan itibaren %20 olarak uygulanmaktadır. İlerleyen zaman diliminde yayın kurulumuzun oy birliği ile bu oranı daha da aşağı çekme hakkı saklıdır. Ancak, bu orandan daha aşağı bir intihal oranına indirilmesi, on yıllık bir yayının döneminde öngörülmemektedir.</p> <p>Makale ön değerlendirme sürecinde ITENTICATE benzerlik oranı raporunda, kaynakça hariç, %20 ve altındaki makalelerin her bir atfının da %1 den fazla olmaması gerekir.</p> <p>HAKEMLİK SİSTEMİ:</p> <p>Kent Akademisi Dergisi'nde Çift Kör Akran Hakemlik Sistemi (Double Blind Peer Reviewing) uygulanmaktadır. (Her makale için en az 3 hakem görüşü)</p> <p>Duble Blind Peer Reviewing / Çift Kör Akran Hakemlik: Editörün hakem ve yazarları gördüğü halde, yazarın / yazarların hakemleri, hakemlerin yazarı / yazarları görmediği ve makalenin konusu ve yazarının bilimsel alanına uygun hakem tercihinin yapıldığı (akran hakemlik) sistemi. Bu sistem için, makale kabulünde makale tam metinlerinin isimsiz yüklenmesi yazara bildirilir, makale yükleme son adım kontrol (checklist) sürecinde kontrol edilmesi zorunludur.</p> <p>AÇIK ERİŞİM POLİTİKAMIZ:</p> <p>Dergi Açık Erişimli olup yayınlanan bilimsel yazılara kullanıcı veya kurumlar ücretsiz olarak erişebilecektir. Kullanıcılara, Kent Akademisi (KA) dergisindeki makalelerin tam metinlerini yayıncı veya yazarın önceden izni olmadan okumak, indirmek, kopyalamak, dağıtmak, basmak, arama yapmak veya bağlantı kurmak için izin verilmiştir. Bu, Budapeşte Açık Erişim İniyatifinin (BOAI) açık erişim tanımı ile uyumludur.</p> <p>TELİF HAKKI DÜZENLEMESİnde belirtildiği üzere;</p> <p>Yazarlar Şunları garanti eder;</p> <p>- Makaleleri orijinaldir,</p>

<p>- Their paper is original, - it is not given to any other journals to publish, - if all or some parts of the article is published, all types of permission needed are taken and sent to Editor of Urban Academy Journal to be published in the journal mentioned above. Authors certify that they have no right to withdraw the article that is accepted to be published in the Urban Academy Journal "at any stage after the acceptance of the article." -The Article's scientific, ethical, and legal responsibility belongs to the authors. Transferring the copyright of the article to Kent Akademi Journal means the transfer of the first publication right. Once the author has given this right, he cannot take it back and the journal has this right as long as it publishes the article. Other copyrights belong to the author. CONFLICT OF İNTEREST STATEMENT Authors In accordance with the publication policy of the Journal of Urban Academy (Kent Akademisi), the people who contributed in the real sense should be written in the articles sent to the journal as authors. The author (s) of the manuscript must declare that there are no conflicts of personal and financial interest within the scope of the study. This notification must be uploaded by the author / authors in pdf format with wet signature, by filling out the form in our documents menu before the article is published. Reviewers Referees should inform the journal editor about the evaluation process if they suspect any conflict of interest in the article they are evaluating, and refuse article evaluation if necessary. In order to prevent conflict of interest, people in the institutions where the article authors are working cannot referee the article.</p>	<p>- Yayınlanmak üzere başka dergilere verilmez, - Makalenin tamamı veya bir kısmı yayınlanmışsa, yukarıda belirtilen dergide yayınlanmak üzere gerekli her türlü izin alınarak Urban Academy Journal Editörüne gönderilir. Yazarlar, Kent Akademisi Dergisi'nde yayınlanmak üzere kabul edilen makaleyi, "makalenin kabulünden sonra hiçbir aşamada" geri çekme haklarının bulunmadığını beyan ederler. -Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlarına aittir. Makalenin telif haklarının Kent Akademisi Dergisi'ne devredilmesi, ilk yayın hakkının devredilmesi anlamına gelir. Yazar bu hakkı bir kere verdikten sonra geri alamaz ve dergi makaleyi yayınladığı sürece bu hakka sahiptir. Yazarın diğer te'lif hakları kendisine aittir. ÇIKAR ÇATIŞMASI BEYANI: Yazarlar Kent Akademisi Dergisi, yayın politikası gereğince, yayınlanmak üzere dergiye gönderilen makalelerde gerçek anlamda katkı sağlayan kişiler yazar olarak yazılmalıdır. Makalenin yazar/yazarları, çalışma kapsamında herhangi bir kişisel ve finansal çıkar çatışması olmadığını bildirmek zorundadır. Bu bildirim, makalenin yayınlanması öncesinde yazar/yazarlar tarafından dokümanlar menümüzde bulunan form doldurularak ıslak imzalı olarak pdf formatında yüklenmelidir. Hakemler Hakemler, değerlendirdikleri makalede herhangi bir çıkar çatışması olduğundan şüphelendiklerinde değerlendirme süreci ile ilgili olarak dergi editörlüğüne bilgi vermeli ve gerekirse makale değerlendirmesini reddetmelidirler. Çıkar çatışmasını engellemek için makale yazarlarının görev yaptıkları kurumlardaki kişiler, makale için hakemlik yapamazlar.</p>
--	--

Information, Communication, Art and Media Publishing Group

	INDEX İÇİNDEKİLER	Pages
	Volume 15, Issue 1, Editorial Board and Index Cilt 15 Sayı 1 Editör Kurulu	I- VIII
*	Index / İçindekiler	IX-X
**	Editorial Letter: Nature's Design, Versus Man's Design / Doğanın Tasarımı İnsanın Tasarımına Karşı Editör	XI-XIII
*	RESEARCH ARTICLE ARAŞTIRMA MAKALELERİ	*
1	Kent Parklarının Biyofilik Tasarım Kriterlerine Göre Yenilenmesi: İskenderun Millet Parkı Örneği	1-18
2	Covid-19 Pandemisinin Mahalle Algısı ve Memnuniyeti Üzerine Etkisi	19-37
3	Covid-19 Pandemisi Sürecinde Tarihi Kent Dokusunda Mimari Stüdyo Deneyimi; Atatürk Üniversitesi Mimari Proje Stüdyosu VII	38-50
4	WELL Covid-19 Sertifika Yapısı ve Kriterlerinin Değerlendirilmesi	51-63
5	Covid-19 Sonrası Kapalı Kamusal Alanlarda Yaşanan Mekânsal İletişim Probleminin Çözümüne Yönelik Bir Model Önerisi	64-92
6	Ekoköyde Bir Sağlık Yapısı Örneği: Kıbrıs Büyükkonuk Aile Sağlığı Merkezi Projesi	93-108
7	Taşıma Modlarına Göre Türkiye'de Dış Ticaretin Analizi ve Marmara Bölgesi'nin Dış Ticarete Etkisi	109-135
8	İnsan Ölçeğinde Tasarlanan Kentsel Mekanlar ve Kent Sakinlerinin Aidiyet Duyguları Üzerine Bir Değerlendirme	136-154
9	Ülke Markalaşmasında Turizm Sektörü: Türkiye'de Sağlık Turizmi Üzerine Bir Değerlendirme	155-176

10	Adapazarı/ Uzunçarşırı'nın Özgün Mekansal Karakterinin ve Kollektif Belleğinin Ortaya Çıkarılması Üzerine Bir Çalışma	177-202
11	Tarihi Çevrede Sürdürülebilirlik Konulu Lisansüstü Tezlerin Bibliyometrik Analizi	203-222
12	Üsküdar'ın Kent İmgeleri Bağlamında Okunabilirliği	223-244
13	Kültürel Kimlik Bağlamında Kent ve Kent Olgusunun Türk Resim Sanatına Etkileri	245-261
14	Türk Boğazları Trafik Yoğunluğu, Bekleme Süreleri ve Deniz Kazaları	262-276
15	Akıllı Şehir Yaklaşımının Akıllı Ekonomi Perspektifinde Yeniden Düşünülmesi: Konya Örneğinin Değerlendirilmesi	277-297
16	Çankırı Kentsel Sit Alanında Kent İmgelerinin Değerlendirilmesi	298-316
17	19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demiryolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği	317-339
18	Aksaray İlinin Sportif Olta Balıkçılığı Potansiyelinin Belirlenmesi ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi	340-357
19	Gelişmekte Olan Piyasalar Kökenli Çok Uluslu İşletmelerin Uluslararasılaşma Stratejileri: Yılport Holding'in Yabancı Ülkelerdeki Liman Kentlerine Yapmış Olduğu Yatırımlar Örneği	358-374
20	Ebeveynlerin Çocuk Oyun Alanlarına İlişkin Memnuniyetlerinin Araştırılması: Düzce Kenti Örneği	375-392
21	Tarihi Alanların Ses Karakterinin Belirlenmesi: İsmailbey Külliyesi, Kastamonu	393-408
	REVIEW ARTICLE	PAGES
22	Türkiye'de Görsel Kalite Analizi Yönteminin Peyzaj Araştırmalarına Yansımaları	409-438
23	Yerel Bir Politika Aracı Olarak Paradiplomasi	439-466
***	Volume: 15, Issue: 1, Spring 2022 Full Page	001-466
ICAM ONLINE INFORMATION-COMMUNICATION AND MEDIA PUBLISHING GROUP		



KENT AKADEMİSİ

KENT KÜLTÜRÜ VE YÖNETİMİ DERGİSİ | JOURNAL OF URBAN CULTURE & MANAGEMENT

Chief Editor
On behalf of editorial board
Dr. Ahmet FİDAN



Quest for normalization in urban areas

Kentlerde normalleşme arayışları

Prolonging to a Few Weeks to a Few Years!

If we remember, the leaders of the countries and Ministers of Health were making full statements in the first weeks of the epidemic process that this epidemic would end in a week or two. Some of them have known that pandemic could prolong to two or three years.

The people of the urban life, who had difficulties to enter the houses at first and now they are still getting used to the streets in the process of after 2.5 years. They don't know how long the masks will be used from now on.

While normalization processes continue in urban areas, all humanity has brought its cold and cautious status with the digital world to its default setting of warm and close. Now, in a way that will never be the same as before, the masses in the urban area would not break away from digital, but would become more and more stuck with it and even merge with it. **As such, urban space designs would require much more atomized and much more modular solutions than before. Maybe, the urban people in digital clothes will be lost in the digital networks of the streets with wearable technologies, who knows!**

Dear Readers and Dear Authors;

We are with you in our 49th issue. In this issue, we have a total of 23 Articles, 21 of which are research and 2 are review. In our previous issue, we suggested that our writers deal with issues related to world cities in a comparative manner. Gradually, articles concerning world cities began to come to our journal.

Birkaç Haftadan, Birkaç Yıla Uzayan Esneme!

Hatırlarsak, ülke liderleri ve Sağlık Bakanları salgın sürecinin ilk haftalarında bir iki haftaya bu salgın bitecek diye boy boy açıklama yapıyorlardı. Bilen biliyordu gerçi iki üç haftalık sürecin iki üç yıllık bir esnemeye karşılık geldiğini.

Önce evlere girmekte zorlanan kentsel yaşamın insanları, 2.5 yılın ardından hala sokaklara alışma sürecini yaşamakta. Yarın ne kadar süre ile ve daha ne tür maskeler kullanılmak zorunda kalınacağını bilmeksizin.

Kentsel alanlarda normalleşme süreçleri devam ederken, bütün insanlık, dijital dünya ile olan soğuk ve temkinli statüsünü, sıcak ve yakın varsayılan ayarına getirmiştir. Artık, hiç bir zaman eskisi gibi olmayacak şekilde kentsel alandaki yığınlar dijitalden kopmayacak, gittikçe ona daha da saplanacak hatta onunla kaynaşacaktı. Hal böyle olunca, **kentsel alan tasarımları, eskiye göre çok daha atomize ve çok daha modüler çözümlenmeleri gerektirecekti. Belki de, kentsel alanın dijital kıyafetli kentlileri giyilebilir teknolojiler ile, sokakların dijital ağlarında kaybolacaklar, kim bilir!**

Değerli Okurlarımız ve Yazarlarımız;

49. sayımızda sizlerle birlikteyiz. Bu sayımızda, 21'i araştırma, 2'si derleme olmak üzere, toplamda 23 Makalemiz bulunmaktadır. Önceki sayımızda yazarlarımızdan, özellikle dünya kentlerine ilişkin konuları mukayeseli olarak işlemelerini önermiştik. Yavaş yavaş, dünya kentlerini ilgilendiren makaleler dergimize gelmeye başlamıştır.

Our journal has passed on to the new article template as of 2022/1. It is a special honor for us to meet you with new features and improvements in each new issue.

Dear Authors;

Within the scope of Web of Science requirements, our journal has begun to manage by regulation processes such as refereeing, field editor, language editor, statistics editor and publication editor. The documents will be listed on our menu, with the translation of the English equivalents of these instructions soon.

Our Social Media Accounts

• **Our social media accounts of our journal are waiting for your attention.**

• Links of our journal's social media accounts will be shared with you below. We kindly ask you to support our social media accounts with your LIKES.

- **INSTAGRAM:** https://www.instagram.com/urban_academy_tr/
- **LİNKEDİN:** <https://www.linkedin.com/in/urban-academy-kent-akademisi-9232b3223/>
- **FACEBOOK:** <https://www.facebook.com/UrbanAcademyJournal>
- **TWITTER:** https://twitter.com/kent_akademisi

Dergimiz, 2022/1 itibarıyla yeni makale şablonuna geçmiştir. Her yeni sayıda yeni bir yenilikle, yeni özellik ve iyileşmelerle sizlerle buluşmak bizim için ayrı bir gurur.

Değerli Yazarlarımız;

Dergimiz, Web of Science gereklilikleri kapsamında, hakemlik, alan editörlüğü, dil editörlüğü, istatistik editörlüğü yayın editörlüğü gibi süreçleri yönergeye bağlamıştır. Çok yakında bu yönergelerin İngilizce karşılıklarının çevirisinin tamamlanmasıyla birlikte dokümanlar menümüzde listelenecektir.

Sosyal Medya Hesaplarımız

• **Dergimize ait sosyal medya hesaplarımız sizlerin ilgisini beklemektedir.**

• Dergi sosyal medya hesaplarımıza ait linklerimizi aşağıda sizlere paylaşılacaktır. Sosyal medya hesaplarımızı **BEĞENİ** lerinizle desteklemenizi istirham ederiz.


- **INSTAGRAM:** https://www.instagram.com/urban_academy_tr/
- **LİNKEDİN:** <https://www.linkedin.com/in/urban-academy-kent-akademisi-9232b3223/>
- **FACEBOOK:** <https://www.facebook.com/UrbanAcademyJournal>
- **TWITTER:** https://twitter.com/kent_akademisi

Kent Akademisi



Kent Parklarının Biyofilik Tasarım Kriterlerine Göre Yenilenmesi: İskenderun Millet Parkı Örneği

Renewal of Urban Parks According to Biophilic Design Criteria: The Example of Iskenderun Nation Park

Sebahat Sinem Özyurt Ökten¹ 

Öz

Dünya nüfusu kentleşmeye devam etmekte ve artan konut ihtiyacı sonucunda temel alan kullanımları arasındaki denge her geçen gün bozulmaktadır. İnsanların fizyolojik ve psikolojik olarak sağlıklı bir yaşam sürmeleri, yaşadıkları mekânlardaki nitelikli yeşil alan kullanımlarıyla ilişkilidir. Nitelikli yeşil alan tasarımı ise son yıllarda gündeme gelen ve üç başlık altında incelenen 14 kriterin sağlanmasıyla oluşturulan biyofilik tasarım uygulamaları, farklı mekânsal kullanım alanlarında insanların doğa ile bağlantılarını yeniden kurmalarına olanak sağlamaktadır. Bu kapsamda mekânda doğa, doğal analoglar ve mekânın doğası başlıkları altında bireylerin doğayla somut ve soyut ilişkiler kurmasını sağlayacak kriterler bulunmaktadır. Biyofilik tasarımın kent içi alan kullanımlarına uygulanması, biyofilik şehircilik kavramını geliştirmiş ve 2013 yılında kurulan biyofilik şehirler ağına üye 24 şehirde biyofilik tasarım temelinde alan kullanım stratejileri geliştirilmiştir. Biyofilik tasarımın ve biyofilik şehirciliğin geliştirilmesi amacıyla sağlanması gereken 14 kriter, uygulama kolaylığı sağlayacak şekilde tasarım sürecinde izlenmesi gereken 42 stratejiyle birlikte ele alınmıştır. Bu kriterler doğrultusunda oluşturulması planlanan biyofilik şehirlerin temelini, biyofilik tasarım kriterlerine uyumlu alan kullanımları oluşturacaktır. Dolayısıyla tasarlanması planlanan alan kullanımlarının yanında, mevcut alanların niteliklerinin artırılması da oldukça önemlidir. Bu kapsamda On Birinci Kalkınma Planında yer verilen yaşanabilir mekânlar ve sürdürülebilir çevre oluşturulması hedefiyle yeşil alanların niteliğinin artırılması ve 81 ilde Millet Bahçeleri'nin hayata geçirilmesi hedefleri doğrultusunda İskenderun Millet Parkı çalışma alanı olarak seçilmiştir. Nitel gözleme dayalı yapılan araştırma kapsamında 2019 yılında kurulan İskenderun Millet Parkı'nın mevcut durumu ve park içi alan kullanımlarının biyofilik tasarım kriterlerine uyumu incelenmiştir. Yapılan değerlendirme sonucunda park tasarımının 14 biyofilik tasarım kriterini %29, biyofilik tasarım kriterlerini sağlayabilmek için geliştirilen 42 stratejiyi ise %27 oranında karşıladığı belirlenmiştir. Mevcut kullanımların, biyofilik tasarım kriterleri kapsamında geliştirilmesi için uygulama örnekleri verilerek önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Biyofilik Tasarım, Kentsel Yeşil Alan Tasarımı, İskenderun Milli Parkı

ABSTRACT

The world population continues to urbanize and the balance between basic land uses is deteriorating day by day as a result of the increasing housing need. Living a healthy life physiologically and psychologically is related to the use of qualified green spaces in the places where they live. In qualified green space design, biophilic design applications, which have been emerging in recent years and have been examined under three headings, have been created by providing the 14 criteria, allowing people to re-establish their connection with nature in different spatial usage areas. In this context, there are criteria that will enable individuals to establish concrete and abstract relationships with nature under the titles of nature in space, natural analogues and nature of space. The application of biophilic design to urban land uses has developed the concept of biophilic urbanism and land use strategies have been developed on the basis of biophilic design in 24 cities that are members of the biophilic cities network established in 2013. 14 criteria that need to be met for promoting biophilic design and biophilic urbanism evaluated together with 42 strategies that should be followed during the design process to ensure ease of implementation. The basis of the biophilic cities, which are planned to be established in line with these criteria, will be the use of areas compatible with the biophilic design criteria.

¹ **Corresponded Author:** İskenderun Technical University, Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning, sinem.okten@iste.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-4010-2565>



Therefore, it is very important to increase the quality of the existing areas as well as the planned area uses. In this context, Iskenderun Millet Park was chosen as the study area in line with the objectives of increasing the quality of green areas and realizing the National Gardens in 81 provinces with the aim of creating livable spaces and sustainable environment included in the Eleventh Development Plan. Within the scope of the research based on qualitative observation, the current situation of Iskenderun Millet Park, which was established in 2019, and the compliance of the use of the park with the biophilic design criteria were examined. As a result of the evaluation, it was determined that the park design met the 14 biophilic design criteria by 29% and the 42 strategies developed to meet the biophilic design criteria by 27%. Suggestions were made by giving application examples for the development of current uses within the scope of biophilic design criteria.

Keywords: *Biophilic Design, Urban Green Area Design, Iskenderun National Park*

GİRİŞ:

Günümüz koşullarında kentler, bireylerin artan yaşam ihtiyaçlarına cevap veren mekânlar olarak ortaya çıkmaktadır. Kentsel yaşam alanlarında artan nüfus, artan yaşam alanı ihtiyacını doğurmakta ve bu talep karşısında oluşturulan mekânlarda yaşam kalitesi göz ardı edilmektedir. Onuncu Kalkınma Planı kapsamında başlayan “yaşanabilir mekânlar” oluşturulma hedefi için kentsel yaşam standartlarının iyileştirilmesi ve On Birinci Kalkınma Planı’nda yer verilen “yaşam kalitesi” başlığı altında belirtilen strateji hedefiyle birlikte kentsel sürdürülebilirliğin sağlanmasına zemin hazırlamaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013; Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). On Birinci Kalkınma Planı, kentlerde yaşam kalitesinin sağlanması ve bu kapsamda ekonomi, sağlık, kentleşme, toplumsal güvenlik gibi pek çok alanda gerçekleştirilecek düzenlemelerin nitelik bakımından küresel düzeyde ele alınması gerektiğini belirtir. Ayrıca kentsel alanlardaki konut çevrelerinde ve yakınlarında kullanıcıların yeşil alanlara ulaşılabilirliğinin sağlanması, bu yeşil alanların yeterli, donanımlı ve aktif kullanılacak şekilde tasarlanması gerektiği belirtilmiştir.

Bu kapsamda ele alınması gereken en önemli konulardan biri nitelikli açık yeşil alan kullanımlarının oluşturulmasıdır. Açık yeşil alanlar kentsel niteliğin özgülendiği, fiziksel yapının olduğu ve tüm alan kullanımları arasında bütünleştirici etkiye sahip önemli bir denge unsuru olarak ortaya çıkmaktadır (Gül ve Küçük, 2001). Fakat kentlerde artan mekân ihtiyaçlarına hızlı ve kolay çözüm bulma amacıyla, tasarım süreçlerinde gerekli hazırlık ve tasarım süreçleri sürdürülememektedir. Bu nedenle oluşan alan kullanımları benzerlikler göstermekte ve bu durum birbirinin benzeri, sıradan mekânlar oluşmasına neden olmaktadır. Oysaki oluşan her alan kullanımında, özellikle de ortak yaşam alanlarında insanın doğayla bağlantısının kesilmemesi hem fizyolojik hem de ruhsal olarak oldukça önemlidir (Şatır ve Korkmaz, 2005; Köşe ve Kara, 2021). Doğal açık yeşil alanlarda gerçekleşen faaliyetler bireylerin bedensel, zihinsel ve sosyal etkileşimleri için oldukça faydalıdır. Sezen ve Aytatlı (2019), yeşil alan varlığının kentlerde işlenen suç oranlarının azaltılmasında dahi etkili olduğunu belirtmiştir.

Nitelikli mekânsal alan kullanımları oluşturma sürecinde, son yıllarda gündeme gelen ve belirtilen hedeflere uyum sağlayan biyofilik tasarım gündeme gelmiştir. Biyofilik tasarım süreçleriyle ilgili yapılan literatür çalışmasında Söderlund ve Newman (2015), insanların doğuştan gelen ve doğayla bağlantı kurarak oluşturdukları yapılı çevreye biyofilik mimari adını vermiş, bu kapsamda uygulanabilecek tasarım ilke ve uygulamaları geliştirmişlerdir. Sanchez ve ark. (2018), biyofilik tasarım yoluyla işyeri performansında gerçekleşen değişimleri inceledikleri çalışmalarında işyeri çalışanlarına termal konfor, ışık, gürültü, hava kalitesi ve hem işyeri hem de dinlenme alanıyla ilgili anket uygulamaları yapmıştır. Yapılan anketler sonucunda, özellikle tasarım öncesinde yeterli zaman ve kaynak yatırımının sağlandığı biyofilik tasarımlı iş yerlerinde performans, yaratıcılık, çalışanların sağlığında iyileşme olduğuna yönelik bulgular elde edilmiştir. Beatley (2010) ise, uluslararası düzeyde, insanları doğal çevreyle yeniden birleştirmeyi amaçlayan ve biyofilik tasarım kriterlerinin sağlanmasıyla oluşturulacak biyofilik şehirler için sürdürülebilir bir tasarım stratejisi sunmuştur. Biyofilik şehircilik kavramının oluşmasıyla birlikte Little (2016), biyofilik şehirleşmenin bireyler üzerindeki etkileri konusunda yaptığı çalışmada, kentsel yeşil alan planlamasının yapıldığı yaşam alanlarındaki bireylerin sağlık durumlarında doğrudan ve dolaylı olarak gelişmeler olduğunu tespit etmiştir. Belirli bir bölgede yaşayan bu bireylerin yaşam kalitelerinin arttığı, katılımcıların hem fiziksel hem de ruhsal sağlıklarının iyileştiği ifade edilmiştir (Kayıhan ve ark., 2018; Little, 2016). Xue ve ark. (2019), biyofilik şehircilik kapsamında yaptıkları çalışmada, biyofilik şehirler olarak sıraladıkları Portland, Chicago, Toronto, Berlin ve Singapur olmak üzere beş başarılı uygulama örneğinden Singapur kenti kullanıcı paydaşlarıyla gerçekleştirdikleri bir

çalıştayla oluşturdukları 42 biyofilik tasarım unsurunu incelemişlerdir. Paydaşların biyofilik unsurların biyofilik şehirciliğe uyarlanabilmesi konusunda “biyofilik altyapı”, “duyusal tasarım” ve “yeşil alan yer oluşturma” stratejileri en önemli konular olmuştur. Kent içinde ise “doğal havalandırma için açılabilir pencere”, “minimum yönetimle doğal peyzaj teşviki”, “biyoçeşitlilik düzeyi” ve “rekreasyonel alanlar için gölgeli dış mekân koltukları” ve “ortak yeşil alanlar” stratejilerinin kentlerde biyofilik performansı önemli ölçüde etkileyeceği ortaya çıkmıştır. Literatür çalışması, biyofilik tasarımın nitelikli kentsel yaşam alanları oluşturmak için tasarım süreçlerine yardımcı olduğunu göstermektedir. Biyofilik tasarımın insanlar üzerindeki olumlu etkileri konusunda fikir birliğinde olan çalışmalarda uygulama örneklerinin sınırlı olduğu ve özellikle biyofilik şehircilik konusunda çalışmaların geliştirilmesi gerektiği ifade edilmektedir.

Gerçekleştirilen çalışma, biyofilik tasarım kavramının uluslararası boyutta uyandırdığı ilginin artması ve uygulama örneklerinin yaygınlaşması ile tasarlanan alanlardan alınan olumlu dönüşler sonucunda ortaya çıkmıştır. Literatür incelemesi sonucunda biyofilik tasarım kavramının yapılı çevrede etkin şekilde kullanılabildiği ve kentsel yaşam kalitesini arttırdığı görülmüştür. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019), tarafından hazırlanan On Birinci Kalkınma Planı’nda yer verilen “Planın Hedef ve Politikaları” başlığı altında “Yaşanabilir Mekânlar, Sürdürülebilir Çevre” alt başlığında bulunan şu hedef ve politikalar dikkat çekmektedir:

-“Yeşil şehir vizyonu kapsamında yaşam kalitesinin artırılması ve iklim değişikliğine uyumu teminen şehirlerimizde Millet Bahçeleri yapılacak ve yeşil alanların miktarı artırılabilecektir”,

-“Şehirlerimizde sağlıklı yaşam alanları oluşturmak, kentsel yeşil alan standartlarını ve yaşam kalitesini yükseltmek için Millet Bahçeleri 81 ile yaygınlaştırılacak, 2023 yılına kadar 81 milyon m2 alanda Millet Bahçesi çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, TOKİ, İLBANK ve belediyelerin finansmanı ile yürütülecektir.”

On Birinci Kalkınma Planı’nda yer alan bu hedefler doğrultusunda yeşil şehir vizyonu ile kentlerimiz için nitelikli ve sağlıklı yaşam alanlarının oluşturulmasında biyofilik tasarım kriterlerinin kullanımının etkili bir araç olacağı düşünülmektedir. Kalkınma Planı’nda yer alan ve nitelikli yeşil alan kullanımları için özellikle 81 ilde Millet Bahçeleri’nin hayata geçirilmesinin hedeflenmesi, örnek çalışma alanı olarak İskenderun Millet Bahçesi’nin seçilmesine neden olmuştur. Yapılan çalışmada İskenderun Millet Bahçesi’nin literatürde başarılı uygulamalarla dikkat çeken biyofilik tasarım kriterlerine uyumu değerlendirilmiştir. Bu çalışma için İskenderun Millet Parkı’ndan alınan görüntülerle nitel gözleme dayalı araştırma yapılmıştır. Başarılı bir nitel çalışma sunabilmek amacıyla (Creswell, 2013), incelenen biyofilik tasarım kriterlerine örnek teşkil edebilecek çeşitli görseller kullanılmıştır.

1. Biyofilik Tasarım

"Biyofili" terimi ilk kez Harvardlı mirmekolog ve çevreci olan Edward O. Wilson tarafından gündeme getirilmiştir. Wilson (1986)’a göre biyofili, binlerce yıllık evrim ve insan-çevre etkileşimi boyunca geliştirilmiş bir "öğrenme kuralları kompleksi"dir ve insan diğer canlı organizmalara doğuştan gelen duygusal bir bağlılığa sahiptir. Fromm (1964) ise, biyofili kavramını, yaşamı ve yaşam sistemlerini sevmek olarak tanımlanmıştır. Kavram aynı zamanda insanların canlı ve hayati olan her şeye olan psikolojik eğilimini ifade etmektedir. Beatley (2009), sağlıklı ve üretken bir birey olmanın yolunu, doğayla olan kalıtsal bağlantının kaybedilmemesiyle gerçekleşebileceğini ifade eder. İnsanların doğayla olan bağlantılarının zayıf olmasının nedenini ise ya bireylerin doğada geçirdikleri zamanının kısıtlı olmasına ya da insanların doğayla etkileşim kuracak kadar vakit geçirememesinden kaynaklandığını savunur (Beatley, 2009). Biyofili kavramından gelişen biyofilik tasarım ise insan-doğa bağının devam etmesi ve kentsel yaşam alanlarında doğal kesitlerin kent yaşamına entegre edilmesi amacıyla hayatımıza girmiştir (Beatley, 2010; Farr, 2011; Little, 2016). Biyofilik tasarım, çevresel kaliteyi, toplum sağlığı ve verimliliğini artırma konusunda doğa temelli tasarım uygulamalarına imkan sağlar (Africa ve ark., 2019). Biyofilik uygulamalar doğal kaynakların ve ekolojik dengenin korunmasını da desteklemektedir.

Şehircilik açısından biyofilik tasarım ele alındığında ise şehir genelinde, açık alanlar ya da yapı çevrede bu doğal unsurların kentsel sistemle bütünleştirilmesi gereklidir (Alexander, 2002; Xue ve ark., 2019). Beatley (2010)'e göre, biyofilik bir şehir elde etmek için, sokak sistemleri, parklar ve mahalleler gibi her mekânsal ölçekte ve her arazi kullanım tipolojisinde doğal ve biyofilik unsurlar uygulanmalıdır. Farklı ölçekler ve arazi kullanımlarındaki biyofilik özellikler, bireylerin biyofilik davranışlarını da güçlendirir. Arazi kullanımlarının çeşitliliği, kent içindeki mahallelerin farklı kullanım alanları arasındaki etkileşimini artırabilmektedir. Ayrıca kent ölçeğinde doğal yeşil alanlar oluşturulurken bu alanlara motorsuz ulaşımın sağlanması da oldukça önemlidir (Beatley, 2009). Bu kavram çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasıyla yaşanabilir yeşil kentlerin oluşturulmasını hedeflemektedir (Beatley, 2010; Farr, 2011; Little, 2016).

Çevresel unsurların yaşam mekânlarına entegrasyonu, kavramın küresel boyutta yaygınlaşmasını sağlamak amacıyla 2013 yılında biyofilik şehirler ağı oluşturulmuştur. Aynı yıl İngiltere'nin Birmingham şehri, Birleşik Krallık'ın ilk biyofilik şehri ilan edilmiş ve "Green Living Spaces" isimli planlama stratejisini ortaya koymuştur. "Biophilic Cities" adı altında kurulan birlik 2021 Ağustos ayı itibarıyla 24 üyeye sahiptir. Bu 24 üye, birliğe katılma yılları ile birlikte Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1. Biyofilik Şehirler Ağına Üye Olan Şehirler ve Birliğe Katılma Tarihleri* (Biophilic Cities, 2021)

2013	Birmingham (Birleşik Krallık); Milwaukee (Wisconsin-ABD); Portland (Oregon-ABD); San Francisco (Kaliforniya- ABD); Singapur; Vitoria-Gasteiz (İspanya); Wellington (Yeni Zelanda)
2015	Washington, DC (ABD)
2016	Austin (Teksas-ABD); Edmonton (Kanada); Pittsburgh, (Pensilvanya-ABD)
2017	Curridabat (Kosta Rika); St. Louis (Missouri-ABD)
2018	Fremantle (Avustralya); Phoenix (Arizona-ABD); Reston (Virjinya-ABD)
2019	Norfolk (Virjinya-ABD); Richmond (Virjinya-ABD)
2020	Arlington (Virjinya-ABD); Toronto (Kanada); Visakhapatnam (Hindistan)

* Birliğe üye olan Barcelona, İspanya (BCNecologia), Edinburgh, İskoçya (Yaşayan Manzaralar) ve Panama kentlerinin birliğe katılma tarihleriyle ilgili bilgiye ulaşılamadığı için listeye eklenmemiştir.

Tablo 1'de verilen biyofilik şehirler incelendiğinde birliğin çıkış yeri olan Birleşik Krallık'ta yeşil yaşam alanlarına yönelik oluşturulan stratejinin ardından biyofilik gelişmenin en çok ABD şehirlerinde yaşandığı görülmektedir. Biyofilik şehircilik kavramı, doğal çevrenin korunması ve sürdürülebilirliğini temel alan yaşam alanları oluşturma hedefiyle yola çıkmaktadır. Bu kapsamda çevrenin sınırlandırılması mümkün olmadığı için şehirler ağına dâhil tüm üyeler birbirleriyle etkileşim içerisinde çalışmaya devam etmektedir. Bu nedenle yaygın etkiye sahip bu şehirler ağının küresel ölçekte kabullenilmesi ve yaygınlaşması oldukça önemlidir.

1.1. Biyofilik Tasarım Kriterleri

Biyofilik tasarım kriterleri, kentsel yeşil alanların değerlerinin anlaşılmasını ve bireyler için sağlıklı, huzurlu rekreasyonel kullanım alanları yaratılmasını amaçlanmaktadır. Bu ilkeler ile oluşturulan alanların duygusal ve işlevsel olarak da topluma fayda sağlaması beklenmektedir. Bu doğrultuda tasarlanan her birimin de gün ışığı, hava ve çevre faktörleri açısından doğayı temsil etmesi gerekir (Little, 2016; Totaforti, 2020). Gerçekleştirilen çalışma kapsamında ele alınan temel kriterler Browning ve ark. (2014), tarafından geliştirilen ve insanların doğayla sağlıklı bir şekilde bağlantı kurabilmesini sağlayan üç ana kategoride gruplandırılmıştır. Bu kategoriler doğanın biyotik ve abiyotik bileşenlerinin doğrudan deneyimlenebileceği "mekânda doğa", doğanın ve doğal sistemlerin soyut deneyimlerini konu alan "doğal analoglar" ve insan habitatlarında bulunan mekânsal koşulların özelliklerini içeren "mekânın doğası" şeklindedir. Üç kategori içinde insanın doğayla bağlantısını sağlayan toplam 14 kriter bulunmaktadır.

1.1.1. Mekânda Doğa

Mekânda doğa, alanda var olan doğal unsurları ve bu unsurlar aracılığıyla algılanan duyguları ifade etmektedir. Bitkisel elemanlar, su yüzeyleri, hayvan varlığı gibi unsurların bulunmasıyla oluşturulan doğal mekânlarda, bu unsurlarla doğrudan kurulan bağlantılara dayanmaktadır. Bu kapsamda yedi kriter bulunmaktadır.

1. Doğa ile görsel bağlantının kurulması, mekânda doğa başlığı altındaki 7 kriterden ilkinin oluşturmaktadır. Bu bağlantı görüş açısına giren doğal unsurlarla sağlanmaktadır.
2. Doğa ile görsel olmayan bağlantının gerçekleşmesi ise işitsel, kokusal veya duyuşsal uyaranlarla kurulan bağlantıyı ifade etmektedir.
3. Ritmik olmayan duyuşsal uyaranlar ise doğadaki ritimsel olmayan fakat doğal tınılar oluşturan bağlantılar kurulmasına dayanmaktadır.
4. Termal ve hava akışı değişkenliği ise hava sıcaklığındaki değişikliklere bağlı hissedilen değişimleri ifade eder.
5. Suyun varlığı ise görme, duyma veya dokunma yoluyla suyun deneyimlenmesine dayanmaktadır.
6. Dinamik ve dağınık ışık, doğada meydana gelen ve aydınlanma deneyimleri sonucu oluşan ışık-gölge değişimlerini ifade eder.
7. Doğal sistemlerle bağlantı, sağlıklı bir ekosistemin temel özelliği olan zamansal değişimlerin deneyimlenmesine dayanmaktadır.

1.1.2. Doğal Analoglar

Doğal analoglar 3 kriterden oluşmaktadır. Bu kategorideki amaç doğada var olan malzemeler, renkler, şekiller ve desenler gibi nesnelerin yapıları çevrede kullanılması sonucu doğayı taklit eden tasarımlar oluşturulmasının sağlanmasıdır.

1. Biyoformik formlar ve modeller, doğal analogların ilk kriterini oluşturmaktadır ve doğada bulunan desen, doku ve şekilleri ifade eder.
2. Doğa ile malzeme bağlantısı, doğada minimum müdahale ile yapılan ve yerel ekoloji ile jeolojiyi yansıtan malzeme ve öğeleri ifade etmektedir.
3. Karmaşıklık ve düzen ise doğada bulunan hiyerarşi içerisinde zengin duyuşsal bilgilerin algılanmasını ifade etmektedir.

1.1.3. Mekânın Doğası

Mekânın doğası başlığı doğuştan sahip olduğumuz ve öğrenilmiş duygu, görüşler ile doğal unsurlarla kurulan bağlantıyı ifade eder. Mekânın doğası, mekânda doğa ve doğal analog kriterleriyle kasıtlı olarak kurulan dikkat çekici ilişkilerle elde edilir.

1. Mekânın doğası başlığı altında bulunan 4 kriterden ilki manzaradır. Manzara ilkesi, engelsiz bir görüş alanı sağlamayı hedeflemektedir.
2. Sığınma, çevresel koşullardan ve bireylerin sık kullandığı alanlardan uzakta bulunan bir korunma alanını ifade etmektedir.
3. Gizem ise bireyde daha derinleri görme arzusu uyandıran, kısmen gizlenmiş mekânlar yaratılmasını teşvik eden kriterdir.
4. Risk/tehlike, var olan bir tehdidi güvenilir bir korumayla sunmayı amaçlamaktadır.

14 kriterden oluşan bu modelin etkin olarak uygulanabilmesi için doğayla olan bağlantının sürekliliğinin sağlanması, bireylerin doğayla olan ilişkilerinin izlenmesi, bireylerin ihtiyaçlarına ve kültürel yatkınlıklarına uygun mekânlar yaratılması, bireylerin doğaya uyumuna odaklanılarak bireysel ve toplumsal sorumluluk hissi kazandıracak mekânlar oluşturulması ve birbirine bağlı yapısal çözümlerin oluşmasını desteklemek gerekmektedir (Kellert ve Calabrese, 2015).

2. Çalışmada Kullanılan Yöntem

Biyofilik tasarım, duysal algılamayı arttırmak amacıyla doğal unsurların ve ekolojik formların yaşam alanlarına ve bireylerin duysal etkileşime girebileceği mekanlar oluşturulmasına odaklanmaktadır. Biyofilik şehircilik ise karma alan kullanımına ve bu kullanımların birbirleriyle olan ilişkilerine dayanan kamusal alanların oluşturulmasını hedeflemektedir.

Biyofilik tasarım, farklı büyüklüklerdeki iç veya dış mekânlarda uygulama imkânı bulan bir süreçtir. Biyofilik şehirler oluşturma hedefinde öncelikle biyofilik tasarım uygulamalarının hayata geçirildiği mekânlar oluşturulması, bu mekânların kent içerisinde süreklilik kazanması ve kent formuna etki etmesiyle de biyofilik şehirler oluşturulması sağlanabilecektir. Biyofilik şehircilik, daha geniş kapsamlı olarak düşünülmesi ve şehirlerdeki tüm kullanımların bütüncül planlanmasını gereken bir süreçtir.

Gerçekleştirilen çalışma, İskenderun Millet Parkı'nın "Biyofilik Tasarım Kriterleri" başlığı altında sıralanan kriterlere uyum düzeyini araştırmak ve geliştirmek amacıyla yapılmıştır. Bu kapsamda öncelikle biyofilik tasarımın 14 kriterinin İskenderun Millet Parkı'nda bulunma durumları değerlendirilmiştir. Sonrasında ise İskenderun Millet Parkı'nın Xue ve ark. (2019), tarafından geliştirilen ve biyofilik tasarım çalışmalarında kılavuz niteliği taşıyan stratejilere uyumu değerlendirilmiştir. Xue ve ark. (2019), tarafından geliştirilen çalışma "Biyofilik Tasarım Kapsamında Sağlanması Gereken Stratejiler"(Tablo 2) başlığı altında 25 strateji ve "Biyofilik Şehircilik Kapsamında Sağlanması Gereken Stratejiler"(Tablo 3) başlığı altında 17 strateji olmak üzere toplam 42 stratejiyi kapsamaktadır.

Tablo 2. Biyofilik Tasarım Kapsamında Sağlanması Gereken Stratejiler (Xue ve ark., 2019)

Görünümler	Göstergeler	No	Stratejiler
1. Biyofilik altyapı	1.1. Biyofili oranı	1	Yeşil alan oranının artırılması,
		2	Gölgelik ve perdeleme alanlarında bitkisel tasarımların kullanılması,
		3	Yerli tür varlığının artırılması,
		4	Biyçeşitlilik düzeyinin artırılması,
		5	Su yüzeylerinin artırılması,
		6	Su yüzeylerinde ve uygulamalarında çeşitliliğin sağlanması,
	1.2. Biyofili yönetimi	7	Peyzajın doğal sürecinde korunması ve minimum düzeyde müdahale edilmesi,
		8	Yağmur suyunun yönetimi için geçirgen yüzeyler oluşturulması,
		9	Doğal havalandırma ve hava akımı sağlayacak tasarımların geliştirilmesi,
		10	Tasarımlarda gün ışığı ve gölge faktörlerinden yararlanılması,
2. Duysal tasarım	2.1. Doğa ile görsel bağlantı	11	Orman, deniz manzarası, su yüzeyleri gibi doğal peyzaj görünümlerinin birlikte kullanımının sağlanması,
		12	Güneş ışığı, yağmur, kar gibi hava durumu değişimlerine uyumlu görüş alanları sağlanması,
		13	Kapalı alanlarda saksı bitkileri kullanılması,
		14	Kapalı alanlarda yeşil duvarlar kullanılması,
		15	Resim, heykel gibi sanat eserlerinin kullanılması,
		16	Rüzgâr, kuş ve böcek sesleri gibi doğal seslerin tasarımda kullanılması,

	2.2. Görsel olmayan bağlantı	17	Tasarımda hoş kokulu bitkilerin kullanımı,
		18	Bitkilere dokunma ve tatma aktiviteleriyle kentsel çiftçiliğin geliştirilmesi,
	2.3. Termal konfor ve hava akımı	19	Kapalı mekânlar için açılabilir doğal havalandırma tasarımı,
20		Hava sıcaklığı ve nem gibi termal konfor kontrollerinin yapılması,	
3. Biyofilik ayarlar ve performans	3.1. Biyomorfik formlar ve desenler	21	Enerji maliyetini azaltmak için biyomorfik bina formu ve cephesi,
		22	Biyomorfik süs tasarımı (Altın oran ya da Fibonacci serileri vb.),
		23	Doğal ortamlardan esinlenerek yüzey desenleri tasarımı (hayvan derisi deseni vb.),
	3.2. Doğal malzeme ve renk tasarımı	24	Doğal malzeme seçimi (ahşap, bambu, kaya vb.),
		25	Yaratıcı ortamlar geliştirmek için renk seçimi,

Tablo 3. Biyofilik Şehircilik Kapsamında Sağlanması Gereken Stratejiler (Xue ve ark., 2019)

Görünümler	Göstergeler	No.	Stratejiler
1. Ulaşım bağlantısı	1.1. Toplu taşıma tesisi	26	300m yürüme mesafesinde halk otobüsü ya da metro istasyonunun bulundurulması,
		27	Ulaşım ağlarının yaya yollarıyla bağlantılı olması,
	1.2. Bisiklet sistemi tesisi	28	Binalar ve bölgeler arasında gölgeli koridorlar ve köprüler oluşturulması,
		29	Kolaylıkla erişilebilen bisiklet yollarının tasarlanması,
		30	Bisiklet park alanlarının yapılması,
	1.3. Navigasyon ve yol bulma sistemi	31	Soyunma odası ve duş olanaklarının sağlanması,
32		Kamuya açık alanda toplanma noktası olarak kentsel bir simge haline gelecek şekilde mekân tasarımı yapılması,	
2. İş ve eğlence hayatının entegrasyonu	2.1. Paylaşım alanı ve tesisi	33	Görsel bilgi sistemleri tasarımlarıyla yön bulmanın kolaylaştırılması,
		34	Açık yeşil alanların, plazaların ve toplanma alanlarının halkın paylaşımına açılması,
		35	Yiyecek- içecek tesis alanlarının halkın kullanımına açılması,
	2.2. Yönetim ve bakım	36	Öğrenme ve işbirliği olanaklarının halka sunulması,
37		Güvenlik yönetimi,	
3. Yeşil alan yerleştirme	3.1. Düzenli program	38	Tesis bakımlarının gerçekleştirilmesi,
		39	Kafe ve restoranlar için gölgelikli dış mekân oturma birimlerinin tasarlanması,
	3.2. Geçici program	40	Kentsel çiftçilik için gönüllü katılım,
		41	Alışveriş pazarları oluşturulması (Sebze, gıda ve ticari ürün satışları vb.),
42	Öğle yemeği molalarında açık alan performansları planlanması (canlı konserler, sanat gösterileri, sergiler vb.).		

3. İskenderun Millet Parkı

Çalışma alanı, Türkiye'nin güneyinde yer alan Hatay ilinin 15 ilçesinden biri olan İskenderun'da bulunmaktadır. Türkiye'nin en önemli limanlarından birine sahip olan ilçe, bulunduğu coğrafi konumu nedeniyle turizm açısından da önemli bir konumda yer almaktadır. İskenderun kenti, 29,6 km'lik kıyı şeridinde sahiptir (İskenderun Kaymakamlığı, 2021). Kent batıda Akdeniz, doğuda ise yüksekliği 2262 metre yüksekliğe uzanan Amanos Dağları arasında kalan bölgede gelişmiş, yerleşim alanları özellikle liman çevresinde yoğunlaşmıştır. 5 km²'lik alan üzerinde yerleşmiş olan İskenderun kentinde bulunan

sahil şeridinde açık yeşil alan planlaması yapılmış ve spor tesisleri, çocuk oyun alanları, çim alanlar gibi fonksiyonel kullanımlara hizmet eden nitelikli birçok kullanıma yer verilmiştir. Sahil şeridinde bulunan açık yeşil alan koridoru, ilçede yaşayan halkın kullanımı için önemli bir dinamik oluşturmaktadır (İskenderun Kaymakamlığı, 2021) (Şekil 1).



Şekil 1. İskenderun Sahili (Rehber326, 2021; İskenderun Sahili, 2020; WowTurkey, 2018)

3.1. İskenderun Millet Parkı'nın Yeri ve Özellikleri

2019 yılında tamamlanmış olan İskenderun Millet Parkı, yaklaşık 50 dönümlük arazi üzerinde tasarlanmıştır. Kent merkezinde sahip olduğu fonksiyonlarla İskenderun'un önemli bir kentsel açık yeşil alan kullanımı olarak hizmet vermektedir (İskenderun Kaymakamlığı, 2021) (Şekil 2).



Şekil 2. Çalışma alanının konumu (Google Earth Pro, 2021)

İskenderun Millet Parkı, içerisinde tasarlanan yürüyüş parkuru, bisiklet ve koşu yolu ile basketbol, voleybol, tenis ve serbest oyun alanlarıyla çevresindeki yoğun konut alanı kullanıcılarına önemli bir aktivite fırsatı tanımış, sadece parkın yakın çevresinde değil, kent genelinden de kullanıcılara hitap eden bir rekreasyon alanı haline almıştır. Kültürel ve sosyal nitelik bakımından amfi tiyatro ve yazlık sinema kullanımlarının yanında sahip olduğu geniş sert zemin alanları ve farklı yaşlardaki çocukların kullanımına yönelik tasarlanan oyun alanlarıyla hizmet vermektedir. Parkın kent içinde bulunmasına rağmen 750 araç kapasiteli bir otopark alanına sahip olması kullanıcıların kent içi açık yeşil alan kullanımında İskenderun Millet Parkı'nı tercih etmesinde önemli bir etkidir.

3.2. Bulgular

Çalışma alanıyla ilgili veriler, yerinde yapılan nitel gözlem ve incelemelere dayanmaktadır. İncelenen literatürlerden çıkarılan biyofilik tasarım kriterlerinin belirlenmesinin ardından İskenderun Millet Parkı'nda bu ilkelerle uyum sağlayabilecek alanları tespit etmek amacıyla arazi çalışması yapılmıştır. Arazi çalışması bitkisel materyallerin en canlı dönemlerden biri olan Haziran ayında gerçekleştirilmiştir. 50 dönümlük araziye yerleşmiş olan İskenderun Millet Parkı'nda 1 hafta süresince incelemeler yapılmış ve alandan alınan görsellerle değerlendirmeler örneklendirilmiştir.

3.2.1. Biyofilik Tasarım Kriterleri Kapsamında İskenderun Millet Parkı'nın İncelenmesi

Kentlerdeki kişi başına düşen yeşil alan miktarlarının artırılması amacıyla 2018 yılında Sivas'ta ilk millet bahçesi tasarımına başlanmıştır. 81 ilde 81 milyon metrekare millet bahçesi oluşturulması hedeflenmektedir (Oktay, 2019). İskenderun Millet Parkı da 2019 yılında tamamlanarak kullanıma açılmış ve o günden bu yana kentte önemli bir rekreasyonel alan olarak hizmet vermektedir. İskenderun Millet Parkı, bitkisel çeşitliliği, spor alanları, geniş açık alanları ve aktif su yüzeyleriyle birçok açık yeşil alan dinamiğini bünyesinde barındırmaktadır. Bu çalışmada, kentte kısa zamanda önemli bir dinamik haline gelen İskenderun Millet Parkı'nın mevcut durumu, biyofilik tasarım kriterlerine göre değerlendirilmiş (Tablo 4), mevcut açık yeşil alanlarda biyofilik bakış açısıyla tasarımların hangi ölçüde daha verimli ve nitelikli alanlara dönüştürülebileceği konusu Şekil 3'ten Şekil 8'e kadar verilen örneklerde sunulmuştur.

Tablo 4. İskenderun Millet Parkı'nın Biyofilik Tasarım Kriterleri Açısından İncelenmesi

Kriterler	Mevcut kullanımlar	Değerlendirme
Mekânda Doğa		
Doğa ile görsel bağlantının kurulması		İskenderun Millet Parkı'nda doğa ile görsel bağlantının kurulmasını sağlayacak miktarda yeşil alan oluşturulmuştur. Fakat bu alanlarla sert zeminlerin ve su yüzeylerinin geçişi doğal şekilde sağlanamamış, mekânda doğal alan algısından çok yapılı çevre algısı hâkim olmuştur.
Doğa ile görsel olmayan bağlantı		Bu kriterin alanda sağlanabilmesi için gerekli olan duyuşsal uyarımlar parkta oldukça yetersizdir. Kokulu bitkiler çok az kullanılmıştır. Su yüzeylerinin oluşturduğu sesler ise doğal olmaktan uzaktır.
Ritmik olmayan duyuşsal uyarımlar		Parkta ritmik olmayan duyuşsal uyarımlar, bitkisel çeşitlilik ile sağlanmaya çalışılmıştır. Bunun yanında farklı rekreasyonel alan kullanımları ve bu kullanımlar arasında oluşturulan bitkisel geçiş alanlarıyla doğayla bağlantı kısmen sağlanmıştır.
Termal ve hava akışı değişkenliği		İskenderun kent içi konut alanları arasında kalan millet parkında termal değişim, oluşturulan farklı dokudaki bitkisel tasarım alanlarıyla sağlanmaya çalışılmıştır. Akdeniz ikliminin hâkim olduğu ilçede yüksek sıcaklıklara çözüm olmasa da hava değişkenliği kazandıracak alanlar bulunmaktadır.
Suyun varlığı		İskenderun Millet Parkı geniş su yüzeyine sahiptir. Bu alanların tasarımlarında seçilen bitkisel materyaller de doğal alan algısı yaratmaktadır. Fakat biyofilik tasarım kriterleri sadece görselliğe değil, duyuşsal ve dokunsal deneyimlere de dayandığı için parkın suyun varlığı açısından yetersiz olduğu söylenebilir.
Dinamik ve dağınık ışık		Dinamik ışık varlığı, tasarımının başlangıcında düşünülmesi gereken bir konudur. İskenderun Millet Parkı'nın tasarım süreci öncesinde böyle bir amaçla yola çıkılmadığı için ışık faktörü sadece yetişmiş ağaçların sunduğu açıklık-gölge alanlarla sağlanmıştır.

Doğal sistemlerle bağlantı		Parkta, ekosistemin zamansal değişiminin deneyimlenmesinden çok her dem yeşil bitkilerin seçilerek yıl boyu benzer bir deneyimin yaşanması hedeflenmiştir. Doğal sistemlerle bağlantı kurulmasına yönelik kriterde ise değişken, mevsimsel geçişlere uyumlu türlerin seçilmesi olarak hedeflendiği için bu kriterle uyumlu bir tasarımdan söz edilememektedir.
Doğal Analoglar		
Kriterler	Mevcut kullanımlar	Değerlendirme
Biyofornik formlar ve modeller		İskenderun Millet Parkı içerisinde biyomorfik formların kullanımı doğal yüzeylerden çok yapısal formlar üzerinde olmuştur. Yelken ve yaprak görünümlü aydınlatmalar ile kelebek tasarımlı banklar bu kriteri karşılıyor gibi görünse de bu formların doğayla entegrasyonunun sağlanması ve fonksiyonlarına uygun tasarımlar oluşturulması gerekmektedir.
Doğa ile malzeme bağlantısı		Parkta özellikle su yüzeyleri ve çevresinde kullanılan doğala yakın malzemelerle yaratılan özgün tasarımlar öne çıkmaktadır. Fakat doğal malzemelerin sadece belirli bir alanda değil, yer kaplamasından görüntü perdelerine kadar her alanda kullanılması ve minimum müdahaleyle olabildiğince doğal tasarımların oluşturulması gerekir. İskenderun Millet Parkı ise bu kriter yönünden oldukça zayıftır.
Karmaşıklık ve düzen		Bu kriter doğanın içindeki hiyerarşik düzene gönderme yapar ve karmaşanın içinde bir düzen olduğunu vurgular. Parkta bu ilke hedeflerini karşılayacak tasarımlar bulunmakta, fakat diğer kullanımlarla bağlantısı sağlanmadığı ve birim hedefli tasarımlar yapıldığı için başarılı olamamıştır.
Mekânın Doğası		
Kriterler	Mevcut kullanımlar	Değerlendirme
Manzara		Engelsiz görüş hedefi kapsamında oluşturulan tek tasarım, su yüzeyi üzerinde yapılmış olan köprüdür. Köprü üzerinde geniş bir bakış açısı yakalanmakta, fakat parkın genelinde manzara oluşturabilecek alternatif bir alan kullanımı bulunmamaktadır.
Sığınma		Sığınma kriteri kapsamında korunaklı alanlar oluşturulması hedeflenmektedir. Bu kapsamda çevresel koşullardan ve yoğun insan kullanımından kaçınma gibi etkenler devreye girmektedir. Parkta gölgelik ağaçların bulunduğu, nispeten insan yoğunluğundan uzak tek alan kullanımı şeklindeki örnektir.
Gizem		Park genelinde sert yüzeylerin oldukça geniş alanlara yayılması, boylu ağaçların kullanımının az olmasının yanında çalı ve bodur bitkilere sıkça yer verilmesi ve parkta hemen hemen tüm kullanımların aynı yükseklikte yer alması, mekânın gizemli ve algısal olarak merak uyandıran bir alana dönüşmesine engel olmuştur.
Risk/ tehlike		Parkta gözlemlenen en belirgin tehlike, su yüzeyi için kullanılan motorların rekreasyon alanı içerisinde bulunmasıdır. Bu alan için kullanılan korumada ise herhangi bir perdeleme veya doğal eleman kullanılmamıştır. Bu alan dışında parkta tehlike oluşturabilecek farklı kullanımlar tespit edilmemiştir.

Yaşanabilir, nitelikli mekânlar oluşturmak amacıyla hayata geçirilen millet parklarından biri olan İskenderun Millet Parkı, sahip olduğu çeşitli kullanım alanları, özgün su yüzeyi ve farklı bitkisel tasarım uygulamalarının yanında birbirini tekrar eden, nitelik bakımından zayıf kullanım alanlarına sahiptir. Tablo 4'te yapılan değerlendirmeler dikkate alınarak İskenderun Millet Parkı'nın biyofilik tasarım kriterlerini sağlama durumu 0 puan=kriteri sağlamıyor, 1 puan=kriteri kısmen sağlıyor ve 2 puan=kriteri sağlıyor şeklinde puanlandırılmıştır (Tablo 5).

Tablo 5. İskenderun Millet Parkı'nın Biyofilik Tasarım Kriterlerini Sağlama Tablosu

Mekânda Doğa	Puan	%	Doğal Analoglar	Puan	%
Doğa ile görsel bağlantının kurulması	1	%21	Biyoförmik formlar ve modeller	1	%33
Doğa ile görsel olmayan bağlantı	0		Doğa ile malzeme bağlantısı	1	
Ritmik olmayan duyuşsal uyarılar	1		Karmaşıklık ve düzen	0	
Termal ve hava akışı değişkenliği	0	%21	Mekânın Doğası		%38
Suyun varlığı	1		Manzara	1	
Dinamik ve dağınık ışık	0		Sığınma	1	
Doğal sistemlerle bağlantı	0		Gizem	0	
			Risk/tehlike	1	

Alanla ilgili yapılan değerlendirmelere göre İskenderun Millet Parkı, genel olarak 14 biyofilik tasarım kriterinden sadece 8 tanesini kısmen sağlamaktadır. Bu oran da parkın %29 oranında biyofilik tasarım kriterlerine uyum sağladığını göstermektedir. İskenderun Millet Parkı, biyofilik tasarım kriterleri başlığı altında incelenen üç kategori açısından incelendiğinde ise "mekânda doğa" kategorisinde %21, "doğal analoglar" kategorisinde %33, "mekânın doğası" kategorisinde ise %38'lik oranda uyum sağlamaktadır.

Xue ve ark. (2019), tarafından geliştirilen ve biyofilik tasarım kriterlerine uyum oranını artıracak 25 strateji Tablo 2'de ve tasarım uygulamalarının biyofilik şehircilik kavramına uyum sağlaması için izlenmesi gereken 17 strateji ise Tablo 3'te verilmiştir. İskenderun Millet Parkı'nda gerçekleştirilen nitel gözleme dayalı incelemeler sonucunda parkın biyofilik tasarım ve biyofilik şehircilik ilkelerine uyumunu artıracak stratejileri sağlama durumu Tablo 6'da değerlendirilmiştir. İskenderun Millet Parkı'nın geliştirilen 42 stratejiye uygunluğu 0 puan=stratejiye uygun değil, 1 puan=stratejiye kısmen uygun ve 2 puan=stratejiye uygun şeklinde puanlandırılmıştır (Tablo 6).

Tablo 6. İskenderun Millet Parkı'nın Biyofilik Tasarım Kriterlerini Sağlama Düzeyini Artıracak Stratejilere Uygunluğu

No	Stratejiler	Puan	No.	Stratejiler	Puan
1	Yeşil alan oranının artırılması	1	22	Biyomorfik süs tasarımı (Altın oran ya da Fibonacci serileri vb.)	0
2	Gölgelik ve perdeleme alanlarında bitkisel tasarımların kullanılması	1	23	Doğal ortamlardan esinlenerek yüzey desenleri tasarımı (hayvan derisi deseni vb.)	0
3	Yerli tür varlığının artırılması	1	24	Doğal malzeme seçimi (ahşap, bambu, kaya vb.)	1
4	Biyoeçşitlilik düzeyinin artırılması	1	25	Yaratıcı ortamlar geliştirmek için renk seçimi,	1
5	Su yüzeylerinin artırılması	2	26	300 m yürüme mesafesinde halk otobüsü ya da metro istasyonunun bulundurulması	2
6	Su yüzeylerinde ve uygulamalarında çeşitliliğin sağlanması	1	27	Ulaşım ağlarının yaya yollarıyla bağlantılı olması	2
7	Peyzajın doğal sürecinde korunması ve minimum düzeyde müdahale edilmesi	1	28	Binalar ve bölgeler arasında gölgeli koridorlar ve köprüler oluşturulması	0
8	Yağmur suyunun yönetimi için geçirgen yüzeyler oluşturulması	0	29	Kolaylıkla erişilebilen bisiklet yollarının tasarlanması	2

9	Doğal havalandırma ve hava akımı sağlayacak tasarımların geliştirilmesi	0	30	Bisiklet park alanlarının yapılması	0
10	Tasarımlarda gün ışığı ve gölge faktörlerinden yararlanılması	0	31	Soyunma odası ve duş olanaklarının sağlanması	0
11	Orman, deniz manzarası, su yüzeyleri gibi doğal peyzaj görünülerinin birlikte kullanımının sağlanması	0	32	Kamuya açık alanda toplanma noktası olarak kentsel bir simge haline gelecek şekilde mekân tasarımı yapılması	0
12	Güneş ışığı, yağmur, kar gibi hava durumu değişimlerine uyumlu görüş alanları	0	33	Görsel bilgi sistemleri tasarımlarıyla yön bulmanın kolaylaştırılması	1
13	Kapalı alanlarda saksı bitkileri kullanılması	0	34	Açık yeşil alanların, plazaların ve toplanma alanlarının halkın paylaşımına açılması	1
14	Kapalı alanlarda yeşil duvarlar kullanılması	0	35	Yiyecek- içecek tesis alanlarının halkın kullanımına açılması	1
15	Resim, heykel gibi sanat eserlerinin kullanılması	0	36	Öğrenme ve işbirliği olanaklarının halka sunulması	0
16	Rüzgâr, kuş ve böcek sesleri gibi doğal seslerin tasarımda kullanılması	0	37	Güvenlik yönetimi	1
17	Tasarımda hoş kokulu bitkilerin kullanımı,	1	38	Tesis bakımlarının gerçekleştirilmesi	1
18	Bitkilere dokunma ve tatma aktiviteleriyle kentsel çiftçiliğin geliştirilmesi	0	39	Kafe ve restoranlar için gölgelikli dış mekân oturma birimlerinin tasarlanması	1
19	Kapalı mekânlar için açılabilir doğal havalandırma tasarımı	0	40	Kentsel çiftçilik için gönüllü katılım;	0
20	Hava sıcaklığı ve nem gibi termal konfor kontrollerinin yapılması	0	41	Alışveriş pazarları oluşturulması (Sebze, gıda ve ticari ürün satışları vb.)	0
21	Enerji maliyetini azaltmak için biyomorfik bina formu ve cephesi	0	42	Öğle yemeği molalarında açık alan performansları planlanması (canlı konserler, sanat gösterileri, sergiler vb.)	0

Tablo 6'da İskenderun Millet Parkı'nın biyofilik tasarım kriterlerini sağlama düzeyini artıracak stratejilere uygunluğu incelenmiştir. Bu değerlendirmeye göre parkın biyofilik tasarım kriterlerine uyumunu geliştirecek 1 ile 25. maddeler arasındaki stratejilere uyumu %22, parkın biyofilik şehircilik ilkelerine uyumunu geliştirecek 26 ile 42. maddeler arasındaki stratejilere uyumu ise %35 olarak belirlenmiştir. Genel olarak İskenderun Millet Parkı'nın mevcut durumu göz önüne alındığında, parkın biyofilik tasarım sürecine uygunluğunun artırılmasına yönelik geliştirilen stratejilere %27 oranında uyum sağladığı belirlenmiştir.

3.2.2. Biyofilik Tasarım Kriterleri Kapsamında İskenderun Millet Parkı İçin Oluşturulan Öneriler

Biyofilik tasarım kriterleri kapsamında incelenen İskenderun Millet Parkı'nda, hayata geçirilebilecek birçok kullanım bulunmaktadır. Özellikle parkta yapılan incelemeler ve bugüne kadar yapılan uygulamalar karşılaştırıldığında, İskenderun Millet Parkı gibi halkın kullanımına açılmış alanlarda dahi iyileştirmeler yapılabileceği ve böylelikle kentlere daha nitelikli yeşil alanlar kazandırılabilceği görülmüştür. Bu amaçla ele alınan ilk örnek parkın giriş kapısıdır (Şekil 3).



Şekil 3. İskenderun Millet Parkı giriş kapısı ve tasarım önerisi (Biozet, 2017)

Şekil 3'te görüldüğü gibi, biyofilik tasarım kriterlerinde var olan gizem, doğadan esinlenen ritim, bitkisel materyalin malzemeyle kullanımı, ışık ve yansıma gibi uygulamalar parkın giriş kapısında uygulama şansı bulabilecektir.

Bir diğer öneri ise parkta kullanılan banklarla ilgilidir. Şekil 4'te verilen tüm bank çeşitleri, yapılan çalışma süresince İskenderun Millet Parkı'nda bulunan oturma birimleridir. Oturma birimlerinin birbirleriyle, mekânla veya bitkisel örtüyle bağlantısı olmadığı gibi doku, renk, tasarım açısından da oldukça farklı niteliklere sahiptirler. Oturma birimleri kent parklarında en sık kullanılan alanlar olduğu için hem mekânı deneyimlemek hem de bu deneyim sırasında duyuşal farkındalığı ortaya çıkarmak için önemli bir araç olacaklardır. Bu amaçla Şekil 4'te kentsel yeşil alanlarda doğa ile bağlantı kurulmasını sağlayabilecek nitelikli oturma birimi tasarım örnekleri verilmiştir.



Şekil 4. İskenderun Millet Parkı oturma birimleri ve tasarım önerileri (Whytile, 2021; American Society of Landscape Architects, 2012; Weber, 2021)

Şekil 4'te görüldüğü gibi, oluşturulacak tasarımların mekânsal alan kullanımına hem fonksiyon hem de estetik yönden uyum sağlayabilecek, insanda dinginlik ve huzur gibi hisler uyandırabilecek ve yüzeylerle geçiş elemanı olarak görev yapmasıyla da mekânla bütünleşebilecek yapıda olması beklenmektedir. Kullanılan bitkisel materyalin yanında, su yüzeyleri, farklı doku, renk, materyal geçişleriyle yaşayan mekânlar oluşturulabilmektedir.

İskenderun Millet Parkı'nda dikkat çeken başka bir alan kullanımı ise tamamen sert zeminle oluşturulmuş geniş yüzey alanlardır. Parkta yeşil alan miktarının oransal olarak yeterli olduğu söylenebilse de, bu boyutta sert zemin kullanımları mekânın sürekliliğini kırmakta ve alanlar arasında ilişki karmaşası oluşturmaktadır. Şekil 5'te parkın mevcut kullanımında var olan geniş sert zeminler ve bu alanlarda gerçekleştirilebilecek uygulamalara yer verilmiştir. Örneklerdeki uygulamalar alanda yönlendirme, kullanımlar arası birliktelik, doğayla bağlantı kurma gibi etkileri mekâna kazandıracaktır.



Şekil 5. İskenderun Millet Parkı sert zemin kaplamaları ve tasarım önerileri (Interface, 2021; Baan, 2014)

Bir diğerk önemli unsur ise bitkisel materyal kullanımınıdır. Karmaşıklık içinde düzen olmasını sağlayacak, minimum etkiyle, zamansal geçişlerin hissedilebileceğı tasarımlar oluşturmak biyofilik tasarım açısından oldukça önemlidir. Bu kapsamda Şekil 6'da görüldüğü gibi zemin-oturma birimi-bitkisel tasarım ilişkisinin zayıf olduğı alansal kullanımlarda mekânın niteliğı oldukça azalmaktadır. Öneri olarak verilen tasarımda belirtilen ilişkilerin daha güçlü olduğı ve ek olarak koruma perdeleriyle mekânın dışardan merak uyandıracak şekilde tasarlanmasını da mümkün kıldığı görülmektedir. Bu tasarım aynı zamanda farklı mevsimsel dönemlerde de parkın kullanılabilmesine imkân sağlayacaktır.



Şekil 6. İskenderun Millet Parkı bitkisel tasarım örneğı ve tasarım önerisi (Natura, 2021)

Su yüzeyi İskenderun Millet Parkı'nda gerçekleştirilen en başarılı uygulamalardan biri olmasının yanında farklı nitelikteki su yüzeylerinin tasarlanmasıyla çeşitlilik sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda Şekil 7'de verilmiş olan uygulama, zaman içerisinde oluşmuş doğal bir bitkisel topluluğı andırmakta ve insan üzerinde bıraktığı duyuşsal ve estetik etki bakımından çok daha anlamlı sonuçlar doğurmaktadır.



Şekil 7. İskenderun Millet Parkı su yüzeyi ve tasarım önerisi (ArmstrongFlooring, 2021)

İskenderun Millet Parkı içerisinde öneri sunulabilecek diğerk bir alan kullanımı ise bisiklet yollarıdır. Bisiklet yolları biyofilik şehircilik kapsamında değerlendirilen, kent içi ulaşım ağıyla da bağlantılı olması gereken önemli bir kullanımdır. Yürüme parkurlarının yanında özellikle son yıllarda oluşturulan kent parklarında ve millet bahçelerinde bisiklet yollarının tasarlanıyor olması, kullanımın biyofilik tasarıma uyum sağlaması için yeterli değildir. İskenderun Millet Parkı'nda bulunan bisiklet yolunun mevcut bitkisel materyallerle veya parktaki diğerk alan kullanımlarıyla etkileşim içerisinde olmadığı görülmüştür. Aynı zamanda parkta bisiklet parkı da bulunmamaktadır. Biyofilik tasarım kriterleri doğrultusunda öneri olarak Şekil 8'de verilen doğal bitki örtüsünün varlığıyla oluşturulmuş bir alanda yaratılan alan kullanımı, duyuşsal ve fonksiyonel etki yönünden oldukça farklı sonuçlar doğuracaktır. Bu nedenle bisiklet yoluyla bitkisel örtü bağlantısının sağlanması, oluşturulacak alan kullanımları için oldukça etkili olacaktır. Bisiklet kullanımı için, bisiklet parklarının da tasarlanması gerekmektedir.



Şekil 8. İskenderun Millet Parkı bisiklet yolu ve tasarım önerisi (Tan, 2018)

İskenderun Millet Parkı biyofilik tasarım kriterlerinin uygulanabilmesi için yeterli büyüklüğe sahip, biyofilik şehircilik kriterlerini sağlaması açısından kent içi ulaşılabilirlik yönünden iyi konumlandırılmış ve her iki başlıkta da değerlendirilebilecek iklimsel özellikler açısından çeşitli bitkisel tasarım

uygulamalarının uyum sağlayabileceği bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Parkta yapılan incelemeler sonucunda öneri olarak verilen tasarım örneklerinin parkta kolayca uygulanabileceği, bu uygulamalarla parkın niteliğinin ve doğal unsurlarla etkileşimin artacağı düşünülmektedir.

SONUÇ:

Biyofilik tasarım, son yıllarda gündeme gelen, küresel olduğu kadar ulusal gelişme hedeflerine de hizmet eden bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Yapılan çalışma kapsamında biyofilik tasarım kriterlerine uyumlu şekilde gelişen şehirlerin, insanların köklerinden bağlı oldukları doğayla ilişkilerini sürdürdürebilmelerine olanak sağlaması ve böylelikle kentsel alanlarda nitelikli yaşam koşullarının oluşabileceği görülmektedir. Çevresel faktörlerin etkili olduğu her alan gibi, biyofilik tasarım alanında da belirli sınırlardan bahsetmek mümkün değildir. Bu nedenle biyofilik tasarım alanlarının oluşması, bu alanların birbirleriyle ve diğer alan kullanımlarıyla etkileşiminin kent genelinde sağlanması amacıyla 2013 yılında kurulan biyofilik şehirler birliğine üye 24 şehrin sayısının artması, oluşturulan kentler arası sosyal, kültürel ve ekonomik ilişki açısından oldukça büyük önem taşımaktadır. Türkiye’de bulunan birçok şehir de sahip oldukları doğal unsurlarla bu ağa katılabilecek potansiyele sahiptir. Ancak biyofilik şehircilik boyutunda gerçekleştirilecek bütüncül tasarımlara ulaşabilmenin temelini, biyofilik tasarım kriterleriyle uyumlaştırılmış mekânsal kullanım alanları oluşturmaktadır. Bu nedenle uygulama aşamasında olan alanlarda biyofilik tasarım kriterlerinin tasarım sürecine dâhil edilmesi, uygulanmış olan alan tasarımlarında ise mevcut kullanımların biyofilik tasarım kriterlerine uyumunun artırılması sağlanmalıdır. Özellikle incelenen İskenderun Millet Parkı örneğinde olduğu gibi kent merkezlerinde bulunan alanlar, sahip olacakları niteliklerle hem rekreasyonel hem de kent içi yerleşim alanlarının niteliklerinin artırılmasına katkı sunacağı için önem taşımaktadır. Bu çalışmada İskenderun Millet Parkı’nın niteliksel olarak iyileştirilmesi amacıyla öncelikle var olan alan kullanımlarının biyofilik tasarım kriterlerini sağlama durumları değerlendirilmiştir. İncelenen üç ana başlıktan “mekânda doğa” kategorisinde %21, “doğal analoglar” kategorisinde %33, “mekânın doğası” kategorisinde ise %38 oranında uyum sağlandığı tespit edilmiştir. Bu değerlendirmeye bağlı olarak parkın biyofilik tasarım kriterlerine %29 oranında uyum sağladığı görülmüştür. İskenderun Millet Parkı’nın mevcut durumunun iyileştirilmesi ve biyofilik tasarım kriterlerine uyumunun artırılması için literatürde incelenen 42 gelişim stratejisinin alanda bulunma durumunun ise %27 oranında sağlandığı belirlenmiştir. Bu değerlendirmeler sonucunda İskenderun Millet Parkı’nın mevcut durumunun biyofilik tasarım kriterlerine uyum sağlamasına yönelik öneri niteliğinde örnekler sunulmuştur. Çalışma kapsamında İskenderun Millet Parkı’nın biyofilik tasarım kriterlerine uyum düzeyinin artırılması için sunulan öneriler sıralanmıştır.

-Parkın giriş kapısı doğadan esinlenen ritimler, doğal formlar, bitkisel materyal ve geçirgen yüzeyler gibi tasarım unsurları kullanılarak merak ve ilgi uyandıracak şekilde tasarlanmalıdır. Bu kapsamda doğal panel sistemler, dikey bahçe tasarımları ve bitkisel materyallerin modern tasarımlara entegre edildiği sistemler kullanılabilir (Şekil 3).

-Kent içi konuma sahip parkta farklı materyallerden yapılmış çok çeşitli tasarımlara sahip oturma birimleri kullanılmıştır. Bu birimlerde doğal malzemeler ile doğada bulunan desenler, formlar kullanılarak parkın genel tasarımında uygun konumlara yerleştirilmelidir. Özellikle gölge sağlayacak bitkisel materyaller, su yüzeyleri, nitelikli manzara ve hava sirkülasyonuna imkan sağlayan alanlarda konumlandırılmalıdır (Şekil 4).

-Kent kimliğini vurgulayacak kamusal kullanıma açık toplanma alanlarının oluşturulması ve bu alanlarda konserler, kermesler, semt pazarları gibi kullanımlara imkân sağlanması biyofilik şehircilik stratejileri açısından oldukça önemlidir. Bu nedenle geçirimli yüzeylere sahip doğayla bağlantı kurulmasına imkan sağlayacak nitelikli açık alan kullanımlarının korunaklı alanlar, gölgelikler ve kapalı alanlarla desteklenmesi gerekmektedir (Şekil 5).

-Biyofilik tasarıma uygun kapalı alan kullanımlarına yer verilmesi, bu yapıların iç mekân ve cephe tasarımlarında yeşil duvarlar ve saksılara, özgün nitelikte bitkisel tasarımlara ve sanatsal öğelere yer

verilmesi, farklı kullanımlara imkan sağlayacak esnek formlara sahip olmasına özen gösterilmelidir (Şekil 6).

-Su yüzeyleri biyofilik tasarım açısından çok önemli kullanımlardır. Bu kullanımların çeşitlendirilmesi, doğal bitkisel materyal, kaya bahçeleri, doğal formlu ahşap tasarımlarla birlikte ve mümkünse, deniz veya orman alanlarıyla kullanımı önerilmektedir (Şekil 7).

- Biyofilik tasarım sürecinde uygulama alanının toplu taşıma araçlarına yakın olması ve bisiklet kullanımı için nitelikli güzergahların oluşturularak kentsel sisteme bağlantısının sağlanması oldukça önemlidir. Bu alanlarda gerçekleştirilecek uygulamalarda doğal peyzaj alanlarının korunması ve korunaklı, gölgelikli, farklı doku, koku ve görseldeki karma bitkisel tasarımlarının kullanıldığı alanlar oluşturulmalıdır. Tasarımda mutlaka bisiklet parklarına yer verilmelidir (Şekil 8).

İskenderun Millet Parkı örneğinde gerçekleştirilen bu çalışma, bu ve benzeri alanlarda yapılacak mevcut durum analizi ve geliştirilebilecek tasarım uygulamalarıyla, biyofilik tasarım kriterlerinin Türkiye'deki kentsel yeşil alan kullanımlarının niteliklerinin artırılmasında etkili bir araç olarak kullanılabilirliğini göstermektedir. Bu kapsamda kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmesi için nitelikli mekânsal alan kullanımları geliştirmek amacıyla özellikle millet bahçeleri gibi tasarım süreçleri devam eden alanlarda biyofilik tasarım kriterlerini temel alan çalışmalar yapılmalıdır. Tasarım süreçleri tamamlanmış alanlarda ise biyofilik tasarım kriterlerine uyum sağlayacak değişikliklerin yapılması ile kentsel alan kullanımlarının niteliğinin artırılması sağlanmalıdır.

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: Bu çalışma için herhangi bir finansal destek alınmamıştır.

Teşekkür: İskenderun Millet Parkı'nda yapılan incelemeler süresince verdiği destek için İskenderun Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü Öğretim Üyesi Dr. Asuman Aysu'ya teşekkür ederim.

KAYNAKÇA:

Kitaplar

Alexander, C. (2002). **The Nature of Order**. Center for Environmental Structure, Berkeley, California.

Beatley, T. (2010). **Biophilic Cities: Integrating Nature into Urban Design and Planning**. Washington, DC, USA: Island Press.

Browning, W., Ryan, C., Clancy, J. (2014). **14 Patterns of Biophilic Design Improving Health & Well-Being in The Built Environment**, Terrapin Bright Green LLC.

Creswell, J. W. (2013). **Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches**. New York, SAGE Publications.

Farr, D. (2011). **Sustainable Urbanism: Urban Design with Nature**. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons.

Fromm, E. (1964). **The Heart of Man: Its Genius for Good and Evil**. New York, Harper and Row.

Wilson, E.O. (1986). **Biophilia**. Massachusetts, Harvard University Press.

Makaleler

- Africa, J., Heerwagen, J., Loftness, V., Balagtas, C.R. (2019). **Biophilic Design and Climate Change: Performance Parameters for Health**. *Frontiers in Built Environment*, 5, 28.
- Beatley, T. (2009). **Biophilic Urbanism: Inviting Nature Back to our Communities and into Our Lives**. *William & Mary Environmental Law and Policy Review*, 34(1/6), 209-238.
- Gül, A., Küçük, V. (2001). **Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi**, Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 2, 27-48.
- Kayıhan, K. S., Güney, S. Ö., Ünal, F. C. (2018). **Biophilia as the Main Design Question in Architectural Design Studio Teaching**, *Megaron*, 13(1), 1-12.
- Köşe, H., Kara, B. (2021). **Söke (Aydın) Kenti Aktif Açık-Yeşil Alanlarının Yeterliliğinin İncelenmesi**, *Kent Akademisi*, Volume, 14, Issue 2, Pages, 374-388.
- Little, H. (2016). **Becoming Biophilic: Challenges and Opportunities for Biophilic Urbanism in Urban Planning Policy**. *Smart and Sustainable Built Environment*, 5 (1), 15-24.
- Sanchez, J.A., Ikaga, T., Sanchez, S.V. (2018). **Quantitative Improvement in Workplace Performance through Biophilic Design: A Pilot Experiment Case Study**, *Energy & Buildings*, 177, 316-328.
- Sezen, I., Aytatlı, B. (2019). **The role of Green Spaces in The Prevention of Crimes in Urban Landscape Planning: Sample of Erzurum**, *Kent Akademisi*, Volume, 12 (40), Issue 4, Pages 823-834.
- Şatır, S.; Korkmaz, E., 2005. **Urban open spaces with examples & the classification of urban furniture**, *ITU A|Z*, 2, 130-141.
- Tan, S. N., 2018. **The Singapore Rail Corridor: Transforming a Former Railway Line into an Extraordinary Community Space**. *Biophilic Cities Journal*, 2(1), 30-33.
- Totaforti, S. (2020). **Emerging Biophilic Urbanism: The Value of the Human–Nature Relationship in the Urban Space**, *Sustainability*, 12, 5487, 1-16.
- Xue, F., Gou, Z., Lau, S.S., Lau, S., Chung, K. (2019). **From Biophilic Design to Biophilic Urbanism: Stakeholders' Perspectives**, *Journal of Cleaner Production*, 211, 1444-1452.

Raporlar

- Kalkınma Bakanlığı (2013). **Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018)**, Ankara.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019). **On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)**, Kentsel Yaşam Kalitesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, T. C. Kalkınma Bakanlığı, Ankara.

Web Siteleri



- American Society of Landscape Architects. (2012, 21 Haziran). Erişim adresi https://www.asla.org/2012awards/images/largescale/349_08.jpg
- ArmstrongFlooring. (2021). "Flooring and Biophilic Design". Erişim adresi <https://www.armstrongflooring.com/commercial/en-mx/sustainability/flooring-and-biophilic-design.html>
- Baan, I., (2014, 7 October). "Biophilic design: it's intuitively obvious but we need to document it". Erişim adresi <https://www.architectureanddesign.com.au/features/features-articles/biophilic-design-it-s-intuitively-obvious-but-we-n>

- Biophilic Cities. (2021, 10 Ağustos). "Partner Cities". Erişim adresi <https://www.biophiliccities.org/partner-cities>
- Biozet, (2017, 17 July). "(AKDO)'nun Biyofilik Mermer Bahçe Tasarım Yarışması'nın kazananı (PIN Architects)..." Erişim adresi <https://bi-ozet.com/2017/07/17/akdonun-biyofilik-mermer-bahce-tasarim-yarismasinin-kazanani-pin-architects/>
- Interface, 2021. "Interface Inspires Collaboration with Human Connections Collection". Erişim adresi https://www.interface.com/APAC/en-AU/about/press-room/Human-Connections-Press-Release-en_AU
- İskenderun Kaymakamlığı (2021). İskenderun Millet Parkı, İskenderun Kaymakamlığı resmi internet sitesi. Erişim adresi <http://iskenderun.gov.tr/iskenderun-millet-parki>
- İskenderun Sahili. (2020, 8 Temmuz). Erişim adresi <https://c.mi.com/thread-3284522-1-0.html>
- Kellert, S. R., Calabrese, E. F. (2015). "The practice of biophilic design". Erişim adresi <https://www.biophilicdesign.com>
- Natura (2020, 15 Nisan). "Doğaya Öykünen Tasarım: Biyofili". Erişim adresi <http://www.naturadergi.com/anasayfa/dogaya-oykunen-tasarim-biyofili/>
- Oktaç, F. (2019, 18 Temmuz) 11. Kalkınma Planı Genel Kurulda. Erişim adresi <https://www.haberler.com/11-kalkinma-plani-genel-kurulda-12257425-haberi/>
- Rehber326. (2021, 4 Temmuz). İskenderun Sahil Kordonu. Erişim adresi <https://rehber326.com/turistik/51/iskenderun-sahil-kordonu/>
- Weber, L. (2021, 15 Temmuz) Erişim adresi <https://tr.pinterest.com/pin/582442164312113362/>
- Whytile. (2021, 18 Mart). "Biophilic Design and Ceramic Tile". Erişim adresi <https://whytile.com/2021/03/biophilic-design-and-ceramic-tile/>
- WowTurkey. (2018, 11 Nisan). Hatay-İskenderun. Erişim adresi <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=6443858>



Effects of Covid-19 Pandemic on Neighborhood Perception and Satisfaction

Covid-19 Pandemisinin Mahalle Algısı ve Memnuniyeti Üzerine Etkisi

İrem ERİN¹ , Ebru ÇUBUKÇU² 

Öz

Konut yakın çevreleri Covid-19 salgını sırasında şehirlerde ve insanların yaşamlarında önemli bir role sahip olmuştur. Sokağa çıkma yasakları, sosyal mesafe kuralları, karantina ve evde kal tedbirleri, insanların evlerinde ve mahallelerinde geçirdikleri süreyi artırmış ve bu alanlara yönelik algı ve davranışlarını değiştirmiştir. Bu çalışma, pandemi öncesi ve pandemi döneminde mahalleyle ilgili algı ve memnuniyetteki değişimi ölçmeyi amaçlamaktadır. Şubat 2020 ve Ağustos 2020'de Karşıyaka/İzmir mahalle sakinlerine "mahalle memnuniyeti" anketi uygulanmıştır. Sonuçlar, pandemi öncesine kıyasla pandemi döneminde mahalle sınırlarının daha geniş algılandığına işaret etmiştir. Aynı zamanda mahalle memnuniyetinin toplam 48 ölçütünden 9'una ilişkin değerlendirmeler pandemi öncesinde ve pandemi süresinde farklılaşmıştır. Pandemi başlamanın ardından erişilebilirlik, fiziksel çevre kalitesi ve sosyal ilişkiler ile ilgili bazı parametreler daha olumlu değerlendirilmiştir. Ayrıca pandemi döneminde daha çok katılımcı mahalleden taşınmaya istekli olduğunu ifade ederek kent içi hareketliliğin artabileceğine işaret etmiştir. Elde edilen tüm bulgular bir arada değerlendirildiğinde, Covid-19 sürecine yönelik belirsizlik durumunun mahalle sakinlerinin mahalleye yönelik değerlendirmelerine de yansıtıldığı görülmüştür. Bu çalışma pandemiyi mahalle algısı ve memnuniyeti üzerindeki etkisine yönelik ampirik bulgular sunması nedeniyle önemlidir.

Anahtar Kelimeler: Mahalle Memnuniyeti, Mahalle Algısı, Covid-19 Pandemisi

ABSTRACT

Neighborhoods had a prominent role in cities and people's lives during the Covid-19 pandemic. Lockdowns, social distance, self-isolation, and stay-at-home orders have increased the time people spend in their homes and neighborhoods and changed their perception and behavior towards these areas. This study aimed to measure the change in perception of and satisfaction with the neighborhood before and during the pandemic. A neighborhood perception and satisfaction survey was conducted among residents of Karşıyaka/İzmir in February 2020 and August 2020. Results showed that the mean value of perceived neighborhood borders extended during the pandemic. In addition, 9 of 48 parameters of participants' neighborhood satisfaction evaluations were different before and during the pandemic. Some aspects of accessibility, physical environmental quality, and social relations were evaluated better after the outbreak of the Covid-19 pandemic. In addition, residents revealed more tendency to move out of the neighborhood during the pandemic pointing to an expected increase in urban mobility. All these findings reflect the ambiguity and obscurity of the situation during the Covid-19 period from the perspective of the neighborhood residents. This study is significant because it provides empirical evidence on the impact of the Covid-19 pandemic on neighborhood perception and satisfaction.

Keywords: Neighborhood Satisfaction, Neighborhood Perception, Covid-19 Pandemic

¹ Corresponded Author: Dokuz Eylül University The Graduate School of Natural and Applied Sciences Tinaztepe Campus Buca İzmir 35160, irem.erin@ogr.deu.edu.tr, 0000-0001-9609-9305

² Author: Dokuz Eylül University Tinaztepe Campus Buca İzmir 35160, ebru.cubukcu@deu.edu.tr, 0000-0002-2211-0441



INTRODUCTION:

Physical quality of neighborhoods influences human behavior, well-being and happiness. The extent to which residents are satisfied with their neighborhood affect their life satisfaction directly and community satisfaction indirectly (Oktay, Rustemli & Marans, 2009; Talen, 1999). Therefore, several studies have investigated residents' evaluations of neighborhoods (Hur & Morrow Jones, 2008; Hur, Nasar & Chun, 2010). A case insensitive search for "Neighborhood satisfaction" via Google Ngram viewer shows that the share of references has significantly increased from 1960's to 1980's and is still a popular research subject (Figure 1).

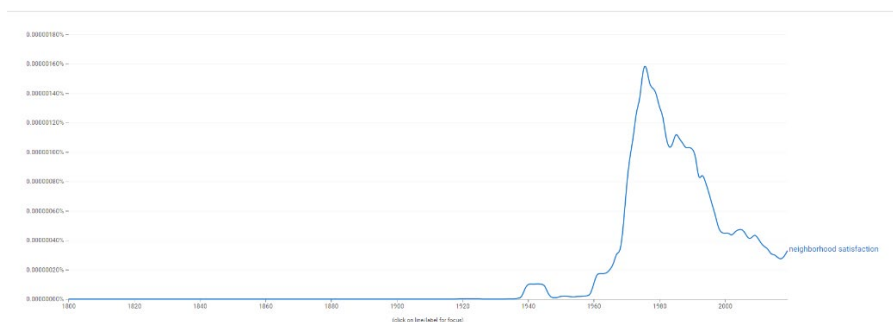


Figure 1. Google Ngram Viewer Search for the Keyword Neighborhood satisfaction”

The pandemic Covid-19 has profoundly affected the urban life. Beyond its visible short-term effects, the long-term permanent impacts and side effects of “new normal” and “new future” are immensely growing debates in urban design and environmental psychology (Bereitschaft & Scheller, 2020; Salama, 2020). In that respect, how neighborhood perception and satisfaction differ before and after the outbreak of the Covid-19 pandemic deserves attention. This study, which is a part of the first author’s dissertation, aims to do that. First, the concept of neighborhood, the studies on neighborhood satisfaction, and its relation to Covid-19 pandemic will be reviewed. Then, the methodology used in this study to measure neighborhood satisfaction and people’s perception on neighborhood boundaries will be discussed. Next, neighborhood boundaries and evaluations on neighborhood satisfaction before and after the first lockdown will be compared. Finally, the strengths and weaknesses of this study and potential future studies guided by this study will be highlighted.

1. Neighborhood definition and neighborhood satisfaction

Neighborhood refers to concepts beyond the administrative borders. There are various definitions of neighborhood. Despite that variation, Keller (1968) argues that all definitions refer to physical and social components (as cited Schwirian, 1983). Identifiable geographic area or an area with distinct physical or aesthetical characteristics are used as physical components (Barton, 2003; Dassopoulos & Monnat, 2011; Schwirian, 1983). Walking distance or everyday walking needs are also used as the keywords in definitions of neighborhoods (Smith, Gidlow, Davey & Foster, 2010). Social components are more diverse and involve keywords such as social characteristics (Glass, 1948), sense of belonging (Abdollahi, Sarrafi & Tavakolinia, 2010) and social network (Schoenberg, 1979) (as cited in Hosseini & Soltani, 2018).

Authorities define neighborhoods objectively with tangible borders. However, residents’ perception of neighborhood does not overlap with these administrative borders. Residents define their neighborhood boundaries subjectively. Although residents’ definition of physical boundaries of neighborhoods involve ambiguity (Minnery, Knight, Byrne, & Spencer, 2009), environmental psychology and urban sociology researchers suggest the use of resident-defined neighborhoods instead of administrative borders in studies of neighborhood (Coulton, Korbin, Chan, & Su, 2001). Given the fact that definitional precision (such as a small residential area or a greater area with social interaction) may influence how residents specify their neighborhood boundaries (Campbell Henly, Elliott, & Irwin, 2009), in this study, participants were asked to draw the borders of their neighborhood

with a specific definition derived from the literature (see methodology part for the definition) before evaluating their neighborhood satisfaction.

Neighborhood satisfaction refers to residents' overall evaluation of their neighborhoods. However, it is a contradictory discourse due to its fusion with related terms "residential satisfaction" and "quality of life". In comparison to residential area, neighborhood is a broader concept containing commercial, educational, recreational uses in addition to housing. Moreover, Schwirian (1983) asserts that social interaction is much higher in neighborhoods than in residential areas. In brief, compared to neighborhood satisfaction, residential satisfaction is a narrower concept and focused more on the dwelling. Quality of life; a broader and more objective concept than neighborhood satisfaction, is defined as overall well-being of societies and individuals (Woźniak & Tobiasz-Adamczyk, 2014). High quality of life does not always correspond to high neighborhood satisfaction or vice versa (Hur et al., 2010). Despite these conceptual differences between these three terms, (neighborhood satisfaction, residential satisfaction, quality of life) the indicators of these concepts often overlap. Neighborhood satisfaction is influenced by the personal characteristics of the evaluator. Older, higher income, homeownership, higher educated, or long-term residents tend to be more satisfied with their neighborhood (Hur & Nasar, 2014; Lu, 1999; Parkes, Kearns & Atkinson, 2002). Beyond the personal characteristics, the influence of physical environmental characteristics on neighborhood satisfaction has been frequently researched as well. Presence of and access to services, amount of green areas, aesthetics/architectural features of the neighborhood, physical upkeep etc. influence residents' neighborhood satisfaction (Dassopoulos & Monnat, 2011; Hur & Morrow-Jones, 2008; Hur & Nasar, 2014; Lee, Conway, Frank, Saelens, Cain & Sallis, 2017; Rioux & Werner, 2011).

Voluminous number of studies focus on neighborhood satisfaction and they differ in terms of the individual characteristics of the participants or the neighborhood characteristics they focus on. Studies focus on parents (Cook, 1988; Gärling & Gärling, 1990), elders (Rioux & Werner, 2011) and disabled people (Coulombe et al., 2016). In terms of spatial characteristics, they focused on safety (Loo, 1986), place attachment (Bonaiuto, Aiello, Perugini, Bonnes, & Ercolani, 1999), upkeep and crime (Hur & Nasar, 2014). However, so far, the influence of the pandemic on neighborhood satisfaction has barely been studied. Yang & Xiang (2021) investigated the change in residents' evaluations of neighborhood (social cohesion, neighborhood conditions, and physical activity) and mental health states during the pandemic. Results showed better evaluations of neighborhood during the pandemic thanks to health-promoting environmental features like less traffic, less crime and violence, and perception of more attractive sights in the neighborhood. Although Yang & Xiang's study can be considered as the most relevant research to this study, their study differentiates from this study in many dimensions. First, their findings relied on data during the pandemic. The absence of pre-pandemic data raises doubts about bias. Second, neighborhood satisfaction was measured via limited parameters without a comprehensive approach. Third, the study was held in the USA; whether their findings have an applied value for other cities is not known. Finally, they focus on evaluations of neighborhood and ignored how neighborhood boundaries is perceived and defined. The current study aims to fulfill these gaps.

2. Covid-19 pandemic and future of cities

The Covid-19 pandemic has affected everyone's life all around the world dramatically. New lifestyles with self-isolation, social distancing, stay-at-home measures arose strong debates on lockdown urbanism, post-pandemic architecture and planning (Bereitschaft & Scheller, 2020; Eltarabily & Elghezanwy, 2020; Jefferies, Cheng, & Coucill, 2020; Rice, 2020; Salama, 2020; Yang & Xiang, 2021; Zecca, Gaglione, Laing, Gargiulo, 2020). Salama (2020) discusses the challenges of the new normal in urbanism in various dimensions. He argued that compact densities prosper cultural, social, and environmental sustainability; nevertheless, social distancing and separation are essential to prevent spread of the virus. Travel restrictions destroy economies and increase unemployment, but at the same time decrease air, noise pollution, and increase active travel modes such as walking and cycling (Rice, 2020). Debates on how the pandemic will shape the cities reveal conflicting ideas; on one hand, the matter is staying safe, on the other coping with negative outcomes of the new normal such as

depression, loneliness, sleeping and eating disorders, obesity, lack of human-human and human-environment interaction. Salama (2020) asserts that the main concern of the experts is meeting complex challenges and balancing the conflicting values. He draws attention to increasing importance of home zones which can be defined as an area in walking distance around the home or neighborhood. He suggests that concepts and theories related to environmental psychology (such as neighborhood satisfaction) should be revised in post-Covid-19 conditions. Bereitschaft & Scheller (2020) also point out the necessity of research for residential preferences and urban neighborhood perception claiming that where people live will be the most profound question of the post-Covid-19 period. This study aims to provide empirical data on how neighborhood perception and satisfaction differ before and during the pandemic.

Once, neighborhood satisfaction was a debate among scholars with many dimensions; now, what satisfies the residents in new normal lifestyle is a broader question with lots of uncertainties. After the outbreak of the Covid-19 pandemic, the influence of new urban strategies and forms (with an emphasis on density, walkability, and access to green areas in the neighborhoods) on both physical and mental health are discussed in many studies (Bereitschaft & Scheller, 2020; Eltarabily & Elghezanwy, 2020; Jefferies et al. 2020; Zecca et al., 2020). However, how residents' perception of the neighborhood changed before and during the Covid-19 pandemic has never been studied with empirical data. This study fills that gap by utilizing data collected just before and during the pandemic.

METHODS:

This study is based on the first author's dissertation which aimed to investigate neighborhood satisfaction in various urban fabrics in two different case areas: one in France and the other in Turkey. This study focuses only on the Turkish case. In Turkey, the study was held in Izmir (third largest city in Turkey), Karşıyaka District which represents a densely urbanized area and covers an area of around 50 km² with almost 350 thousand inhabitants (census of 2020, TUIK, n.d.). Surrounded by Çiğli, Bayraklı, Bornova, and Menemen districts and the Aegean Sea (Izmir Gulf), Karşıyaka is one of the sub-centers of Izmir with its own educational, commercial, and cultural services.

First, urban fabrics in Karşıyaka were identified via an extensive morphological analysis (Figure 2) called Multiple Fabric Assessment (MFA). MFA has four-steps to classify the urban fabric. First, the street-based spatial partition (the unit of measurement) is defined. Second, urban morphometric indicators are calculated via geoprocessing. Third, significant spatial patterns are identified based on the spatial distribution of indicators. Lastly, these patterns are clustered. MFA analyses in Turkey used building footprint, building height, and street centerline information as base data which were derived from Izmir Metropolitan Municipality - Department of Geographical Information Systems Database. Fourteen urban morphometric parameters on three main dimensions, (Network Morphology, Built-up Morphology, Network-Building Relationship) were calculated based on this data (Table 1) (for further details on MFA analyses see Araldi & Fusco, 2019; Erin, 2022). In the study area (Karşıyaka), eight urban fabrics were identified (for detailed information see Erin, 2022).

Table 1. List of the Urban Morphometric Indicators

	Indicator Name	Definition
Network Morphology	Nodes 1 (cul-de-sac), Nodes 4, Nodes 35+	Average presence nodes of degree 1 / Average presence nodes of degree 4 / Average presence nodes of degree 3, 5+
	Street Length	Street segments length between two intersections
	Windingness	Euclidean distance / Network distance between two intersections
Built-up morphology	Coverage Ratio PB50meters	Built-up Area / PB50 Area
	Building prevalence (Footprint Surface, Elongation, Convexity, Height, Continuous Built-up Entity, Specialization)	Area of Building Types (B1, B2, B3, B4) / Total Built-up Surface

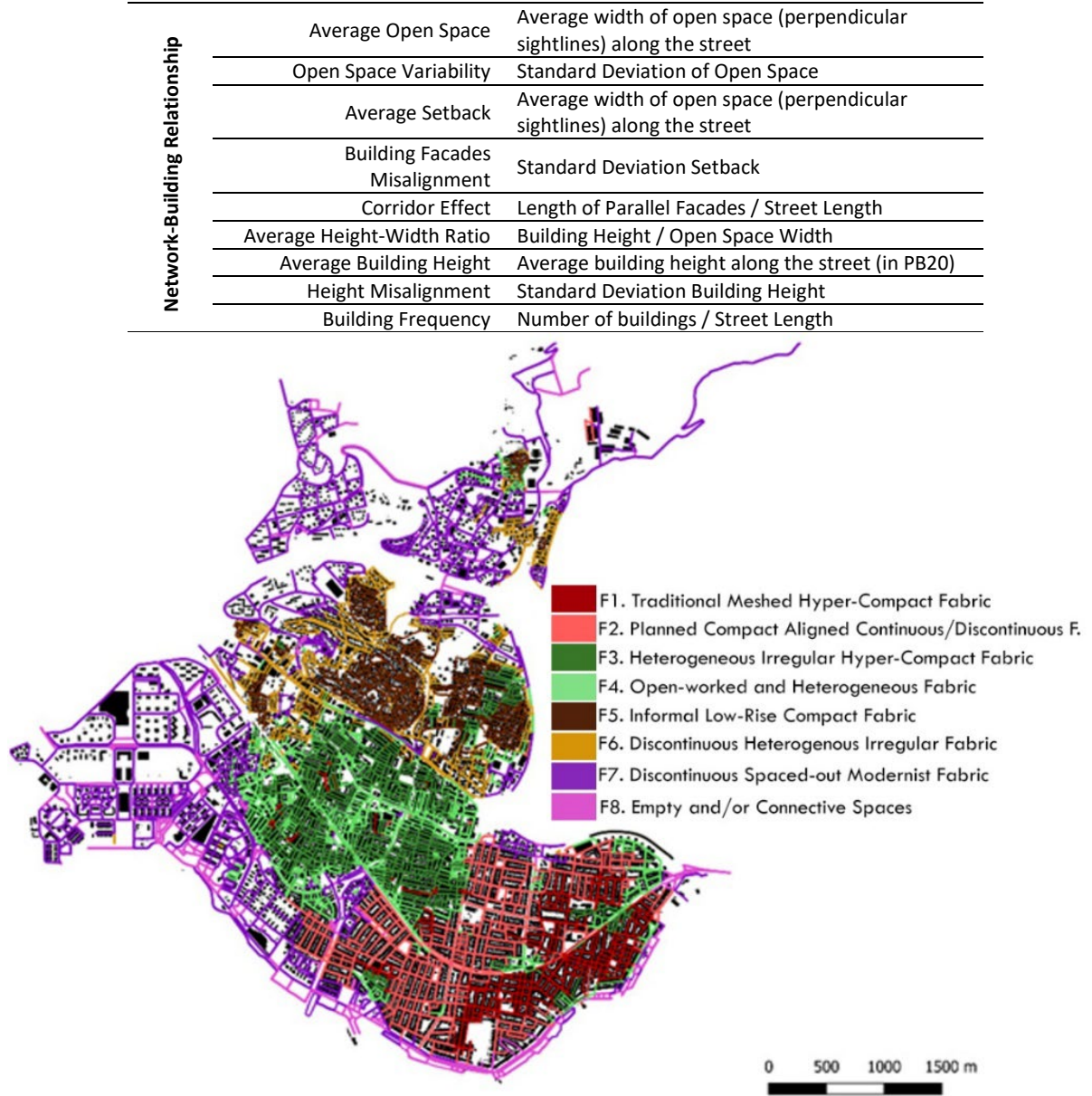


Figure 2. Urban Fabrics in Karşıyaka

Next a unique neighborhood satisfaction survey was designed to be applied in all urban fabrics where the budget of the project allowed 400 surveys to be conducted. The surveys were planned to be applied evenly in all fabrics. However, the Covid-19 pandemic has spread in Turkey in March 2020 during the field study, and it did not allow even application of the survey in all fabrics. Although 322 of 400 surveys were conducted before the pandemic, 78 were left to be conducted during the pandemic. As the Covid-19 pandemic has a high potential to influence the results, conducting the remaining 78 surveys in eight different urban morphologies would not allow appropriate statistical analysis. Therefore, the remaining 78 questionnaires were conducted in two urban fabrics, one of which is common with the one that was conducted before the Covid-19 pandemic. In other words, data on the neighborhood perception and satisfaction both before and after the lockdown period is only available for one type of urban fabric which is named as “the Planned Compact Aligned Continuous/Discontinuous Fabric” (F2 in Figure 2) in Karşıyaka, Izmir. Since the aim was to investigate neighborhood satisfaction and sample size was limited, the study area was narrowed down to few street segments close to each other to eliminate the variance in physical environmental qualities (Figure 3). In brief, red lines in Figure 3 represent the streets where the surveys were completed both

before and during the pandemic. This neighborhood is known as Bostanlı neighborhood and located nearby the old city center of Karşıyaka. The area was formed by a regular-grid street network which was planned in the mid-20th century. Although four to five story detached residential apartment buildings are dominant in the area, some streets involve mixed uses of residential and commercial. Various transportation modes are available in the area indicating high accessibility. Moreover, the area is rich in terms of recreational areas as it is close to waterfront pedestrian path. In February 2020; just before the outbreak of the Covid-19 pandemic; 27 neighborhood satisfaction surveys were completed in the area. After the first wave of the pandemic in August 2020, 38 surveys were conducted in the same area. Two conditions were defined to specify the households with whom the surveys will be held on the selected streets: (1) selecting no more than two households in the same building and (2) selecting no more than five buildings on the same street segment. In addition, when selecting the participants with whom the surveys will be held in the household the gender, age, and social economic status distribution were aimed to be balanced in each condition (before and during the Covid-19 pandemic).



Figure 3. Study Area

From a methodological perspective, most of the neighborhood satisfaction studies relied on subjective measurements such as surveys (Coulombe et al., 2016; Hur & Nasar, 2014; Rioux & Werner, 2011; Gärling & Gärling, 1990; Hur & Morrow-Jones, 2008). Similarly, in this study neighborhood satisfaction was measured via a survey. A comprehensive neighborhood satisfaction survey was designed based on the literature. The survey has four sections. The “first” section aims to understand how the participants perceive and define their neighborhood boundaries. The participants were shown the landmarks, major streets and transportation nodes on a map and asked to draw the border for

“The area in your walking distance covering your home and its surrounding where you manage your daily chores, establish face-to-face relationships and carry common values with the inhabitants and call the area as my neighborhood.”

In other words, based on the literature, a specific definition of neighborhood was developed, and all participants were given the same definition to eliminate the participants' confusion about what the concept of neighborhood means. The "second" section collects data on participants' personal and social characteristics. The "third" section has two parts. First part asks participants to rate their agreement for 35 statements via a 5-point likert-scale. These statements aim to measure neighborhood satisfaction in five dimensions; (1) general satisfaction with the neighborhood, and satisfaction with issues related to (2) location/accessibility, (3) physical environmental quality, (4) social relations, (5) safety. Second part involves four statements to reveal participants' activities in and around the neighborhood. The "fourth" section involves multiple choice questions to understand participants' general evaluations on aforementioned dimensions and willingness to move, also contains questions on overall satisfaction of the neighborhood and the dwelling (Figure 4).

NEIGHBORHOOD SATISFACTION SURVEY

SECTION 1

Draw the area in your walking distance covering your home and its surrounding where you manage your daily chores, establish face-to-face relationships and carry common values with the inhabitants and call the area as my neighborhood. Please answer the questions below taking this area into consideration.

SECTION 2

Address:

Age

18 - 25
 26 - 45
 46 - 65

Gender

Female
 Male

Number of people in household:

Number of children in household (under 18)

Length of residence in the neighborhood

Less than 2 years
 2-5 years
 6-10 years
 11-25 years
 More than 26 years

Housing Tenure

Owner
 Tenant (public housing, living at an acquaintance's house etc.)

Education status of the person with the highest degree at home

No schooling completed
 Elementary school
 Secondary school
 High school or vocational training graduate
 Undergraduate
 Graduate

Occupancy of the person with the highest income at home

Unemployed

Housewife
 Retired
 Temporarily Unemployed

Self Employed

Qualified Freelancer
 Merchant with 0-5 employee
 Merchant with 6-20 employee
 Merchant with 20+ employee
 Company / factory owner with 1-9 employee
 Company / factory owner with 10-25 employee
 Company / factory owner with 25+ employee

Employed

Top level manager
 Middle level manager with less than 10 employees
 Middle level manager with more than 10 employees
 Qualified expert, engineer, technic personnel
 Officer / office employee
 Worker/servant

SECTION 3

A. Please indicate the extent to which you agree with the statements below:

1. Definitely disagree, 2. Disagree, 3. Neither disagree nor agree, 4. Agree, 5. Definitely agree

1. As I go out of my house, I can easily access to services like shops, schools, health center, cinema etc.
 2. Services like shops, schools, health center, cinema etc are quite close to my house
 3. As I go out of my house, I can easily access to green areas where I relax or do sports
 4. Green areas where I relax or do sports are quite close to my house
 5. As I go out of my house, I can easily access to public transportation
 6. Public transportation modes around my housing are quite reliable, comfortable and not crowded
 7. As I go out of my house, I can easily access to my workplace
 8. My workplace is quite close to my house
 9. I can easily access to where my friends and relatives live
 10. My friends and relatives live quite close to me
 11. As I go out of my house, I easily access to main roads which is connected to the city center
 12. Traffic jam is not an issue in my neighborhood
 13. I can easily find a parking place close to my house
 14. I enjoy walking in the close vicinity of my house
 15. Physical conditions in the close vicinity of my house (sidewalk width, material quality and continuity) are convenient for walking
 16. With all built elements (facade, benches, lightings, paving, trash bins etc.) my neighborhood is beautiful and attractive
 17. My neighborhood is clean and well-maintained

18. The streets, squares and other open spaces in my neighborhood are different than each other and easy to remember
 19. The building sizes (width and height) in my neighborhood are coherent with each other
 20. The building facades in my neighborhood are coherent with each other
 21. When I walk along the streets in my neighborhood, I feel appropriate closure (neither too wide nor too narrow).
 22. The amount of buildings and green areas in my neighborhood is quite balanced
 23. It is easy to pass from a building to a building, from building to the street
 24. There is a visual diversity and richness in my neighborhood (buildings, architectural diversity, ornamentals, landscape elements, urban furniture etc.)
 25. Sleepiness of the streets in my neighborhood is comfortable for walking
 26. My neighborhood is a safe place in case of a disaster
 27. Pollution is not an issue in my neighborhood (smell of the sea, air pollution)
 28. My neighborhood is a calm place to live
 29. My neighborhood has a lively environment
 30. I know most of my neighbors
 31. I meet my daily needs in the neighborhood
 32. I feel safe when I walk around in the neighborhood during daytime
 33. I feel safe when I walk around in the neighborhood during nighttime
 34. My neighborhood is a good place to raise children
 35. My neighborhood is a good place for disabled and old people to live

B. In the box next to the below statements please write the frequency of your movement:

1. Never, 2. Once in two weeks, 3. Once a week, 4. More than once a week, 5. Everyday

1. I walk to reach various destinations in my neighborhood
 2. I walk to exercise or for recreation in my neighborhood
 3. I reach various destinations in my neighborhood on bike
 4. I cycle to exercise or for recreation in my neighborhood

SECTION 4

1. I spend time with my neighbors, friends, or relatives in my neighborhood
 A. Never B. Once a month C. Twice a month D. Once a week E. Everyday

2. I prefer to spend time in the neighborhood for weekend activities
 A. Almost never B. Once a month C. Twice a month D. 1 Saturday or Sunday in a week E. Every Saturday and Sunday

3. How satisfied are you with your neighborhood in general?
 A. Very dissatisfied B. Dissatisfied C. Neither satisfied nor dissatisfied D. Satisfied E. Very Satisfied

4. How would you rate the accessibility to important points in your neighborhood?
 A. Very difficult B. Difficult C. Neither difficult nor easy D. Easy E. Very easy

5. How would you rate the general appearance of your neighborhood?
 A. Very bad B. Bad C. Moderate D. Good E. Very good

6. Do you feel a part of this neighborhood?
 A. Not B. Probably Not C. Probably D. Very Probably E. Definitely

7. How safe is your neighborhood?
 A. Very unsafe B. Unsafe C. Neither unsafe nor safe D. Safe E. Very safe

8. How satisfied are you with your current dwelling?
 A. Very dissatisfied B. Dissatisfied C. Neither satisfied nor dissatisfied D. Satisfied E. Very Satisfied

9. Are you thinking of moving out from this neighborhood?

Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Economic (I can easily afford more expensive rent or price of places which increase my quality of life etc.)	<input type="checkbox"/> Economic (I cannot afford a place with a higher rent etc.)
<input type="checkbox"/> Social (I get along with my neighbors, I don't feel belong to this place etc.)	<input type="checkbox"/> Social (I get along with my neighbors, I feel belong to this place etc.)
<input type="checkbox"/> Physical (I don't get along with my neighbors, I don't feel belong to this place etc.)	<input type="checkbox"/> Physical (I am very satisfied with the general appearance, infrastructure, transportation etc. of my neighborhood)
<input type="checkbox"/> Physical (I am not satisfied with the general appearance, infrastructure, transportation etc. of my neighborhood)	<input type="checkbox"/> Other
<input type="checkbox"/> Other	

(Blue lines: parameters related to accessibility, Yellow lines: parameters related to physical environmental quality, Red lines: parameters related to social relations, Green lines: parameters related to safety, Orange lines: parameters related to general satisfaction.)

Figure 4. Neighborhood Satisfaction Survey Form

In brief, the survey involves parameters to evaluate location and accessibility (20 questions in blue), physical environmental quality (13 parameters in yellow), social relations (4 parameters in red); safety (6 parameters in green); and satisfaction in general (5 parameters in orange) (Figure 4). All these parameters were derived from the previous studies (Araldi & Fusco, 2019; Cetintahra & Cubukcu, 2015; Cubukcu, Hepguzel, Onder & Tumer, 2015; Dassopoulos & Monnat, 2011; Hur et al., 2010; Hur & Morrow-Jones, 2008; Hur & Nasar, 2014; Lee et al., 2017; Najafi & Kamal, 2012; Nasar, 1983; Rioux & Werner, 2011; Semken and Piburn, 2004; Stamps III, 2011; Vaske & Kobrin, 2001; Williams & Roggenbuck, 1989).

The participants' neighborhood boundary maps were evaluated in two steps. First the participants' maps were digitalized in QGis 3.16.3 and total areas drawn by each participant were calculated in ArcMap 3.16 to analyze whether neighborhood boundaries extend or shrink during the Covid-19 pandemic.

Second, the morphological classes in each participant's map were examined via Arcmap 3.16. The urban morphology data was overlaid with the participant's neighborhood boundary map to calculate

the ratio of different morphological classes in each map. Based on that calculation, each map was assigned to the morphological characteristics via the following coding:

- When one urban fabric constituted more than 66% of the total area, then, the neighborhood was coded as that urban fabric.
- When two fabrics covered between 33% and 66% of the total area, then, the neighborhood was coded as these two urban fabrics.
- When only one fabric covered more than 33% of the total area and all other urban fabrics were represented with less than %33 of the total area, then, the neighborhood was coded as mixture of fabrics with one prevalent fabric.
- When all urban fabrics covered less than 33% of the total area, the neighborhood was coded as mixed fabrics.

In brief, although all participants live in the same urban fabric (F2), they may consider other urban fabrics within their neighborhood and represent that thought in their drawings. Figure 5 shows an example of one participant's neighborhood boundary map. The neighborhood boundary the participant drew involves five different urban fabrics; F1, F2, F3-4, F7 and F8. Considering the ratios covered by each urban fabric, the neighborhood map was assigned to "mixture of fabrics F2 being the prevalent fabric" morphological class.

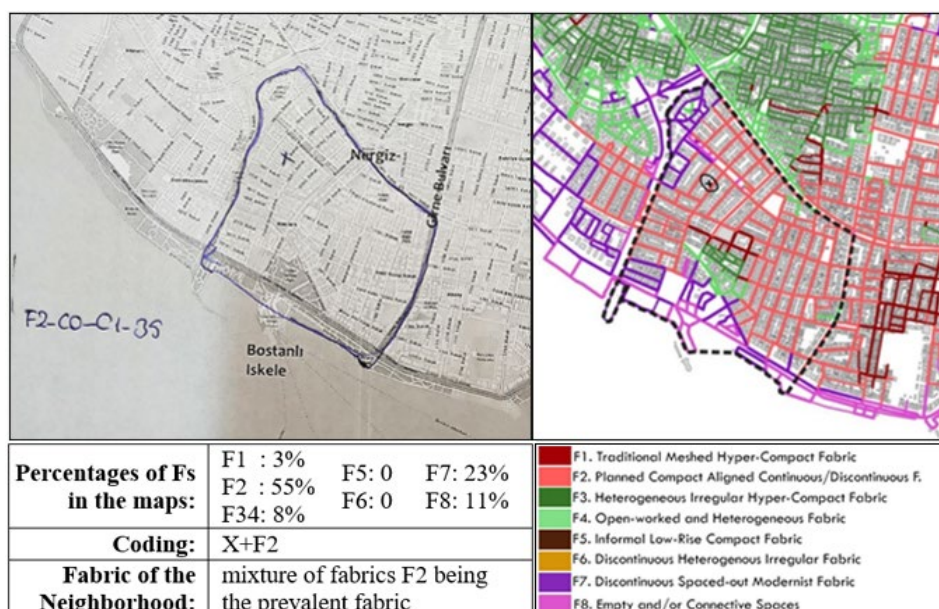


Figure 5. Drawing and Interpreting Neighborhood Maps

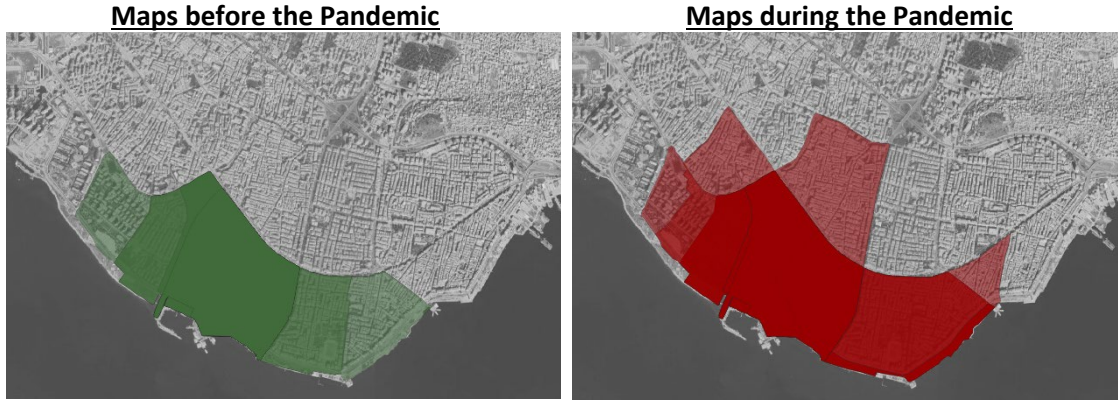
RESULTS:

The results showed that the perceived neighborhood boundaries extended during the Covid-19 pandemic (higher mean values for "during" condition compared to "before" condition in Table 2). Although, this difference did not achieve a statistical significance ($p > 0.05$), higher variation between minimum and maximum values during the pandemic (in comparison to "before" condition) may provide empirical evidence on participants' confusion on determining the neighborhood boundaries. Higher variation in perceived neighborhood area during the pandemic may indicate that for some residents the neighborhood boundaries shrank, whereas for the majority of citizens this area extended after the lockdown as they began to spend most of their time around their house and travel less to work or to other areas (

Table 2). Perhaps, they discovered places they had never been to before in the immediate vicinity of their residences during the pandemic. As supporting evidence to this argument, during the pandemic, the overlaid maps extended more towards north and east (Figure 6).

Table 2. Area of the Participants' Neighborhood Boundary Maps

	N	Min	Max	Mean	Std. Deviation
Before	27	618.42m ²	1887.73m ²	1023.66m ²	344.45
During	38	505.46m ²	2358.95m ²	1196.42m ²	449.65
Total	65	505.46m ²	2358.95m ²	1124.66m ²	415.25
T-Test			t(63)= -1.674; p=0.099		

**Figure 6. Overlaid Neighborhood Maps of the Participants**

Next, the content of neighborhood areas before and during the Covid-19 pandemic were compared. Results showed that the “mixture of urban fabrics where F2 is the prevalent urban fabric” was the dominant urban morphological class in participants’ drawings. However, in comparison to the condition before the pandemic, during the pandemic, the percentage of participants who added “Discontinuous Spaced-out Modernist Fabric” (F7 in Figure 2) into their neighborhood boundary increased from 4% to 16% (Table 3). The fabric F7 is a modernist fabric and contains high-rise buildings in large plots. Large open spaces, low coverage ratio and less commercial area are the main characteristics of this urban fabric. The extension of neighborhood boundaries of the participants towards F7 is reasonable considering the fact that F7 is an urban fabric that meets the isolation and separation requirements of the pandemic.

Table 3. Morphological Classes of the Participants’ Maps Before and During the Pandemic

Coding Based on Urban Fabrics	Before the Pandemic(n=27)	During the Pandemic(n=38)
Mixture of F2 and F7	1 (3.7%)	6 (15.79%)
Mixture of fabrics F2 being the prevalent fabric	26 (96.3%)	32 (84.21%)

After the investigation of perceived neighborhood boundaries, residents’ evaluations of neighborhood satisfaction were compared before and during the Covid-19 pandemic based on the survey data. When the demographic characteristics of the participants in two conditions (participants who took the survey before or during the pandemic) were compared; results showed that gender and housing tenure distribution were statistically similar in both conditions (Table 4). Gender distribution was balanced, and the number of house-owners were more than the tenants in both conditions. As the remaining parameters (age, household size, number of children, length of residence and SES) involve more than two levels, inferential statistical analyses were not applicable considering the small sample size. Yet, it is obvious that the participants’ age, number of children and SES were similar before and during the pandemic. Majority had no child and were from middle or high SES groups who were older than 25 years. On the other hand, household size and length of residence differed slightly between the two conditions. Before the pandemic, single person households were not represented in the sample. However, during the pandemic, percentage of single person households increased from 0% to 21%.

Similarly, before the pandemic, majority of the participants revealed that they lived more than 10 years in the neighborhood (about 85%), whereas during the pandemic only about half of that (42%) revealed that they lived more than 10 years in the neighborhood.

Table 4. Participants' Characteristics

Characteristics of Participants	Before the Pandemic(n=27)	During the Pandemic(n=38)*	Chi-Square Test
Gender			
(1) Female	15 (55.6%)	20 (52.6%)	$\chi^2 (1, N = 65) = 0.54, p = 0.816$
(2) Male	12 (44.4%)	18 (47.4%)	
Age			
(1) 18-25	5 (18.5%)	1 (2.6%)	N/A
(2) 26-45	9 (33.3%)	17 (44.7%)	
(3) 46-65	13 (48.1%)	20 (52.6%)	
Number of people in household			
(1) 1 person	0	8 (21.1%)	N/A
(2) 2 people	5 (18.5%)	12 (31.6%)	
(3) more than 2 people	22 (81.5%)	18 (47.4%)	
Number of children in household (under 18)			
0 (no child)	21 (77.8%)	29 (76.3%)	N/A
1 (1 child)	4 (14.8%)	5 (13.2%)	
2 (more than 1 child)	2 (7.4%)	4 (10.5%)	
Length of Residence of the Participants			
(1) Less than 2 years	0	7 (18.4%)	N/A
(2) 2-5 years	1 (3.7%)	6 (15.8%)	
(3) 6-10 years	3 (11.1%)	9 (23.7%)	
(4) 11-25 years	14 (51.9%)	8 (21.1%)	
(5) More than 26 years	9 (33.3%)	8 (21.1%)	
Housing Tenure			
1 (Owner)	19 (70.4%)	21 (55.3%)	$\chi^2 (1, N = 65) = 1.522, p = 0.217$
2 (Tenant)	8 (29.6%)	17 (44.7%)	
Socio-Economic Status (SES) (derived from data on education and occupation)			
(1) Low	0	2 (5.3%)	N/A
(2) Middle	22 (81.5%)	23 (60.5%)	
(3) High	5 (18.5%)	13 (34.2%)	

Considering the difference in household size and length of residence in two groups, it was necessary to investigate whether neighborhood satisfaction differs by these two parameters. Among 48 measures of neighborhood satisfaction, for five parameters (two on accessibility, one on social relations, and one on general satisfaction) participants living with others tended to be more positive as compared to those living alone. Similarly, for seven parameters, evaluations differed between participants living less or more than 10 years in the neighborhood. For two parameters (on accessibility), participants living less than 10 years in the neighborhood gave higher scores. For other five parameters (two on accessibility, two on social relations, and one on safety), participants living less than 10 years in the neighborhood gave lower scores. In other words, the influence of demographic characteristics on neighborhood satisfaction is ambiguous and thus deserves consideration in comparisons of neighborhood satisfaction before and during pandemic situations.

When neighborhood satisfaction evaluations before and during the Covid-19 pandemic were compared; it is seen that for 9 of the 48 measures, the mean evaluations differed between the two conditions. For the general evaluations, mean values of four parameters were similar in both conditions (Table 5). Both group of participants (who took the survey before and during the pandemic) revealed that they were satisfied with their neighborhood and dwelling in general, and they believed that their neighborhood was calm and lively.

Table 5. Neighborhood Satisfaction in General Before and During the Pandemic

Satisfaction in General	t-Test	Before		During	
		Mean	Std.D.	Mean	Std.D.
How satisfied are you with your neighborhood in general	t(63)=-1.657; p=0.103	4.26	0.447	4.47	0.557
How satisfied are you with your current dwelling	t(63)=-0.146; p=0.885	4.30	0.465	4.32	0.574
My neighborhood is a calm place to live	t(63)=0.282; p=0.779	4.22	0.698	4.16	1.027
My neighborhood has a lively environment	t(63)=-1.635; p=0.107	3.78	0.847	4.16	0.973

Concerning accessibility, in both conditions, participants revealed satisfaction for 14 of the 16 parameters. However, they criticized their neighborhood for traffic congestion and lack of parking space. For 3 of the 16 parameters of accessibility, participants' evaluations differed before and during the pandemic. Quality of the public transportation, walkability in the close vicinity of the house, meeting the daily needs in the neighborhood were evaluated significantly better during the pandemic (Table 6).

Table 6. Satisfaction with Accessibility Before and During the Pandemic

Accessibility	t-Test	Before		During	
		Mean	Std.D.	Mean	Std.D.
How would you rate the accessibility to important points in your neighborhood	t(63)=0.482; p=0.632	4.22	0.424	4.16	0.594
As I go out of my house, I can easily access to services like shops, schools, health center, cinema etc.	t(63)=-1.188; p=0.239	4.48	0.580	4.68	0.739
Services like shops, schools, health center, cinema etc. are quite close to my house	t(63)=-1.831; p=0.072	4.41	0.636	4.68	0.574
As I go out of my house, I can easily access to green areas where I relax or do sports	t(63)=0.43; p=0.668	4.59	0.501	4.50	1.033
Green areas where I relax or do sports are quite close to my house	t(63)=-1.464; p=0.148	4.52	0.580	4.74	0.601
As I go out of my house, I can easily access to public transportation	t(63)=-0.162; p=0.872	4.52	0.580	4.55	0.978
Public transportation modes around my housing are quite reliable, comfortable, and not crowded	t(63)=-3.031; p=0.004	3.56	1.155	4.37	0.998
As I go out of my house, I can easily access to my workplace	t(34)=1.423; p=0.164	4.25	0.622	3.79	1.021
My workplace is quite close to my house	t(34)=-1.463; p=0.153	4.00	0.953	3.38	1.313
I can easily access to where my friends and relatives live	t(63)=0.4; p=0.69	4.22	0.641	4.13	1.044
My friends and relatives live quite close to me	t(63)=0.514; p=0.609	3.93	0.829	3.79	1.189
As I go out of my house, I easily access to main roads which is connected to the city center	t(63)=1.96; p=0.054	4.70	0.465	4.39	0.718
Traffic jam is not an issue in my neighborhood	t(63)=-0.015; p=0.988	2.89	1.368	2.89	1.705
I can easily find a parking place close to my house	t(63)=-0.903; p=0.37	2.33	1.271	2.68	1.710
I enjoy walking in the close vicinity of my house	t(63)=-2.764; p=0.007	4.04	0.759	4.58	0.793
I meet my daily needs in the neighborhood	t(63)=-2.3; p=0.025	4.22	0.698	4.58	0.552

In the evaluations of physical environmental quality, participants revealed satisfaction for 12 of 13 parameters both before and during the pandemic. Only pollution was moderately rated. Participants' evaluations statistically differed for 3 of 13 parameters. During the pandemic, participants evaluated the beauty and the attractiveness of the neighborhood as well as the sense of closure more positively (Table 7).

Table 7. Satisfaction with Physical Environmental Quality Before and During the Pandemic

Physical Environmental Quality	t-Test	Before		During	
		Mean	Std.D.	Mean	Std.D.
How would you rate the general appearance of your neighborhood	t(63)=-0.404; p=0.688	4.07	0.474	4.13	0.623
Physical conditions in the close vicinity of my house are convenient for walking	t(63)=-0.11; p=0.912	4.19	0.681	4.21	1.044
With its all built elements my neighborhood is beautiful and attractive	t(63)=-3.746; p=0.000	3.85	0.770	4.55	0.724

My neighborhood is clean and well-maintained	t(63)=0.413; p=0.681	4.07	0.781	3.97	1.078
The streets, squares and other open spaces in my neighborhood are different than each other and easy to remember	t(63)=0.252; p=0.802	4.37	0.688	4.32	0.962
The building sizes (width and height) in my neighborhood are coherent with each other	t(63)=-2.187; p=0.032	3.93	0.730	4.37	0.852
The building facades in my neighborhood are coherent with each other	t(63)=-1.935; p=0.058	3.74	0.712	4.16	0.945
When I walk along the streets in my neighborhood, I feel appropriate closure (neither too wide nor too narrow).	t(63)=-4.12; p=0.000	3.26	0.944	4.32	1.068
The amount of built and green areas in my neighborhood is quite balanced	t(63)=0.555; p=0.581	4.07	0.73	3.95	1.012
It is easy to pass from a building to a building, from building to the street	t(63)=0.863; p=0.391	4.33	0.62	4.16	0.916
There is a visual diversity and richness in my neighborhood	t(63)=-1.166; p=0.248	3.85	0.77	4.11	0.924
Steepness of the streets in my neighborhood is comfortable for walking	t(63)=0.039; p=0.969	4.48	0.7	4.47	0.862
Pollution is not an issue in my neighborhood	t(63)=-1.077; p=0.286	3.15	0.718	3.47	1.447

In the evaluations of safety, participants revealed high satisfaction for all measures but “safety in case of disasters” in both conditions. “Safety in case of disasters” was rated moderately both before and during the pandemic. Among six parameters of safety, participants’ evaluations statistically differed only for “being a good place for disabled and old people.” Participants revealed less satisfaction with the qualifications of the neighborhood for disabled and old people during the pandemic (Table 8).

Table 8. Satisfaction with Safety Before and During the Pandemic

Safety	t-Test	Before		During	
		Mean	Std.D.	Mean	Std.D.
How safe is your neighborhood	t(63)=0.596; p=0.553	4.22	0.424	4.13	0.704
My neighborhood is a safe place in case of a disaster	t(63)=0.005; p=0.996	3.37	1.115	3.37	1.618
I feel safe when I walk around in the neighborhood during daytime	t(63)=-0.755; p=0.453	4.56	0.577	4.68	0.739
I feel safe when I walk around in the neighborhood during nighttime	t(63)=-0.744; p=0.46	4.41	0.636	4.55	0.86
My neighborhood is a good place to raise children	t(63)=-0.082; p=0.935	4.41	0.636	4.42	0.683
My neighborhood is a good place for disabled and old people to live	t(63)=2.223; p=0.03	4.52	0.58	3.89	1.371

In the evaluations of social relations, participants’ responses varied. On the one hand, feeling a part of the neighborhood and knowing the neighbors received high or moderately high scores. On the other hand, spending time with people in the neighborhood and preferring to spend time in the neighborhood for weekend activities received moderately low scores. Among four parameters of social relations, only one of them differed significantly between two conditions. The participants who evaluated their neighborhood during the pandemic revealed that they tended to know their neighbors statistically more compared to the those who participated in the survey before the pandemic (Table 9).

Table 9. Satisfaction with Social Relations Before and During the Pandemic

Social Relations	t-Test	Mean	Std.D.	Mean	Std.D.
Do you feel a part of this neighborhood	t(63)=0.572; p=0.57	4.22	0.506	4.13	0.704
I know most of my neighbors	t(63)=-2.215; p=0.03	3.59	0.747	4.13	1.095
I spend time with my neighbors, friends or relatives in my neighborhood	t(63)=0.993; p=0.325	2.89	1.649	2.55	1.083
I prefer to spend time in the neighborhood for weekend activities	t(63)=-0.461; p=0.646	2.85	1.433	3.03	1.551

In brief, these results suggest that people tend to evaluate their neighborhood differently before and during the pandemic. Moreover, when the activities in the neighborhood was compared between the two conditions, participants revealed satisfaction for two of the four parameters. They criticized their neighborhood for being unsuitable for biking to reach destinations or to exercise in both conditions.

Despite these low ratings, participants' evaluations significantly differ for the appropriateness of their neighborhood for reaching destinations on bike. They rated bikeability in the neighborhood as better during the pandemic in comparison to that before the pandemic (Table 10).

Table 10. Activities Involved Before and During the Pandemic

Accessibility	t-Test	Before		During	
		Mean	Std.D.	Mean	Std.D.
I walk to reach various destinations in my neighborhood	t(63)=1.196; p=0.236	4.74	0.447	4.55	0.724
I walk to exercise or for recreation in my neighborhood	t(63)=-0.534; p=0.595	4.33	0.832	4.45	0.860
I reach various destinations in my neighborhood on bike	t(63)=-2.492; p=0.015	1.19	0.681	1.84	1.242
I cycle to exercise or for recreation in my neighborhood	t(63)=-1.228; p=0.224	1.48	1.087	1.84	1.220

Finally, when residents were asked about their willingness to move out of the neighborhood; 5 of the 65 participants showed a tendency to leave their neighborhood. The participants who were willing to move were all males, generally in the oldest age group having no child (younger than 18) and living in the neighborhood for six to ten years (the number of household and SES group were varied among these 5 participants). Although this ratio may seem negligible, it is important to highlight that all these participants who were willing to move out were the ones who were interviewed during the pandemic. In other words, among 38 residents who participated in the study during the pandemic, five of them revealed a tendency to move out. From zero percent to fifteen percent change in people's tendency to move out may point to the influence of pandemic on potential increase of urban mobility. This finding may also seem conflicting with the results above: participants tended to give higher scores to various measures of neighborhood, yet they were more willing to change their neighborhood. Perhaps these findings are not conflicting, they are simply reflecting the confusion and obscurity created by the Covid-19 pandemic. In addition, among these five participants, only one of them pointed to social issues as reason to move out, the remaining four pointed to physical environmental conditions as reasons to move out (**Hata! Başvuru kaynağı bulunamadı.**). This finding also indicates that people's evaluations of physical environment differed during the Covid-19 pandemic.

Table 11. Number of Participants Willing or Not to Move Out and the Reasons for the Answer

Are you thinking of moving out from this neighborhood?	Before	During	Tot
Yes	0	5	5
No	27	33	60
Reasons for moving out	Before	During	Tot
Economic	0	0	0
Social	0	1	1
Physical	0	4	4

The results showed that the pandemic changed residents' evaluations of neighborhood and when they have a chance some residents are willing to move to a different neighborhood with the hope of a better life. Yet the finding on the differences of neighborhood satisfaction and willingness to move out should be considered in relation to demographic characteristics. For nine parameters, the scores differed before and during the pandemic. Among those nine parameters, five of them (meeting daily needs, knowing the neighbors, quality of public transportation, reaching various destinations on bike, and qualifications of the neighborhood for disabled) also differed between different household sizes and length of residences. Moreover, four of the five participants who were willing to move out were the ones who were living in the neighborhood less than 10 years. Considering the fact that the ratio of participants with different household sizes and length of residences differed in two conditions (before and during the pandemic), the difference in evaluations of neighborhood satisfaction may stem from the difference of participants' demographic characteristics rather than the influence of the pandemic.

In order to see if the results differ when the length of residence and the number of the people in the household were similar in both conditions (before and during the pandemic), the analyses were repeated after eliminating the participants living in the area less than two years and single person households from the sample. For this reduced sample size, the number of parameters which were

significantly different before and during pandemic conditions reduced from nine to five (Table 12). For five parameters (convenience of the public transportation, beauty and attractiveness of the neighborhood, coherence of building facades, appropriate closure of the streets and knowing most of the neighbors) results still showed a significant increase in satisfaction “during the pandemic condition” as compared to the “before pandemic” situation.

Table 12. Neighborhood Satisfaction Evaluation of the Selected Sample

Satisfaction in General	t-Test	Before (N=27)		During (N=24)	
		Mean	Mean	Std.D.	Std.D.
How satisfied are you with your neighborhood in general	t(49)=-0.807;p=0.424	4.26	0.447	4.38	0.576
How satisfied are you with your current dwelling	t(49)=0.03;p=0.976	4.3	0.465	4.29	0.624
My neighborhood is a calm place to live	t(49)=-0.318;p=0.752	4.22	0.698	4.29	0.859
My neighborhood has a lively environment	t(49)=-1.497;p=0.141	3.78	0.847	4.17	1.007
Accessibility					
How would you rate the accessibility to important points in your neighborhood	t(49)=0.665;p=0.509	4.22	0.424	4.12	0.612
As I go out of my house, I can easily access to services like shops, schools, health center, cinema etc.	t(49)=-0.905;p=0.37	4.48	0.58	4.67	0.868
Services like shops, schools, health center, cinema etc. are quite close to my house	t(49)=-1.96;p=0.056	4.41	0.636	4.75	0.608
As I go out of my house, I can easily access to green areas where I relax or do sports	t(49)=0.216;p=0.83	4.59	0.501	4.54	1.103
Green areas where I relax or do sports are quite close to my house	t(49)=-1.668;p=0.102	4.52	0.58	4.79	0.588
As I go out of my house, I can easily access to public transportation	t(49)=-0.101;p=0.92	4.52	0.58	4.54	1.021
Public transportation modes around my housing are quite reliable, comfortable, and not crowded	t(49)=-3.187;p=0.003	3.56	1.155	4.5	0.933
As I go out of my house, I can easily access to my workplace	t(24)=1.513;p=0.143	4.25	0.622	3.79	0.893
My workplace is quite close to my house	t(24)=1.146;p=0.263	4	0.953	3.5	1.225
I can easily access to where my friends and relatives live	t(49)=0.545;p=0.589	4.22	0.641	4.08	1.139
My friends and relatives live quite close to me	t(49)=0.169;p=0.866	3.93	0.829	3.88	1.296
As I go out of my house, I easily access to main roads which is connected to the city center	t(49)=1.46;p=0.151	4.7	0.465	4.46	0.721
Traffic jam is not an issue in my neighborhood	t(49)=-0.065;p=0.949	2.89	1.368	2.92	1.692
I can easily find a parking place close to my house	t(49)=-1.252;p=0.217	2.33	1.271	2.88	1.801
I enjoy walking in the close vicinity of my house	t(49)=-1.779;p=0.081	4.04	0.759	4.46	0.932
I meet my daily needs in the neighborhood	t(49)=-1.755;p=0.085	4.22	0.698	4.54	0.588
Physical Environmental Quality					
How would you rate the general appearance of your neighborhood	t(49)=-0.313;p=0.756	4.07	0.474	4.12	0.68
Physical conditions in the close vicinity of my house are convenient for walking	t(49)=-0.841;p=0.404	4.19	0.681	4.38	0.924
With its all built elements my neighborhood is beautiful and attractive	t(49)=-3.073;p=0.003	3.85	0.77	4.54	0.833
My neighborhood is clean and well-maintained	t(49)=0.729;p=0.47	4.07	0.781	3.88	1.154
The streets, squares and other open spaces in my neighborhood are different than each other and easy to remember	t(49)=0.482;p=0.632	4.37	0.688	4.25	1.073
The building sizes (width and height) in my neighborhood are coherent with each other	t(49)=-1.714;p=0.093	3.93	0.73	4.33	0.963
The building facades in my neighborhood are coherent with each other	t(49)=-2.027;p=0.048	3.74	0.712	4.21	0.932
When I walk along the streets in my neighborhood, I feel appropriate closure (neither too wide nor too narrow).	t(49)=-3.848;p=0	3.26	0.944	4.33	1.049
The amount of built and green areas in my neighborhood is quite balanced	t(49)=-0.039;p=0.969	4.07	0.73	4.08	0.974
It is easy to pass from a building to a building, from building to the street	t(49)=1.007;p=0.319	4.33	0.62	4.12	0.85

There is a visual diversity and richness in my neighborhood	t(49)=-1.759;p=0.085	3.85	0.77	4.25	0.847
Steepness of the streets in my neighborhood is comfortable for walking	t(49)=0.793;p=0.432	4.48	0.7	4.29	0.999
Pollution is not an issue in my neighborhood	t(49)=0.59;p=0.558	3.15	0.718	2.96	1.488
Safety					
How safe is your neighborhood	t(49)=0.091;p=0.928	4.22	0.424	4.21	0.658
My neighborhood is a safe place in case of a disaster	t(49)=-0.56;p=0.578	3.37	1.115	3.58	1.586
I feel safe when I walk around in the neighborhood during daytime	t(49)=-0.338;p=0.737	4.56	0.577	4.62	0.875
I feel safe when I walk around in the neighborhood during nighttime	t(49)=-0.989;p=0.328	4.41	0.636	4.62	0.924
My neighborhood is a good place to raise children	t(49)=-0.74;p=0.463	4.41	0.636	4.54	0.658
My neighborhood is a good place for disabled and old people to live	t(49)=1.527;p=0.133	4.52	0.58	4.12	1.191
Social Relations					
Do you feel a part of this neighborhood	t(49)=0.085;p=0.933	4.22	0.506	4.21	0.658
I know most of my neighbors	t(49)=-2.617;p=0.012	3.59	0.747	4.21	0.932
I spend time with my neighbors, friends or relatives in my neighborhood	t(49)=0.881;p=0.382	2.89	1.649	2.54	1.062
I prefer to spend time in the neighborhood for weekend activities	t(49)=-0.251;p=0.803	2.85	1.433	2.96	1.601
Accessibility - Activity					
I walk to reach various destinations in my neighborhood	t(49)=0.666;p=0.509	4.74	0.447	4.62	0.77
I walk to exercise or for recreation in my neighborhood	t(49)=-0.675;p=0.503	4.33	0.832	4.5	0.933
I reach various destinations in my neighborhood on bike	t(49)=-1.442;p=0.156	1.19	0.681	1.54	1.062
I cycle to exercise or for recreation in my neighborhood	t(49)=-0.199;p=0.843	1.48	1.087	1.54	1.062

In brief, more research is on call before generalizing the results. Yet, this finding may also indicate that the influence of the pandemic on neighborhood satisfaction was pronounced more for people who are living alone and who just moved to the neighborhood.

CONCLUSION:

This study aimed to compare neighborhood perception and satisfaction before and during the Covid-19 pandemic. In terms of perception, the variation and mean value of perceived neighborhood borders have increased during the pandemic. The participants of the survey during the pandemic tended to include the modern urban fabrics characterized by large open spaces to their neighborhood boundaries. During the pandemic, people tend to walk around more in open areas and less in crowded places and covered areas such as shopping malls. The change in walking routes and distances around houses may have caused a change in the perception of the neighborhood area. In other words, inclusion of this urban fabric within the neighborhood boundaries is expected because this urban fabric is dominated by open areas and is in walking distance to participants' houses. Participants tend to include these areas in their neighborhood maps during the pandemic as they spend more time in these isolated areas near their residences and discover these new areas during the pandemic.

The results also showed that evaluations for 9 of 48 neighborhood satisfaction parameters significantly changed after the first wave of the pandemic. Although the influence of participants' characteristics can be seen in five of nine parameters and this diminishes the influence of the pandemic on neighborhood satisfaction; according to the unbiased results, there is a significant change in perception of physical environment quality in a positive way. Yang & Xiang (2021) found similar results on perception of aesthetics in neighborhoods with high SES residents. He relates this outcome to less traffic, crime, and violence in the new conditions. This study used a different methodology from Yang & Xiang (2021) by investigating satisfaction based on two different dataset (one is before and the other is during the pandemic) and provide empirical evidence for Yang & Xiang's (2021) claim on the positive change in perceived physical environment characteristics in middle-high SES group neighborhoods. Yet, there is no evidence to support the argument relating to less traffic and crime as reasons of positive evaluation. Those arguments still remain speculative. Future studies may investigate why high

SES groups tend to evaluate their neighborhood as better during the pandemic. As the study area has a better physical environment quality (involve more open areas, is close to waterfront pedestrian path etc.) compared to most of the neighborhoods in Izmir, the tendency to have more positive perception on physical environment quality during the pandemic seems reasonable. However, this study should be repeated in various SES and morphological areas before generalizing this argument.

Although residents tended to evaluate their neighborhood as better during the pandemic (in comparison to before pandemic), they nonetheless revealed willingness to move out from the neighborhood. This conflicting finding must be handled cautiously as it may point to the confusion and obscurity of the pandemic on the residents of the neighborhood. More research is on call to study the longitudinal effects. Moreover, since this finding indirectly indicates that urban mobility will increase, subsequent studies should question the effect of the Covid-19 pandemic on urban mobility using a different methodology. This question should be evaluated as a new perspective and a new research question generated by this study.

Neighborhoods became the most important components of the cities in the Covid-19 pandemic. This study is significant because it investigates people's perception on these areas as also suggested by Salama (2020). The strength of this study is to have a dataset from pre-Covid-19 and post-first-wave periods instead of a retroactive dataset. Majority of studies dealing with the influence of the Covid-19 pandemic on people's behavior and perception of environment relies on the data during the pandemic and fail to make comparisons between pre- and post-pandemic-outbreak periods. The main weakness of the research relates to small sample size. This small sample size limits comprehensive inferences and generalizations. More generalizable arguments can be developed with the increase of such empirical studies in different cities and cultures. This study is important in introducing a valid methodology for such empirical studies. In order to develop this study via future studies, the survey can be conducted in all fabrics of Karşıyaka like it has been conveyed before the pandemic (with 322 surveys) and the comparison can be done accordingly. Also, the same study can be repeated to see the change in three different periods pre-Covid-19, post-first-wave and present. In addition, overall life satisfaction of the participants can be added to the survey questions to achieve more accurate results.

This study contributes to urban design and environmental psychology literature by bringing comprehensive urban morphology analysis and neighborhood satisfaction measurements together. Also, it paves the way to monitor residents' satisfaction and with their environment before, during and after the pandemic in the future studies. Practitioners and academicians focusing on real-estate development may also benefit from this study as it provides hints about how residents' priorities changed after the Covid-19 pandemic. Moreover, findings on urban mobility tendency change during the pandemic may also be used by real-estate agencies, as the balance between supply and demand determines real-estate prices and this study showed that although the supply remained the same the demand changed during the Covid-19 pandemic. A better extension of this study should investigate which neighborhood characteristics are demanded more in the post-Covid-19 period based on actual urban mobility data. Moreover, this study can serve as an example to repeat previous research in new conditions to observe the change in preferences and behavior of the residents in the post-Covid-19 period.

Compliance with Ethical Standard

Conflict of Interests: The authors declare that for this article they have no actual, potential or perceived conflict of interests.

Ethics Committee Approval: This study was supported in 2018 within the scope of Dokuz Eylül University Scientific Research Project (BAP) which can be used as the Ethics Committee Approval requirement. The survey used in this study was accepted after being examined by BAP. Also, the surveys were conducted only to volunteers via a professional survey research firm as the funding for surveys were accepted by DEU BAP. The professional research firm works within the scope of the

Personal Data Protection Authority (Kişisel Verileri Koruma Kurumu-KVKK) and the surveys were conducted without obtaining the personal information of the participants. In brief;

Three files that can be counted as a substitute for the ethics committee document are attached as supplementary files. 1) BAP application form, 2) The document showing the start and end dates of the BAP project, 3) The contract issued by Dokuz Eylül University Scientific Research Projects Administration regarding the supply of services related to the surveys. In this contract, the survey questions and the procedure to be followed in the conduct of the surveys were explained in detail and it was approved by Dokuz Eylül University Scientific Research Project Department on 10.12.2019.

Funding Disclosure: This study is funded by the DEU Department of Scientific Research Project (BAP PROJECT NO 2018.KB.FEN.032) and is a part of the first author's dissertation conducted at DEU The Graduate School of Natural and Applied Sciences with the titled Influence of Urban Morphology on Neighborhood Satisfaction: A Cross-Cultural Study. The application of the project was made on 05.03.2018. Based on the clear methodological description, no ethical violation was found, and the application was accepted by the Dokuz Eylül University Department of Scientific Research Projects on 27.09.2018 and the project is completed on 27.09.2020.

Acknowledgments: The authors would also thank Giovanni Fusco & Alessandro Araldi at the University of Côte-Azur in France for their valuable comments on the morphological analyses.

Disclosure: All authors have completed the Copyright Transfer Agreement and Author's Contribution and Conflict of Interest Statement Form. The authors declare that academic and financial support has only been received from DEU BAP and there are no other relationships or activities that could appear to have influenced the submitted work.

REFERENCES

Books:

Barton, H. (2003). *Shaping Neighborhoods: A Guide for Health, Sustainability and Vitality*. London. Spon Press.

Glass, R. (1948). *The Social Background to a Plan, The Study of Middlesbrough*. Preface by Max Lock. London: Routledge & Kegan Paul.

Keller, S. 1968. *The Urban Neighborhood*. NY: Random House

Journals Articles:

Abdollahi, M., Sarrafi, M. & Tavakolinia, J. (2010). Theoretical Study of the Concept of Neighborhood and its Redefinition with Emphasis on the Conditions of Urban Neighborhoods of Iran. *Human Geography Research Quarterly*. (72): 82-103.

Araldi, A., & Fusco, G. (2019). From the street to the metropolitan region: Pedestrian perspective in urban fabric analysis. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(7), 1243-1263.

Bereitschaft, B., & Scheller, D. (2020). How Might the COVID-19 Pandemic Affect 21st Century Urban Design, Planning, and Development?. *Urban Science*, 4(4), 56.

Bonaiuto, M., Aiello, A., Perugini, M., Bonnes, M., & Ercolani, A. P. (1999). Multidimensional perception of residential environment quality and neighbourhood attachment in the urban environment. *Journal of environmental psychology*, 19(4), 331-352.

Campbell, E., Henly, J. R., Elliott, D. S., & Irwin, K. (2009). Subjective constructions of neighborhood boundaries: lessons from a qualitative study of four neighborhoods. *Journal of Urban Affairs*, 31(4), 461-490.

- Cetintahra, G. E., & Cubukcu, E. (2015). The influence of environmental aesthetics on economic value of housing: an empirical research on virtual environments. *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(2), 331-340.
- Cubukcu, E., Hepguzel, B., Onder, Z., & Tumer, B. (2015). Active Living for Sustainable Future: A Model to Measure 'Walk Scores' via Geographic Information Systems. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 168, 229-237.
- Coulombe, S., Jutras, S., Labbé, D., & Jutras, D. (2016). Residential experience of people with disabilities: A positive psychology perspective. *Journal of Environmental Psychology*, 46, 42-54.
- Coulton, C. J., Korbin, J., Chan, T., & Su, M. (2001). Mapping residents' perceptions of neighborhood boundaries: a methodological note. *American journal of community psychology*, 29(2), 371-383.
- Cook, C. C. (1988). Components of neighborhood satisfaction: Responses from urban and suburban single-parent women. *Environment and Behavior*, 20(2), 115-149.
- Dassopoulos, A., & Monnat, S. M. (2011). Do perceptions of social cohesion, social support, and social control mediate the effects of local community participation on neighborhood satisfaction?. *Environment and Behavior*, 43(4), 546-565.
- Eltarabily, S., & Elghezanwy, D. (2020). Post-Pandemic Cities-The Impact of COVID-19 on Cities and Urban Design. *Architecture Research*, 10(3), 75-84.
- Gärling, A., & Gärling, T. (1990). Parents' residential satisfaction and perceptions of children's accident risk. *Journal of Environmental Psychology*, 10(1), 27-36.
- Hosseini, S. F., & Soltani, M. (2018). A comparative investigation and analysis between the neighborhood concept in the traditional urban system in Iran and its similar patterns in contemporary period. *The Monthly Scientific Journal of Bagh-E Nazar*, 15(60), 15-28.
- Hur, M., & Morrow-Jones, H. (2008). Factors that influence residents' satisfaction with neighborhoods. *Environment and Behavior*, 40(5), 619-635.
- Hur, M., Nasar, J. L., & Chun, B. (2010). Neighborhood satisfaction, physical and perceived naturalness and openness. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 52-59.
- Hur, M., & Nasar, J. L. (2014). Physical upkeep, perceived upkeep, fear of crime and neighborhood satisfaction. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 186-194.
- Jefferies, T., Cheng, J., & Coucill, L. (2020). Lockdown urbanism: COVID-19 lifestyles and liveable futures opportunities in Wuhan and Manchester. *Cities & Health*, 1-4.
- Lee, S. M., Conway, T. L., Frank, L. D., Saelens, B. E., Cain, K. L., & Sallis, J. F. (2017). The relation of perceived and objective environment attributes to neighborhood satisfaction. *Environment and Behavior*, 49(2), 136-160.
- Loo, C. (1986). Neighborhood satisfaction and safety: a study of a low-income ethnic area. *Environment and Behavior*, 18(1), 109-131.
- Lu, M. (1999). Determinants of residential satisfaction: Ordered logit vs. regression models. *Growth and Change*, 30(2), 264-287.
- Minnery, J., Knight, J., Byrne, J., & Spencer, J. (2009). Bounding neighbourhoods: How do residents do it?. *Planning Practice & Research*, 24(4), 471-493.
- Najafi, M., & Kamal, M. (2012). The concept of place attachment in environmental psychology. *Sustainable Architecture*, 45, 7637-7641.

- Nasar, J. L. (1983). Adult viewers' preferences in residential scenes: A study of the relationship of environmental attributes to preference. *Environment and Behavior*, 15(5), 589-614.
- Oktay, D., Rüstemli, A., & Marans, R. W. (2009). Neighborhood satisfaction, sense of community, and attachment: Initial findings from Famagusta quality of urban life study. *ITU A/Z Journal*, 6(1), 6-20.
- Parkes, A., Kearns, A., & Atkinson, R. (2002). What makes people dissatisfied with their neighbourhoods?. *Urban Studies*, 39(13), 2413-2438.
- Rice, L. (2020). After Covid-19: urban design as spatial medicine. *Urban Design International*, 1-6.
- Rioux, L., & Werner, C. (2011). Residential satisfaction among aging people living in place. *Journal of Environmental Psychology*, 31(2), 158-169.
- Salama, A. M. (2020). Coronavirus questions that will not go away: interrogating urban and socio-spatial implications of COVID-19 measures. *Emerald Open Research*, 2:14. [10.35241/emeraldopenres.13561.1](https://doi.org/10.35241/emeraldopenres.13561.1)
- Schoenberg, S. (1979). Criteria for the evaluation of neighborhood viability in working class and low-income areas in core cities. *Social Problems*, (27): 69-85.
- Smith, G., Gidlow, C., Davey, R., & Foster, C. (2010). What is my walking neighbourhood? A pilot study of English adults' definitions of their local walking neighbourhoods. *International Journal of behavioral nutrition and physical activity*, 7(1), 1-8.
- Stamps III, A. E. (2011). Effects of area, height, elongation, and color on perceived spaciousness. *Environment and Behavior*, 43(2), 252-273.
- Talen, E. (1999). Sense of community and neighbourhood form: An assessment of the social doctrine of new urbanism. *Urban studies*, 36(8), 1361-1379.
- Vaske, J. J., & Kobrin, K. C. (2001). Place attachment and environmentally responsible behavior. *The Journal of Environmental Education*, 32(4), 16-21.
- Yang, Y., & Xiang, X. (2021). Examine the associations between perceived neighborhood conditions, physical activity, and mental health during the COVID-19 pandemic. *Health & place*, 102505.
- Zecca, C., Gaglione, F., Laing, R., & Gargiulo, C. (2020). Pedestrian routes and accessibility to urban services: an urban rhythmic analysis on people's behaviour before and during the COVID-19. *TeMA: journal of land use, mobility and environment*, 13(2).

Reports:

- Schwirian, K. P. (1983). Models of neighborhood change. *Annual review of sociology*, 9(1), 83-102.
- Semken, S. & Piburn, (2004). Place Attachment Inventory (PAI), Arizona State University: <https://d32ogoqmya1dw8.cloudfront.net/files/NAGTWorkshops/assess/activities/PAI1.3.pdf>
 Turkish Statistical Institute, (n.d.). Retrieved October 12, 2021, from <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>
- Woźniak, B., & Tobiasz-Adamczyk, B. (2014). Quality of life and well-being. *Jagiellonian University, Krakow*.

Symposium Papers:

- Williams, D. R., & Roggenbuck, J. W. (1989, October). Measuring place attachment: Some preliminary results. In *Abstracts: 1989 leisure research symposium* (Vol. 32). Arlington, VA: National Recreation and Park Association.



Dissertations:

- Erin, I. (2022). The Influence of Urban Morphology on Neighborhood Satisfaction: A Cross-Cultural Study. Doctoral Dissertation, Dokuz Eylül University The Graduate School of Natural and Applied Sciences.



Covid-19 Pandemisi Sürecinde Tarihi Kent Dokusunda Mimari Stüdyo Deneyimi; Atatürk Üniversitesi Mimari Proje Stüdyosu VII

Architectural Studio Experience in Historical Urban Texture during the Covid-19 Pandemic Process; Atatürk University Architectural Project Studio VII

Emriye Kazaz¹ , Büşra Demircan İbiş² 

Öz

Mimarlık eğitiminin vazgeçilmez mekanları olan stüdyolarla ilgili olarak kullanılan yöntemler, sonuç ürünler ve deneyimler gibi farklı bakış açıları üzerine bugüne kadar birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmaların ortak paydası stüdyo ortamlarının kendisinin eğitimin bir parçası olduğudur. Ne var ki, 2019 yılında başlayan Covid-19 pandemisi sürecinde birçok alanda olduğu gibi mimarlık eğitiminde de devrim niteliğinde ani bir değişim yaşanmıştır. Alışlagelen yüz yüze stüdyoların yerini çevrimiçi ya da uzaktan stüdyolar almıştır. Böylesine köklü bir stüdyo ortamı ve biçimi değişikliği hem stüdyo katılımcıları olan öğrenciler hem de yürütücüler açısından yepyeni bir deneyim olmuş ve birçok zorluğu da beraberinde getirmiştir. Mimarlık eğitimini kayda değer bir biçimde etkileyen bu sürecin paylaşılması ve farklı deneyimlerin aktarılması, sistemdeki aksaklıkların fark edilmesi ve geliştirilmesi açısından önemlidir. Bu bağlamda, "BigBlueButton" (BBB) uygulamasıyla çevrimiçi stüdyo olarak gerçekleştirilen Atatürk Üniversitesi Mimarlık Bölümü yedinci yarıyıl mimari proje stüdyosu kapsamında Erzurum tarihi kent dokusunda çalışılan öğrenci ve sosyal merkez, kent kütüphanesi, koruma ve sosyal merkez gibi sosyal ve kamusal içerikli projeler süreç kurgusu, bağlamsal analizler ve proje ürünleri üzerinden aktarılmıştır. Ayrıca stüdyo süreci boyunca pandemi koşulları ve çevrimiçi ortamlardan kaynaklı aksaklıklar ve geliştirilen olası çözüm yolları ifade edilerek sonuç kısmında uzaktan eğitim sürecinin olumlu ve olumsuz yanları üzerine değerlendirme yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Mimari Proje, Stüdyo Eğitimi, Covid-19 Pandemisi, Çevrim İçi Eğitim, Kentsel Bağlam

ABSTRACT

Many studies have been carried out on different perspectives such as the methods used, the result products, and experiences related to the studios, which are indispensable places of architectural education. The common denominator of these studies is that studio environments are themselves a part of education. However, during the Covid-19 pandemic that started in 2019, there has been a revolutionary change in architectural education, as in many other fields. The traditional face-to-face studios have been replaced by online or distance studios. Such a radical change in studio environment and format has been a brand new experience for both the students who are the studio participants and the executives, and it has brought with it many challenges. It is important to share this process, which significantly affects architectural education, and to convey different experiences, in terms of recognizing and developing the problems in the system. In this context, social and public projects such as student and social center, city library, conservation and social center, which were studied in the historical urban fabric of Erzurum within the scope of the seventh-semester architectural project studio of Atatürk University Department of Architecture, which was realized as an online studio with the "BigBlueButton" (BBB) application, are in process. fiction, contextual analyzes, and project products. In addition, during the studio process, the problems caused by pandemic conditions and online environments and possible solutions were expressed and an evaluation was made on the positive and negative aspects of the distance education process in the conclusion part.

Keywords: Architectural Project, Studio Education, Covid-19 Pandemic, Online Education, Urban Context

¹ **Corresponded Author:** Atatürk Üniversitesi Mimarlık Bölümü, emriyekazaz@atauni.edu.tr, 0000-0002-5347-3093

² Atatürk Üniversitesi Mimarlık Bölümü, busra.demircan@atauni.edu.tr, 0000-0002-4053-2293



GİRİŞ:

Mimari tasarım eğitiminin gerçekleştiği stüdyo ortamlarında sürekli devam eden eleştiri ve tartışmaların gerekliliği ve jüri ortamlarının meslek eğitim ve öğreniminin ayrılmaz bir parçası olduğu gibi konular tartışmasız kabul gören gerçeklerdir. Bir başka gerçek de stüdyo ortamının kendisinin stüdyo eğitiminin ayrılmaz bir parçası olduğudur. Aslan (2016), mimari stüdyoları, proje yürütücüsünün dahi tüm bilgisi, tecrübesi ve ustalığını stüdyo ortamı dışında tutarak bilgiyi aktarmak yerine öğrencinin gözüyle olaylara ve sorunlara bakarak öğrenmenin keşfedildiği enerji ortamı olarak tanımlamaktadır. Diğer taraftan atölye olarak da tanımlanan stüdyolar sürekli üretilen, yeni durumların filizlenip bakma biçimlerinin çoğaldığı, kendi kozmik dünyasını kuran, evirilen çoğul bir ortam olarak tanımlanmakta ve mimarlık eğitiminin temeli olarak kabul edilmektedir.

Mimari stüdyoların saf tasarım eyleminden öte sorgulamaya, araştırmaya, keşfetmeye ve anlamaya veya önsezi geliştirmeye yönelik olarak eleştiri kültüründen beslenen sürekli devingen yapısını, mimarlık eğitimi üzerine yapılan çalışmalar için ortak bir kabul olarak ifade etmek mümkündür (Özgüven ve vd., 2020) (Yurtseven, 2017) (Turgut ve İşbakan, 2019) (Tok ve Ayyıldız, 2016) (Yorgancıoğlu ve Güray, 2018). Özer (2017), stüdyo mekanlarının varlığı ve tasarımının mimarlık eğitimine yön veren en önemli unsurlardan biri olduğuna dikkat çekerek dünyanın en iyi mimarlarının yetiştirdiği Harvard Yüksek Lisans Mimarlık Okulu stüdyo mekanlarını herkesin birbirini gördüğü, bilgisini paylaştığı, çalıştığı ve tasarım eylemi dışında sosyalleşme, uyuma, yemek yeme gibi tüm aktivitelerini gerçekleştirdiği bütüncül kamusal bir mekân olarak tanımlamaktadır. Ayrıca kullanıcıların stüdyo mekanlarını benimsemesi, kişiselleştirmesi ve içselleştirmesinin de önemini vurgulamaktadır.

Covid-19 pandemiden bir yıl önce Porto'da düzenlenen Avrupa Mimarlık Eğitimi Derneği'nin (European Association for Architectural Education - EAAE) ana gündem başlığı tasarım stüdyoları olarak belirlenmiş ve stüdyolar; mimarlık eğitiminin temeli, mimarlık tartışmalarının özü, mimari gelişmelerin itici gücü olarak ifade edilmiştir (Yıldırım ve vd., 2018).

Maalesef Covid-19 pandemisi sebebiyle eğitim-öğretimin birçok alanında olduğu gibi mimarlık eğitiminin kalbi olarak sayılan ve teori ile pratiğin bir arada verildiği stüdyo derslerinin yürütülme biçiminde de köklü bir değişim yaşanarak yüz yüze olan geleneksel stüdyo mekanları yerini çevrimiçi stüdyolara bırakmıştır. Ani bir biçimde yaşanan bu değişiklik hem yürütücüler hem de katılımcılar açısından yepyeni bir deneyimin kapılarını aralamıştır.

Son yıllarda sanal, uzaktan veya çevrimiçi stüdyolar üzerine yapılan birtakım çalışmalar olsa da Covid-19 pandemisi sürecinde bu yeni ortamla ilgili çeşitli bakış açıları en popüler araştırma konuları haline gelmiştir. Bunlardan bazıları uzaktan stüdyo ve geleneksel stüdyo süreçlerinin birbirlerine göre olumlu ve olumsuz yönleri (Özgüven ve vd., 2020) (Tok ve Potur, 2016), bazıları katılımcıların düşünceleri ya da mimari tasarım süreci üzerine çevrimiçi stüdyo deneyimleri, kimisi ise zamansız ve mekansız olarak deneyimlenebilen çevrimiçi stüdyo ortamının özellikle Z kuşağı olarak adlandırılan yeni neslin istediği zaman ve istediği yerde çalışma alışkanlıklarıyla örtüştüğünü ve sistemin bir takım olumlu yanlarına karşılık stüdyolara adaptasyonunda henüz eksiklikler olduğu (Oktay ve vd., 2021) (Yılmaz ve Polat, 2020) gibi konular üzerinde durmaktadırlar.

Teknolojideki gelişmeler ve Covid-19 pandemisi gibi ani değişimleri zorunlu kılan olaylar, mimarlık eğitiminin kalbi olarak tanımlanan stüdyo ortamlarında bundan sonraki süreçte köklü bir değişim ya da bazı revizyonlar yaşanacağına işaret etmektedir. Yalnız çevrimiçi ya da uzaktan stüdyoların geleneksel stüdyo ortamlarında olduğu gibi gelişmiş bir kültüre ulaşabilmesi için daha kat edeceği çok yol olduğu da açıktır. Özellikle stüdyo kültürünün vazgeçilmez unsurları olan öğrenci-stüdyo yürütücüsü ilişkisi, öğrencilerin birbirleriyle etkileşimi ve karşılıklı diyaloglarla ilerleyen tasarım süreçlerindeki problemlerin nasıl ele alınıp sonuç ürüne dönüştürüleceği gibi konular son derece önemli olmuştur. Bu

nedenle bu süreçte gerçekleştirilen çevrimiçi stüdyo deneyimlerinin paylaşılması hem sorunların belirlenmesi hem de sürecin olgunlaşması açısından son derece önemlidir.

Bu bağlamda, 2020-2021 güz yarıyılında BBB uygulaması üzerinden tümüyle çevrimiçi eğitim yöntemiyle yürütülen Atatürk Üniversitesi Mimarlık Bölümü son sınıf öğrencilerinin yedinci yarıyıl mimari proje stüdyosu süreç kurgusu, bağlamsal analizleri ve proje ürünleri üzerinden değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Stüdyo grubunu oluşturan yirmi bir öğrenciden dördü dönemin başından itibaren devam etmezken bir öğrenci de dönem içinde bırakmıştır. On altı öğrenci ile gerçekleştirilen çevrimiçi stüdyo deneyiminde çalışılan proje alanı ve konularına yer verilerek nitelikli olan projeleri temsilen sekiz öğrenci çalışması sunulmuştur.

1. Önerilen Yer Ve Konu Üzerine Bir Değerlendirme

Stüdyo eğitiminde kişinin yere ilişkin sorunları, değerleri ve potansiyelleri keşfetmesi ve bunları yorumlayarak tasarıma aktarması son derece önemlidir. Erman ve Yılmaz (2017), yapılar boşlukta duramayacağına göre buldukları yere özgü koşullarla biçimlenmeleri gerektiğini ifade ederek yer ve tasarım arasındaki güçlü ilişkiyi vurgulamaktadırlar. Yurtseven (2017) ise kentsel ölçekten yapı ölçeğine kadar bağlamsal çevreyi yönlendiren ilişkiler ağını mimari tasarımda bilgi, beceri ve yeteneğin ortaya koyulmasında yol gösterici unsurlar olarak değerlendirmektedir.

Mimari stüdyolarda yeri anlama üzerine yapılan çalışmalar ve yere özgü tasarımlar gerçekleştirimin öneminden yola çıkarak tarihi dokuda kamusal içerikli proje konuları belirlenmiştir. İlk olarak Erzurum kentsel sit alanı içinde kentsel dönüşüm alanı ilan edilen Üç Kümbetler ve İç Kale çevresini içeren bölge, ikinci olarak Mahallebaşı'nda 19. yüzyıl sonunda inşa edilen Firdevsoğlu Kışlası ve çevresi belirlenmiştir. Kışla, mevcutta ağır bakım araçlarının tamirhanesi, şehrin altyapısıyla ilgili büyük hacimli malzemelerin deposu, ahşap / boya/ baskı gibi çeşitli atölyeler ve belediye bünyesinde çeşitli kurumlar tarafından kullanılmaktadır. Son olarak Atatürk Üniversitesi Kampüsü'nün güneyinde adını üzerindeki Kiremitlik Tabya'dan alan Kiremitlik Tepe ve çevresi çalışma alanları olarak belirlenmiştir (Şekil 1). Atatürk Üniversitesi kampüsü ile yerleşim dokusu arasında yükselen tepe, tabyanın yanı sıra Erzurum'un simgelerinden biri haline gelen atlama kulelerini barındırmasına rağmen ne yakın çevresi ne de kentle herhangi bir bağ kuramamış ve üstelik iki yerleşim arasında bir bariyer konumundadır.

Proje konuları ise önerilen alanların potansiyellerini karşılayabilecek ve sorunlarına cevap verebilecek nitelikte olmasına dikkat edilerek şehir tiyatrosu, kent kütüphanesi, gençlik yaşam merkezi ve koruma ve sosyal merkez olarak belirlenmiştir. Mevcutta kullanılmayan ya da atıl durumdaki tarihi yapı ve çevrelerin iyileştirilmesi, bu yapıların mekânsal ve tarihsel potansiyellerinin araştırılarak yaşama katılabilme imkanlarının sorgulanması, fiziksel çevrenin tarihsel izleriyle bağ kurabilme, sosyal kültürel hayatın parçası olan kullanımlar ve devam eden alışkanlıkların araştırılması, gözlemlenmesi, anlaşılması ve yeniden yorumlanması tasarım problemleri arasında tanımlanmıştır. Diğer yandan her yerin kendine özgü değerleri ve sorunları olduğu göz önünde bulundurularak stüdyo kapsamında standart bir alan büyüklüğü ya da kesinleşmiş bir mimari ihtiyaç programı yerine seçilecek yerin şartlarına uygun olarak programın genişletilip daraltılmasına ya da yere özgü işlevlerle standart programların zenginleştirilmesine olanak sağlanmıştır.



Şekil 1. Proje çalışma alanları için önerilen yerler

2. Stüdyo Süreci; Kentsel ve Yapılı Çevre Ölçeğinde Bağlam, Yerleşim Kararları Ve Mekânsal Çözümler

İbrahim ve Utaberta (2012), mimari tasarımın bir binanın fiziksel ve yapısal özellikleriyle ilgilenmenin ötesinde toplumun sosyo-kültürel özellikleri, değer yargıları, felsefe ve sürdürülebilirlik gibi çok daha kapsamlı bir bakış açısıyla tasarımı ele almak gerektiğini vurgulamaktadırlar. Mimari stüdyo eğitiminde farklı birçok konunun birbiriyle ilişkilendirilmesinin, toplumun ihtiyaçlarına, çevreye ve teknolojiye duyarlı yenilikçi, yaratıcı ve bütüncül yaklaşımlı mimarların yetişmesinde son derece önemli olduğunun altını çizmektedirler.

Yapının yakın ve uzak çevresiyle kurduğu bağlamsal ilişki/ler özellikle tarihi dokuda bir tasarım deneyimi için en önemli olgular olarak değerlendirilebilir. Bu bağlamda ele alınan proje sürecini üç ana başlık altında özetlemek mümkündür. İlk olarak kentsel ve yapılı çevre ölçeği bağlamında uygun proje alanı ve konunun belirlenmesi, ikincisi yerleşim kararlarının alınması ve son olarak mimari projenin geliştirilmesi aşamalarıdır.

Başlangıçta, çalışma bölgelerinde 1/5000 ve 1/2000 ölçekler kullanılarak kentin tarihsel gelişiminin anlaşılması, kent dokusuna yön veren fiziksel müdahalelerin keşfedilmesi ve kentin sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel değerlerinin keşfedilmesi beklenmiştir. Bu süreçte eski haritalar, gravürler, eski fotoğraflar, uydu görüntüleri gibi görsel arşiv belgeleri, kent tarihiyle ilgili okumalar, güncel harita ve fotoğraflardan yararlanılarak verilen çalışma bölgelerinin geçmişten bugüne fiziki çevre ve kullanımlar açısından değişimi, sorunları, potansiyelleri ve değerleri üzerine anlama, keşfetme ve önsezi geliştirilmesi hedeflenmiştir (Tablo 1). Daha sonra proje alanı ve konusu, alternatif öneriler üzerinden yapılan kritikler doğrultusunda belirlenmiştir.

Tablo 1. Kentsel ve yapı çevre alan analizleri

Yusuf Temel				
Bengisu Erciş				
Melih Ağtaş ve Enes Özman				
Hande Saran ve Eda Nur Düzce				
Ceylan Polat				
Şeyda Akan				

Normal şartlarda her öğrencinin saatlerce belki günlerce çalışma alanlarını sokak sokak gezerek gözlem ve inceleme yaptığı, fotoğraf ve eskizlerle yere ilişkin sorun ve değerleri tespit ettiği alan çalışması, pandemi sürecinde stüdyonun en fazla zorluk yaşanan süreçlerden biri olmuştur. Öğrencilerin çoğunun şehir dışında olması, şehirlerarası seyahat kısıtları ve şehirde yaşayanlar için bile sık sık uygulanan sokağa çıkma yasakları ve aşı uygulaması henüz olmadığından hem Covid-19 virüsünün hızlı yayıldığı bir dönem hem de ölüm oranlarının tedirgin edici olması gibi sebepler bu sürecin olumsuzlukları arasında sayılabilir. Özellikle Firdevsoğlu Kışlası'ndaki bazı yapıların Belediye'ye ait ağır bakım atölyeleri

ve depo alanları olarak kullanılıyor olmasından dolayı kışlaya girişlerin izinsiz yapılamaması burada çalışan iki öğrencinin alan çalışması sürecini daha da zorlaştırmıştır. Büyükşehir Belediyesi üyeleriyle yapılan görüşmeler sonucunda belirlenen bir günde öğrencilerin günü birlik şehre gelmesiyle stüdyo yürütücüsü ve Belediye üyeleri eşliğinde alan ve yapılar gezilerek incelemeler yapılmıştır.

Diğer taraftan bütün olumsuz şartlara rağmen pandemi öncesinde öğrencilerin şehri nispeten biliyor olmaları, önceki stüdyo deneyimlerinde kentin farklı bölgelerinde yaşamış oldukları proje deneyimleri, "Google Earth" uygulamasında bazı sokakların üç boyutlu görüntülerinin bulunması ve son sınıf öğrencisi olduklarından kente ilişkin birçok harita ve görsel dokümanın bireysel arşivlerinde bulunması bu süreci kolaylaştıran unsurlardır. Elbette Erzurum'lu öğrencilerin mümkün olduğunca alanda çektikleri fotoğraflarla grup arkadaşlarına verdikleri destek de bu süreçte son derece kıymetli olmuştur.

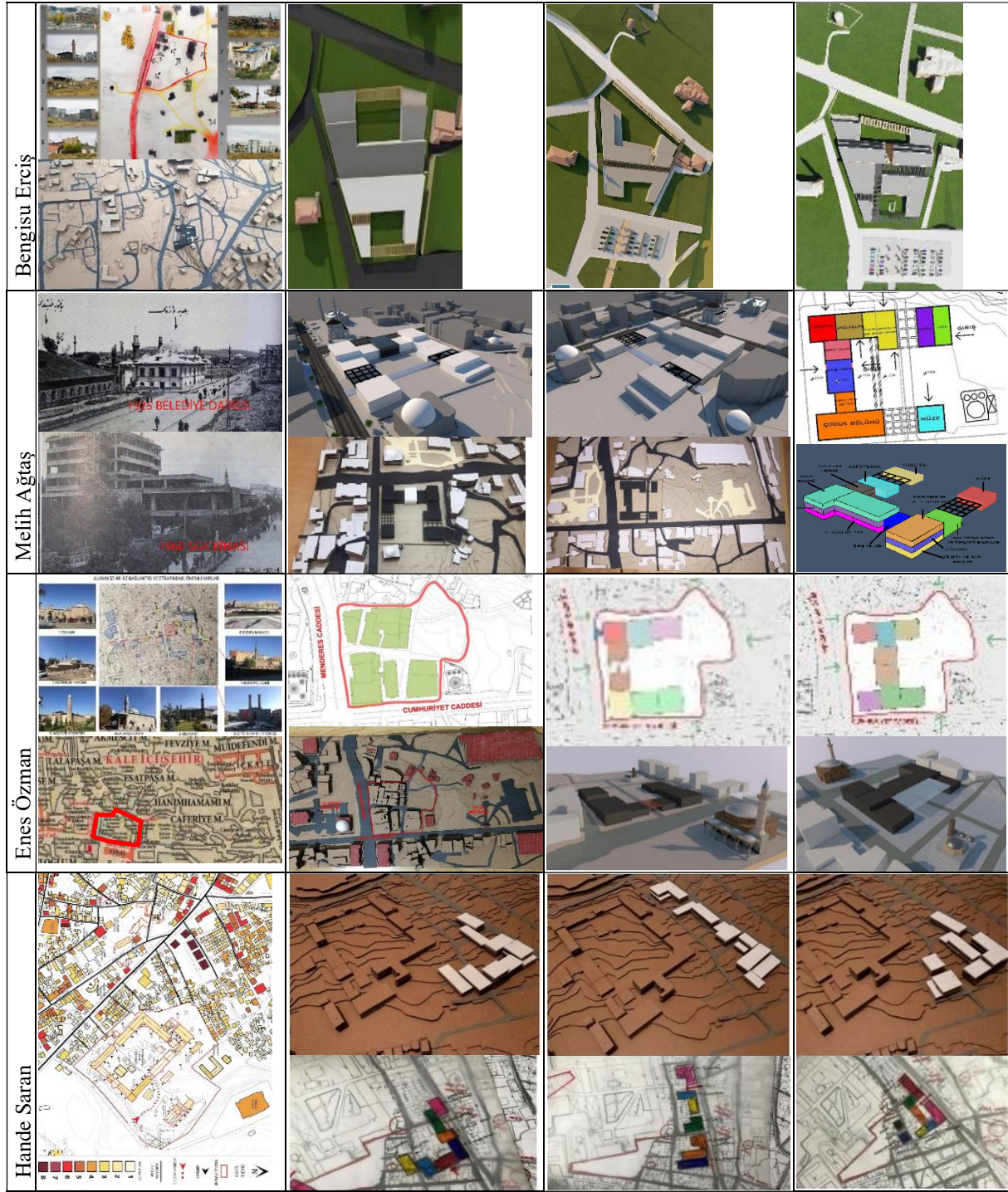
Proje alanının tespitinin ardından yer ve yakın çevresini daha detaylı anlamaya yönelik 1/1000 ölçekte maketlerle birlikte detaylı inceleme ve gözleme dayalı bir dizi analizler yapılmıştır. Bunlar; araç-yaya yoğunlukları, sokak-yapı ilişkileri, işlevler/kullanımlar, sokak silüetleri, eski-yeni haritaların karşılaştırılmasıyla tarihsel süreç içerisinde alanın dönüşüm izleri, korunan ve yok olan değerlerin keşfi, sokak-yapı-parcel-yapı adası ilişkileri, çevredeki nitelikli ve nitiksiz yapıların belirlenmesi, mevcut yapıların girişleri, sağır ve boşluklu yüzeylerin tespiti olarak sayılabilir (Tablo 2, Şekil 2). Alanla ilgili analizlere paralel olarak hem yerin sosyo-kültürel dinamikleri göz önünde bulundurularak hem de literatürdeki proje örnekleri incelenerek mimari ihtiyaç programları oluşturulmuştur.

Bir sonraki aşama olarak proje alanının bağlamsal çevre verileri dikkate alınarak 1/500 ölçekte tasarımın ilk evresini oluşturan yerleşim kararları üzerine yoğunlaşmıştır (Tablo 2, Şekil 2). Bu süreçte; proje alanında nitelikli yapıların tespiti, korunacak yapılarla fiziksel ve işlevsel anlamda nasıl bir ilişki kurulacağı, işlevlerin alandaki organizasyonu, yapı ya da yapılar grubunun açık-kapalı mekân ilişkileri, yapıların girişleri, kütle oranları gibi konulara tasarım yaklaşımı geliştirilmesi ve çözümler üretilmesi temel hedefler olmuştur. İki boyutlu çizimler, üç boyutlu modeller ve/veya maket üzerinden çok defa kritik edilen yerleşim kararları stüdyo sürecinin en önemli ve en uzun aşamalarından biri olarak ifade edilebilir (Tablo 2).

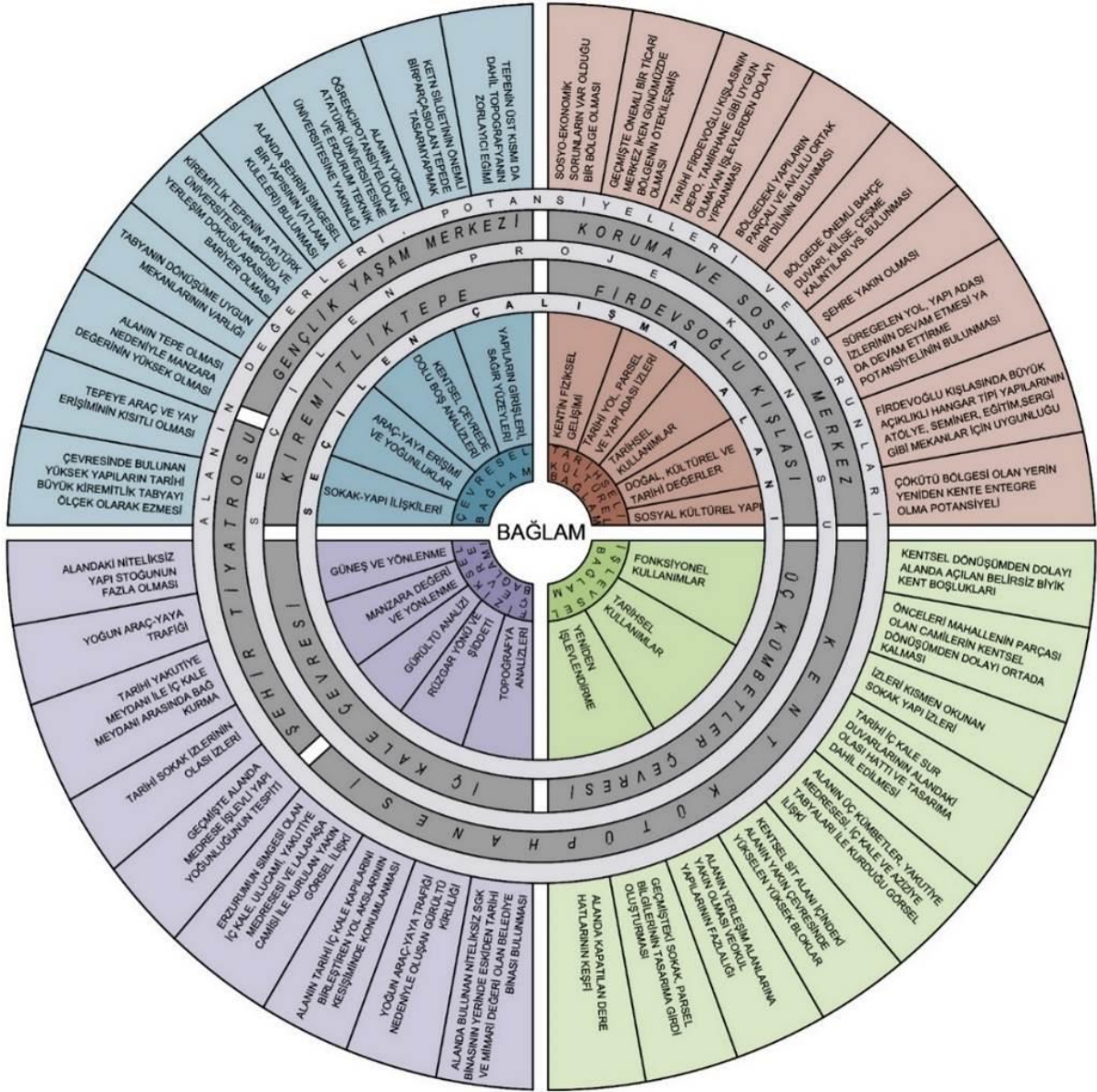
Kurumumuzun pandemi dönemi çevrimiçi eğitim için almış olduğu karara göre yedi ile on kredi arasındaki dersler için toplamda 90 ile 135 dakika arasında ders yapılması yeterli olarak belirlenmiştir. Ancak stüdyo dersi için bu süreler içinde kalmak mümkün olamamış ve normalde haftada on saat olarak yapılan yedinci dönem stüdyosu çevrimiçi süreçte de ortalama sekiz ile on saat yapılarak ancak tüm öğrencilerin kritik almaları sağlanabilmiştir. Dersler haftalık ders programındaki gibi Salı ve Cuma olmak üzere ikiye bölünmekle birlikte bazı durumlarda dersin hafta sonuna ya da uygun başka saate kaydırılması da söz konusu olmuştur. Diğer yandan pandemi döneminde kırsal alanlarda yaşayan öğrencilerin maket malzemelerine erişimde yaşamış oldukları zorluklar nedeniyle çevrimiçi stüdyo sürecinde maket yerine modellerle çalışılması gibi bazı konularda esnek bakış açısı geliştirmek gerekmiştir.

Tablo 2. Proje çalışma alanları için yakın çevre analizleri ve yerleşim önerileri

	Çevre Analizleri	Yerleşim Kararları için Alternatif Öneriler			
Yusuf Temel					



Yerleşim kararlarının olgunlaşmasıyla birlikte modeller eşliğinde 1/200 ölçekli çizimler üzerinden projenin mekânsal çözümlerine geçilmiştir. Yine bağlamsal verilere dikkat edilerek mimari programda yer alan fuaye, sergi mekanları, çok amaçlı salon, kafe-restoran gibi kamusal mekanların konumları, girişleri, açık-yarı açık-kapalı alan ve diğer mekanlarla ilişkileri ya da servis mekanları ve ıslak hacimler gibi daha arka plandaki mekanların konumlarına karar verilerek mekânsal çözümler gerçekleştirilmiştir (Şekil 2).



Şekil 2. Tarihi çevrede mimari tasarım stüdyosu sürecini anlatan şema

3. Stüdyo Süreci; Kentsel ve Yapılı Çevre Ölçeğinde Bağlam, Yerleşim Kararları Ve Mekânsal Çözümler

Çalışma konularının belirlenmesinde yere özgü sorunlar, potansiyeller ve değerler gibi koşullar belirleyici olmuştur. Üç Kümbetler ve İç Kale çevresindeki alanda üç farklı proje alanı seçilmiştir. Üç Kümbetler'e yakın bölgede, okul binalarının sayıca fazla olmasına karşın yakın çevrede hatta kent merkezinde kapsamlı bir kütüphane olmaması nedeniyle şehir kütüphanesi bu alandaki iki projede de çalışılmıştır (Tablo 3).

Tablo 3. Üç Kümbetler çevresinde tasarlanan şehir kütüphanesi için proje ürünleri



Yakutiye Meydanı ile İç Kale arasındaki alanda niteliksiz yapıların varlığı, şehrin odak noktaları sayılabilecek bu iki tarihi meydan arasındaki kopukluk, tarihi araştırmalar sonucu keşfedilen eski Belediye Binası ve izleri ve kaybedilen tarihi yollar gibi bağlamsal veriler bu alanın seçiminde etkili olmuştur (Tablo 4).

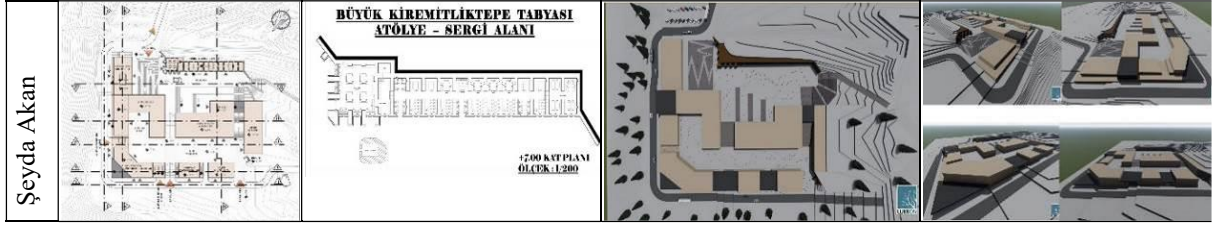
Tablo 4. İç Kale çevresinde tasarlanan şehir kütüphanesi için proje ürünleri



Kiremitlik Tepe’de alanın kuzeyde Atatürk Üniversitesi kampüsüyle yakın ilişkisi, güneyde buz pateni ve yüzme havuzu gibi bir takım spor tesislerinin varlığı ve aynı zamanda yerleşim alanlarıyla yakın ilişkisi burada gençlik yaşam merkezi çalışılmasında etkili olmuştur. Tarihi tabya ve bazı yapı kalıntılarının bulunduğu nispeten düz sayılabilecek bu tepede projenin şehir silüetine etkisi, kullanıcıların farklı güzergâhlardan yaya ve araçla alana erişimi, tarihi tabyaya uygun bir işlev verilmesi ve kalıntılarla kurulacak ilişki gibi konular tasarımın önemli sorunsalları arasında kabul edilmiştir. Bu bağlamda, tarihi Kiremitlik Tabya’ya sergi, müze, öğrenciler için cep tiyatrolar veya atölyeler gibi işlevler verilerek yeniden kullanılması önerilmiştir (Tablo 5).

Tablo 5. Kiremitlik Tepe’de gençlik yaşam merkezi proje ürünleri





Mahallebaşı bölgesinde Ağır Bakım Atölyeleri olarak bilinen tarihi Firdevsoğlu Kışlası ve çevresi, Erzurum'un ilk yerleşim alanlarından biri olmasına rağmen ticari olarak eski dönemlerdeki popülerliğini ve sosyo-kültürel dokusunu kaybetmiş dışardan gelen göçler nedeniyle demografik ve kültürel yapısı değişmiş ve sonradan yapılan gecekondularla birlikte çöküntü alanı haline gelmiştir (Demircan ve vd., 2015). Aslında 20.yy'ın başlarına kadar daha çok gayrimüslim nüfusun yaşadığı ve bugün şehirde bir konsolosluk varken 19. yüzyılın sonu itibarıyla sekiz adet konsoloslukun bulunduğu (Küçükugurlu, 2018) son derece popüler yerleşim alanlarından biriydi. Silah üretilmesi amacıyla 1865-1877 yılları arasında inşa edilen Firdevsoğlu Kışlası (Topdağı, 2013) içinde bulunan bir ya da iki katlı ahşap konstrüksiyonlu beşik çatılı, uzun dikdörtgen planlı taş yapılar yaklaşık 15-20 m. açıklıklı özgün ahşap çatı detayları ve hangar tipi mekanlarıyla yeniden kullanım için büyük bir potansiyel içermektedirler. Diğer taraftan bazıları ağır bakım araçlarının tamir atölyeleri ve depoları ve bazıları da boş olduğundan malzeme ve yapısal olarak hasar görmüş yapılardırlar. İki yandan bahçe duvarlarıyla çevrili kışlanın yakın çevresindeki yapı adalarında iki katlı gecekondular yer almaktadır.

Firdevsoğlu Kışlası'nın projeye ilişkilendirilmesi, uygun işlevler verilmesi ve bölgenin şehirle bağlarının yeniden kurulması gibi konular önemli tasarım sorunları olarak belirlenmiştir. Hem Firdevsoğlu Kışlası'nın mekânsal potansiyelleri göz önünde bulundurularak hem de bölgedeki yerel halkın istihdam ve eğitim durumuna katkı olanakları açısından değerlendirildiğinde bu alanda Koruma ve Sosyal Merkez konusu çalışılmıştır. Ayrıca taş, ahşap, demir gibi tarihi yapı malzemesi atölyeleri, teorik derslikler ve sergi alanları yanında paralel salonlarda ulusal ve uluslararası ölçekte düzenlenecek etkinliklerle de alanın tüm şehirle ilişkisi sağlanmaya çalışılmıştır (Tablo 6).

Tablo 6. Firdevsoğlu Kışlası (Ağır bakım Atölyeleri) ve çevresinde koruma ve sosyal merkez proje ürünleri



Öğrencilerin vaziyet planından kat planlarına, kesitlerden üç boyutlu modellere kadar birçok pafta üreterek katıldıkları çevrimiçi stüdyolarda bazen bağlantının zayıf olması ya da dosya boyutlarının fazla olması gibi teknik nedenlerle gereksiz zaman kayıpları yaşanmıştır. Ayrıca normalde stüdyo ortamında eşzamanlı değerlendirilen projelere karşılık çevrimiçi süreçte her bir öğrencinin belli bir sıraya göre paftalarını tek tek açması gerektiğinden tüm çalışmayı bir arada görememekten dolayı yürütücülerin proje kurgusunu anlamasında da beraberinde zorluklar ortaya çıkmıştır. Ne var ki, stüdyo zamanından belli bir süre önce çalışmaların sisteme yüklenmesi ve dersten önce yürütücüler tarafından kontrol edilmesi bu sorunun aşılmasında yardımcı olmuştur.

SONUÇ:

2020-2021 güz yarısında çevrimiçi yöntemle yürütülen Atatürk Üniversitesi Mimarlık Bölümü son sınıf öğrencilerinin yedinci yarıl mimari proje stüdyosunda Erzurum'un tarihi kent merkezini oluşturan İç Kale ve Üç Kümbetler çevresi, Ağırbakım atölyeleri olarak kullanılan tarihi Firdevsoğlu Kışlası ve çevresi ve herhangi bir işlevi olmayan Kiremitlik Tabya'nın bulunduğu Kiremitlik Tepe proje alanları olarak belirlenmiştir. Tarihi kent merkezinde çalışan öğrenciler, merkezde birçok eğitim yapısı olmasına karşın kapsamlı bir kütüphane olmaması ve şehrin önemli bir nüfusunun burada ikamet ediyor olması gibi sebeplerle üç farklı proje alanı belirleyerek şehir kütüphanesi çalışmayı tercih etmişlerdir. Firdevsoğlu Kışlası'nda çalışan iki öğrenci, kışlanın mekansal potansiyelleri, Mahallebaşı bölgesinin kentle kopukluğu ve bölgenin sosyal-kültürel yapısını dikkate alarak bu alanda koruma ve sosyal merkez projesini ele almışlardır. Diğer taraftan stüdyo grubunun çoğunluğunu oluşturan on öğrenci Kiremitlik Tep'e'yi çalışma alanı olarak belirlerlerken bu alanın Atatürk Üniversitesine yakınlığı, yakın çevredeki öğrenci potansiyeli ve alanın kentle kopukluğu gibi sorunları ve potansiyellerini dikkate alarak çoğunluk gençlik ve yaşam merkezi ve şehir tiyatrosu projeleri tasarlamışlardır.

Çalışma alanlarıyla bağlamsal ilişki kurabilmek için kentsel ölçekten sokak- yapı-parsel ölçeğine kadar fiziksel ve tarihi çevreden sosyal kültürel çevreye kadar erişim-ulaşım düzeni, tescilli ve nitelikli yapılar, kullanımlar, sokak silüetleri ve kesitleri, yapı girişleri, sağır ve boşluklu yüzeyler gibi farklı açılardan alanı anlamaya yönelik inceleme ve analiz çalışmalarıyla başlayan stüdyo süreci proje alanı ve proje konusunun belirlenmesiyle ilk aşaması tamamlanmıştır. Daha sonra bağlamsal ilişkiler çerçevesinde haftalarca süren proje kritikleri doğrultusunda yerleşim kararlarının oluşturulmasıyla devam eden tasarım süreci, mimari programın hem iki boyutlu plan, kesit ve görünüşler hem de üç boyutlu modeller eşliğinde tasarlanıp çözümlenmesiyle tamamlanmıştır.

Covid-19 pandemisi sürecinde gerçekleştirilen çevrimiçi stüdyo deneyiminde olabildiğince geleneksel stüdyo ortamındaki süreçler takip edilmeye çalışılsa da kuşkusuz pandemi döneminin getirmiş olduğu bir takım fiziksel kısıtlar ve çevrimiçi stüdyo ortamından kaynaklı teknik sorunlar süreci olumsuz etkilemiştir. Elbette tarihi çevrede tasarım yapmak gibi bağlamsal çerçevesi güçlü tutulması gereken bir stüdyo için bu olumsuzluklar daha da katlanmıştır. Özellikle stüdyoların ilk haftalarında fiziksel çevre ve sosyo-kültürel yapı gibi proje alanını farklı açılardan anlamak amacıyla yapılan inceleme ve gözlem çalışmaları pandemi koşullarında uygulanan seyahat kısıtları ve sokağa çıkma yasakları gibi uygulamalar nedeniyle aksayan en önemli konulardan biri olmuştur. Bu sürecin sağlıklı bir biçimde geçirilmesinde özellikle şehirde yaşayan öğrencilerin çektikleri fotoğraflarla grup arkadaşlarına verdikleri destek önemli olduysa da stüdyo gibi alan çalışması gerektiren dersler için pandemi koşulları son derece zorlayıcı olmuştur. Aksi takdirde çevreyi kullananlar, araç ve yayaya ilişkin kullanıcı yoğunlukları, yerli kullanıcılarla yapılan görüşmelerden elde edilecek eski kullananlara ilişkin sözel bilgiler ve bunların uygun verilerle karşılaştırılmasından elde edilecek başka analizlerle proje sürecinin bağlamsal alt yapısı daha güçlü olabilirdi.

Diğer bir önemli aksaklık ise, gerek eskizler üzerinde çizerek, gerekse maketlere dokunarak, farklı açılardan bakarak ve her durumu anında tartışıp kritik ederek dene-yap-boz biçiminde ilerleyen esnek ve dinamik süreç belli kalıplara sığdırılmak zorunda kalınmıştır. Stüdyo ortamında hemen hemen her ders saati için hazırlanan maketlerin yerini çoğunlukla bilgisayar ortamındaki modellerin alması fiziksel çevreyle oran-ölçek ilişkisi ya da topoğrafya-sokak-yapı ilişkisi gibi durumların algılanmasını zorlaştırmıştır. Yüz yüze stüdyo ortamında yürütücü öğrenci ilişkisinin ötesinde öğrencilerin kendi aralarında tartışmaları, diyalogları ve birbirlerinin projelerini kritik etmeleri biçiminde doğal olarak gelişen sinerji ortamının eksikliği yine en büyük sorunlardan biri olarak değerlendirilebilir.

Belli bir ekran boyutundan öğrenciler haftalık olarak yaptıkları çalışmalarını sunarken, iki ve üç boyutlu çizimleri ya da maketi aynı anda görüp değerlendirememenin vermiş olduğu kopukluk nedeniyle yürütücü açısından projenin her noktasına hâkim olmakta güçlükler yaşanmasına sebep olurken ekrana odaklanma ya da uzaklaşmada yaşanan çözünürlük problemleri, bağlantı kopukluğu ya da beklemek zorunda kalınması gibi durumlar çevrimiçi stüdyo sürecinin diğer olumsuzlukları arasında sayılabilirler.

Diğer taraftan bir dönem boyunca yapılan öğrenci çalışmalarının değerlendirildiği stüdyo sürecinde haftalık sunumların ve çalışmaların kayıt altına alınıyor olmasının öğrenci ve yürütücüler açısından sağladığı avantajlar ve öğrencilerin kritik almak için belli bir pafta düzeninde sunum hazırlığı yaparak tasarım fikirlerini anlatmak için ayrıca emek vermelerinin profesyonel meslek hayatları için sağladığı kazanımlar çevrimiçi stüdyoların olumlu yönleri olarak değerlendirilebilir. Ayrıca geleneksel stüdyo ortamında kritik almak için basılı olarak gösterilen çizimlerin ve maketlerin yerini sanal ortamın almasıyla hem ekonomi hem de kağıt açısından kayda değer bir tasarruf elde edilmiştir. Çevrimiçi stüdyoların bir diğer olumlu yönü ise zaman ve mekândan bağımsız olarak esnek bir biçimde görüşmelerin yapılabilmesi olarak değerlendirilebilir.

Sonuç olarak, çevrimiçi stüdyo ortamının yüz yüze stüdyolardan ciddi oranda farklılaşan bir deneyim olduğu ortadadır. Çevrimiçi stüdyoların olumlu yönleri olmakla beraber yüz yüze ortamların ayrılmaz ve önemli bir parçası olan yürütücü ve öğrenci ya da öğrencilerin kendi aralarında gelişen etkileşim ortamının eksikliği ve internet bağlantısının kesilmesi ya da yavaşlığı gibi teknik sorunlar en önemli olumsuzluklar olarak değerlendirilebilir. Pandemi koşullarının normalleşmesiyle birlikte stüdyo eğitiminde yüz yüze ortamların sürdürülmesi meslek eğitiminin niteliği açısından önemlidir. Bununla birlikte önümüzdeki günlerde çevrimiçi stüdyoların olumlu yönlerinin belli oranlarda yüz yüze stüdyolarla harmanlanması ya da çevrimiçi stüdyo ortamlarının iyileştirilmesi gibi konuların mimarlık eğitiminin gündeminde olacağı açıktır.

Etik Standart ile Uyumluluk

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

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için Atatürk Üniversitesi “Etik Kurul Komisyonu”ndan ve çalışmada adı geçen öğrencilerden gerekli izinler alınmış ve makale değerlendirme sürecine dahil edilmiştir.

Finansal Destek: Bu çalışma herhangi bir finansal kaynak tarafından desteklenmemiştir.

Teşekkür: Pandemi sürecinin tüm olumsuzluklarına rağmen büyük bir gayret ve başarıyla proje sürecini tamamlayan ve bu çalışmanın ortaya çıkmasına vesile olan kıymetli öğrencilerimize çok teşekkür ediyoruz.

KAYNAKÇA:

Aslan, D. (2016). **Mimari Stüdyo Kültürü ve Pratik Üzerine**. Ege Mimarlık 2(93), 12-15.

Demircan, N., Sezen, I., Karahan, F., Patan, E. (2015). **Erzurum Kenti Mahallebaşı ve Çevresi Çöküntü Alanının Tarihi ve Sosyo-Kültürel Kimliğinin Yeniden Canlandırılmasında Dengeler ve Öneriler**. I. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi Bildiriler Kitabı, (ed.) Mustafa Altunoğlu, Şerife Geniş, cilt. IV, 16-17 Nisan, Eskişehir, 1040-1053.

Erman, O., Yılmaz, N. (2017). **Mimari Tasarımda Konsept Ve Bağlam İlişkisi Üzerine**. Uluslararası Hakemli Tasarım ve Mimarlık Dergisi 10(Mart), 96-115.

- Küçükkuşurlu, M. (2018). **Erzurum Çarşı Pazar Eski Erzurum Çarşıları ve Üretim Mekanları**. Çizgi Kitabevi, Konya.
- İbrahim, N. L. K., Utaberta, N. (2012). **Learning in Architecture Design Studio**. UKM Teaching and Learning Congress 2011, Procedia - Social and Behavioral Sciences 60, 30–35. DOI:10.1016/j.sbspro.2012.09.342.
- Oktay, H. E., Mutlu, D., Hacer, U., Melisa, K., Kemal, R., Bakır, İ. (2021). **Mimarlık Eğitiminde Sanal Eğitim Denemeleri Ve Değerlendirme Süreci**. Journal of Qualitative Research in Education 25, 311-324. Doi: 10.14689/enad.25.13.
- Özer, D. G. (2017). **Stüdyo Mekânının Tasarımsal Gücü: Harvard GSD**. Mimarlık 396, 50-55.
- Özgüven, Y. Ş., Bayram, A. K., Cantürk, E. (2020). **Mimari Tasarım Stüdyosunda Bir Tamir Deneyimi: COVID-19 ve Uzaktan Eğitim Süreci**. Ege Mimarlık 4(104), 64-68.
- Tok, A., Potur, A. A. (2016). **Tasarım Stüdyolarında Eleştiri: Aktörler, Ortam, Kanallar Üzerine**. MEGARON 11(3), 412-422. DOI: 10.5505/megaron.2016.67699.
- Topdağı, S. (2013). 93 Harbinin Yaşayan Şahitleri Erzurum Tabyaları. Silahlı Kuvvetler Dergisi 416 (Nisan), 56-67.
- Turgut, H., İşbakan, N. A. (2019). **Yeni Yaşam Biçimleri Üzerine Denemeler: Bir Mimari Tasarım Stüdyosu Deneyimi**. MEGARON 14(1), 70-82. DOI: 10.14744/MEGARON.2019.48295.
- Yıldırım, Y., Batuk, A., Ulusoy, Z. (2018). **EAAE 2018 Konferansı: Mimarlık Eğitimini Tasarım Stüdyosu Üzerinden Düşünmek**. Mimarlık 404(Kasım-Aralık), 25-27.
- Yılmaz, D. R., Polat, S. (2020). **Teknolojik Yenilikler Doğrultusunda Mimarlık Eğitim Mekanlarının Dönüşümü: Yurtdışındaki ve Türkiye'deki Mimarlık Okulları Üzerine Bir Araştırma**. Mimarlık ve Yaşam Dergisi 5(2), 441-460.
- Yorgancıoğlu, D., Güray, T. S. (2018). **Alternative Approaches in Architectural Design Education**. MEGARON 13(1). DOI:10.5505/megaron.2017.74946.
- Yurtseven, B. (2017). **Mimari Tasarım Eğitiminde Eleştirel Düşünme Becerisinin Rolüne İlişkin Sorgulama**. MEGARON 12(3), 385-394. DOI: 10.5505/megaron.2017.67944.



Evaluation of WELL Covid-19 Certificate Structure and Criteria

WELL Covid-19 Sertifika Yapısı ve Kriterlerinin Değerlendirilmesi

Fatma Berfin Yamak¹ , Ebru Doğan² 

Öz

Küresel çevre sorunlarının, salgın hastalıkların ve doğal afetlerin artması insan yaşamında ve toplumsal yaşam biçiminde önemli değişikliklere neden olmuştur. 2019 yılının sonunda ortaya çıkan ve tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını sonucunda binlerce kişi hayatını kaybetti. Salgın sürecinde sürdürülebilir ve sağlıklı yaşam tarzları ve mekânların oluşturulması önem kazanmıştır. Pandemi ve enfeksiyonlara karşı özellikle kapalı mekânlarda önlem alınmazsa, hastalığın bulaşma riski ve hızı artmakta, insan sağlığı ve güvenliğini tehdit etmektedir. Binaların pandemiye uygun olarak tasarlanması bağlamında yetkililer, daha sağlıklı ve daha sürdürülebilir iç mekânlar sağlamak için WELL Covid-19 Sağlıklı Bina Sertifikasını geliştirdi. Sertifika, oluşturulduktan hemen sonra birçok ülkede etkin bir şekilde kullanılmaya başlandı. Ayrıca WELL Covid-19 Sağlıklı Bina Sertifikası, uzun süreli sertifika hizmeti veren LEED gibi önemli kuruluşlar tarafından da kabul görmüştür. Bu kapsamda çalışmada WELL Covid-19 Sağlıklı Bina Sertifikası amacı, yöntemi, değerlendirme kriterleri ve işleyişi literatür araştırması sonucunda elde edilmiştir. Ayrıca WELL Covid-19 Sağlıklı Bina Sertifikası almış bir binada sertifikanın genel yapısı ve değerlendirme kriterleri kapsamlı bir şekilde incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sağlıklı Binalar, Sertifika Sistemleri, WELL, Covid-19

ABSTRACT

The increase in global environmental problems, epidemics and natural disasters has caused important changes in human life and social life style. Thousands of people died as a result of the Covid-19 epidemic, which emerged at the end of 2019 and continues to have an impact all over the world. In the epidemic process, the creation of sustainable and healthy lifestyles and spaces has gained importance. If measures are not taken against pandemics and infections, especially indoors, the risk and speed of transmission of the disease increases, threatening human health and safety. In the context of designing buildings in accordance with the pandemic, the authorities have developed the WELL Covid-19 Health Safety Rating to provide healthier and more sustainable interior spaces. Right after its creation, the certificate started to be used effectively in many countries. In addition, WELL Covid-19 Health Safety Rating has been accepted by important organizations such as LEED, which has been providing certificate services for a long time. In this context, in the study, the purpose, method, evaluation criteria and functioning of the WELL Covid-19 Health Safety Rating were obtained as a result of literature research. In addition, the general structure and evaluation criteria of the certificate have been extensively examined on a building that has received WELL Covid-19 Health Safety Rating.

Keywords: Healthy Building, Certification Systems, WELL, Covid-19

¹ **Corresponded Author:** Malatya Turgut Ozal University Art Design and Architecture Faculty, fatmaberfin.yamak@ozal.edu.tr, 0000-0003-0303-4057

² Malatya Turgut Ozal University Art Design and Architecture Faculty, ebru.dogan@ozal.edu.tr, 0000-0002-3143-347X



INTRODUCTION:

Humankind has affected the Earth and the ecosystem in many ways from the first ages to the present day. While the destruction of the natural environment, unconscious planning of living spaces and ineffective protection of historical heritage cause negative situations, more environmentalist technical and technological approaches, new political order and lifestyles have been developed in order to solve or reduce the problems that arise. As a result, the perspectives of individuals towards themselves and their environment have also changed. Especially in recent years, climate changes, global epidemics, technological accidents have drawn people's attention to areas such as sustainability, healthy living and protection of the natural environment. These ideas, which have been discussed for a long time in architectural practice, have increased their sphere of influence within the framework of the events; It has also become the focus of many designers, investors and individuals.

The concept of sustainability, which has been taking place more and more in our lives since the 1970s, shows itself in building design under many headings such as energy conservation and effective use of renewable energy resources. In addition to the individual applicability of these ideas, the audit and incentive studies carried out by various institutions and organizations are also important. At the beginning of these studies, energy certificates come. By introducing BREEAM Certificates in 1990 and LEED Certificates in 1998, more solid steps have been taken for the future by developing perspectives on energy in architectural practice and on societies. Over the years, many energy certificates issued by different institutions, measuring various criteria and compatible with different building typologies, have also been put into use. Especially technological, social, political and environmental changes have caused these certificates to develop and renew themselves continuously.

In time, in addition to the certificates that can be collected under the titles of environmental sustainability and energy, certificates that can serve the titles of user and building health and welfare have emerged. The WELL Healthy Building Standard, which was organized by The International WELL Building Institute (IWBI) in 2014, can be given as an example of this situation. The WELL Healthy Building Standard prioritizes user health and comfort during the building design, production, operation and use phases. To enable users to continue their lives in healthier environments; it aims to make the right design, implementation and business decisions (Osso, 1996; quoted by Ölmez, 2019).

MATERIAL AND METHOD:

The current global pandemic conditions have undoubtedly caused The WELL Building Standard, which has effective studies on human and building health, to question itself and to be effective on new decisions to be taken. Individuals who have to work during the pandemic process want to provide the health and comfort conditions in their working environment. Faced with such a situation, many companies and executive institutions have proven themselves to other companies in the market, especially their employees and customers, as a result of the degrees they received by applying for the WELL Covid-19 Health Safety Rating.

Within the study, the purpose, method, evaluation criteria and functioning of the WELL Covid-19 Health Safety Rating were examined. The WELL Covid-19 criteria obtained as a result of the literature research were evaluated on the Empire State Building, which was chosen as a sample building.

RESEARCH FINDINGS AND DISCUSSION:

WELL Building Standard is used as WELL v2 pilot in 2018 and WELL v2 certificate in 2020, following the WELL v1 study published in 2014. The WELL Building Standard prepares a study with different

evaluation criteria and scores for each version and analyzes the buildings that apply to them. Buildings can get their certificates in some degrees determined by the standard after they get the minimum points required for the stages they apply for. The WELL v2 Q3 certificate, which is the latest version of The WELL Building Standard published by IWBI, works under 11 titles and a total of 122 evaluation criteria. Buildings according to this evaluation system; can reach bronze, silver, gold and platinum grades. If they reach 40 points in total from the categories, they receive the WELL Bronze certificate, if they reach 50 points, they receive the WELL Silver certificate, if they reach 60 points, they receive the WELL Gold certificate and if they reach 80 points, they receive the WELL Platinum certificate (WELL,2021).

The WELL Covid-19 Health Safety Rating can be termed as a subset of the WELL Building Standard, which covers health issues more comprehensively. It provides an accessible introduction to the WELL Building Standard and the WELL Portfolio program. Investors or managers can follow the WELL Covid-19 Health Safety Rating separately for their projects, or use it as a step before the WELL Standard (Ecobuild, 2021).

The WELL Covid-19 Health Safety Rating does not have any degrees. Buildings receive their certificates when they meet the conditions of the WELL Covid-19 Health Safety Rating. WELL Covid-19 Health Safety Rating performs the analysis with 26 evaluation criteria under 6 headings in total. In addition to focusing on the potential risks associated with infectious diseases, this certification includes strategies to reduce mold, legionnaire disease, and air and water quality pollutants. It also focuses on occupant communication and participation, as well as contingency planning and operations, to raise awareness and participation in creating a healthy and safe environment. The rating system contains strategies to support resident and employee health, with a focus on sick leave policies, community immunity and mental health during crises (Table 1) (WELL Covid-19, 2021).

Table 1. Evaluation criteria of WELL Covid-19 Health Safety Rating (WELL Covid-19, 2021)

Cleaning and Sanitization Procedures Features	Emergency Preparedness Programs
SC1 Support handwashing SC2 Reduce surface contact SC3 Improve cleaning practices SC4 Select preferred cleaning products SC5 Reduce respiratory particle exposure	SE1 Develop emergency preparedness plan SE2 Create business continuity plan SE3 Plan for Healthy Re-entry SE4 Provide emergency resources SE5 Bolster emergency resilience
Health Service Resources	Air and Water Quality Management
SH1 Provide sick leave SH2 Provide health benefits SH3 Support mental health recovery SH4 Promote flu vaccines SH5 Promote a smoke-free environment	SA1 Assess ventilation SA2 Assess and maintain air treatment systems SA3 Develop legionella management plan SA4 Monitor air and water quality SA5 Manage mold and moisture
Stakeholder Engagement and Communication	Innovation
SS1 Promote health and well-being SS2 Share food inspection information	SI1 Innovation I SI2 Innovation II SI3 Innovation III SI4 Gateways to Health-Safety

WELL Covid-19 Health Safety Rating; It emerged when a group of approximately 600 public health experts, government officials, academics, business leaders, virologists, designers, architects and construction scientists started working in the scope of IWBI in March 2020.

The WELL Covid-19 Health Safety Rating proves that the building owner, his building and office spaces are at a protective standard against Covid-19 and similar pandemics and disasters. WELL Covid-19 Health Safety Rating provides the standards for the Ministry of Health of the Republic of Turkey, the Ministry of Labor of the Republic of Turkey, the US Ministry of Labor, the World Health Organization, the UN and all other international pandemics (Ecobuild, 2021).

All building types can obtain the WELL Covid-19 Health Safety Rating. The certificate covers new and existing building, commercial interior and core-shell office buildings. Pilot standards exist for multi-family residential buildings, commercial kitchens, educational structures, retail stores and restaurants.

Comprehensive audits, various incentives and sanctions are needed for the effective use of WELL Covid-19 Health Safety Rating on a global scale, like all scoring-based certification evaluation systems. However, with the use of this scale and scope, WELL Covid-19 Health Safety Rating can prevent the health problems and pandemics that occur today. In this context, within the scope of the study, it has been discussed in order to contribute to the widespread use of the WELL Covid-19 Health Safety Rating. In the study, evaluations were made on the Empire State Building, which received the WELL Covid-19 Health Safety Rating, to better explain the certificate structure, criteria, evaluation system and the processes involved. The Empire State Building was chosen for the case study within the scope of the study, as it is iconic in the field of architecture and engineering, consumes a large amount of energy and accommodates many users.

1.Evaluation of Empire State Building According to WELL Covid-19 Health Safety Rating

Despite being built as a commercial center, the Empire State Building has become one of the most recognizable structures in the world. Construction of the Empire State Building began in 1930 under the direction of architects Shreve, Lamb & Harmon Associates. The construction of the building was completed in a short period of 410 days and it became the tallest building in the world (Figure 1). The Empire State Building has been carrying out various works such as maintenance, repair and renewal for a long time in line with the targets it has set in topics such as sustainability and energy conservation (Figure 2).



Figure 1. Empire State Building (ESB,2021)



Figure 2. Maintenance work on the facade of the building (Mattani,2020)

As a result of these studies, 2020 was a productive year for the building. The building received a 76% rating from the Energy Star Certification, a Gold rating from the LEED EB O&M v4 Certification, an 83% rating from the Fitwell Certification, the Green Lease Gold leadership of 2020, and a 100% rating from the WELL Covid-19 Health Safety Rating. In addition, the Empire State Building was the first building in the country to receive the WELL Covid-19 Health Safety Rating within the scope of procedures and protocols in response to the Covid-19 pandemic (ESRT, 2020).

According to the 2020 Sustainability Report published by the Empire State Building management, they focused on energy efficiency, water efficiency, recycling and waste in their work and integrated these thoughts into each of the managers, users and employees of the building. In this direction, the building has become a completely sustainable design over time. In line with the determined target and perspective, we see that the works on the building are grouped under 3 main headings. Various studies have been carried out for each of these titles, which are divided into environmental sustainability, social responsibility and governance, and the desired targets have been achieved.

1.1. Empire State Building and Environmental Sustainability

Environmental sustainability has been examined in terms of energy, carbon emissions, waste and recycling, and water headings throughout the building, and studies have been carried out in this direction. The building has adopted some procedures to implement sustainability programs and achieve its goals. These procedures provide a reference in determining energy strategies, using best practices and resource management (ESRT, 2020).

Some of the procedures used are:

- Adaptation and Resilience to Climate Change.
- Environmental Management System based on ISO 14001
- Water Management
- Indoor Quality
- Sustainable Waste Management
- Energy and Greenhouse Gas Management

Empire State Building provides training to its employees and related companies for waste management throughout the building. As a result of these trainings, they explain the logic and application methods of waste management to the other party and conduct waste inspections throughout the building. A pilot organic program has been developed to encourage building users. In addition, programs for the reuse and donation of indoor furniture and for the implementation of electronic waste collection were also carried out.

Water efficiency strategies are implemented to reduce water consumption throughout the building and the impact of the building on the environment. Water consumption strategies are formed by using meters and pilot technologies together. As part of the standards determined in the wet areas of the building, EPA WaterSense approved luminaires are used, which save 40-50%. Water sub-meters are used to monitor and measure water consumption. These meters enable the identification of suitable areas for end-use and targeted reduction, leaks on the system and potential areas to reduce water efficiency.

Water usage monitoring artificial intelligence software is used to ensure water efficiency in the building. It is used to detect and stop water leaks in specific areas, monitor water consumption and analyze water usage trends. According to the measurement made on 31 December 2020, 30% of the targets set were achieved thanks to this smart system (Figure 3).



Figure 3. Water management (m3) (ESRT, 2020)

One of the basic principles of the Empire State Building in energy efficiency is indoor air quality. In line with this principle, bipolar ionization air cleaning technology, Merv 13 air filters, indoor air quality tests, CO2 sensors and low-emission materials, productive areas, pest management strategies, systems that monitor building health are used. The integration of these systems and more into the building and their active work at the user, manager and employee levels have been important for the building to receive the WELL Covid-19 Healthy Building Certificate. For example, bipolar ionization air cleaning technology is used in more than 90,000 m2 of the building, and this system neutralizes 99.92% of the coronaviruses in the building.

Various applications are made in order to reduce the thermal load of the building and to save heat. The first of these is the reflective barriers placed on the back of the heat cores. These barriers prevent the heat inside the building from escaping to the outside environment and ensure that the heat is regained inside the building (Figure 4). The second one is made over the windows where the heat escape is the highest. A comprehensive restructuring study was carried out by the construction team in a window factory installed on the building to improve the resistance of 6,514 windows in the building to the transfer of hot and cold air. In this study, the windows were covered with insulating films containing krypton and argon gas. In addition, more than 96% of existing frames and glass are reused, resulting in savings of 70% compared to the cost of new windows (Figure 5).

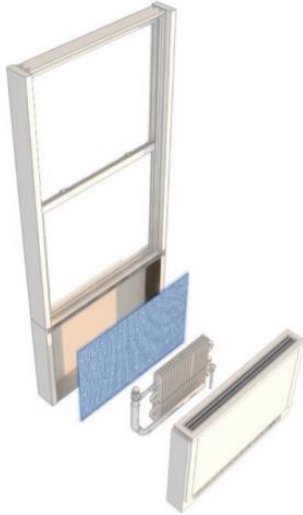


Figure 4. Reflective barriers used in windows (ESRT,2020)

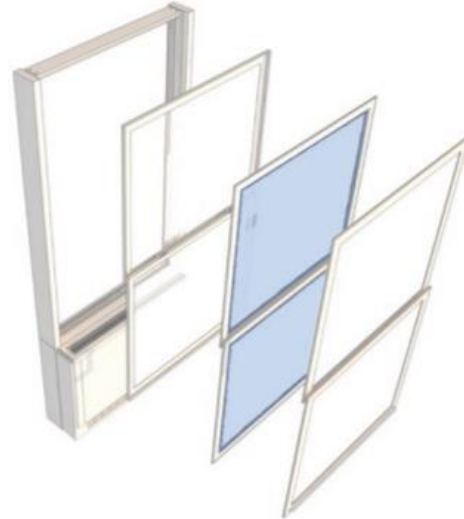


Figure 5. Empire State Building window systems (ESRT, 2020)

In addition to the improvements made in the building insulation system, efforts were made to save energy throughout the building. First, various technologies were used to increase the energy efficiency in the building. LED lighting system has been installed to illuminate the spaces and reduce the amount of energy required. Plug load controls have been added to reduce energy from devices that remain on during off hours. Condensate from the building's steam heating system is recycled and reused to heat the water flowing through the taps.

One of the important areas for energy saving in the Empire State Building, which has 102 floors, is the elevators. Regenerative braking system is used to catch the energy wasted while slowing down the descending elevators and to power this energy to the ascending elevators.

Tenant Energy Management software is used in the Empire State Building to support energy saving and sustainability efforts to be accessible and applicable to everyone. Thanks to this software system, all tenants can view their energy expenditures in real time and manage their energy usage (Figure 6), (ESRT, 2020).

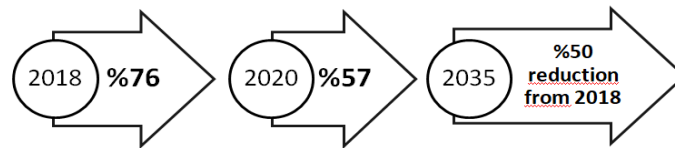


Figure 6. Energy Management (kBtu/ft') (ESRT, 2020)

1.2. Empire State Building and Social Responsibility

Believing that everyone is free, different and talented, building management offers meaningful and effective health and benefit programs that address the mental, physical and social health of the employee and keep pace with changing market practices. In order to evaluate the effectiveness, participation and priorities of employees, studies are developed and improved by monitoring their participation in fitness, health and training opportunities and based on employee feedback.

During the Covid-19 epidemic, the importance of the health and safety of employees, users and managers has been understood once again. At this stage, comprehensive health and safety protocols have been established throughout the building. In this process, emergency response training, mandatory on-site fire safety training and mandatory first aid training were provided to the employees, and a crisis management team was established among the employees.

In the Covid-19 outbreak, some measures have been put in place to support the health of workers as part of the Crisis Response Plan. These measures are:

- In order to prepare the employees for the possibility of working remotely, the information technology department has carried out various studies and additional equipment has been provided to the employees when necessary. In this way, the transition to working from home has been seamless.

- In addition to the ongoing virtual question-and-answer sessions with the building CEOs, communication with employees has been increased through the human resources department.

- In June 2020, to ensure the safety of employees returning to their offices, a system was implemented that provides daily active screening for Covid-19 symptoms, allowing employees to access virtual appointments and tests with doctors.

- An interdepartmental team of employees has been formed to procure cleaning materials, create training content, restructure work areas, comply with social distance requirements and ensure that employees can safely return to the office environment.

For employee health and comfort throughout the building:

Every 3 months, the company provided guidance to employees on nutrition, stress management, disease prevention and healthy living.

- Common open workspaces have been created with plenty of natural light and ventilation.

- The desks have been chosen to be ergonomic and suitable for standing use.

- A video conferencing platform suitable for all employees was used to create a sense of community among employees during the work from home process. Many virtual activities such as book clubs, cooking classes, yoga and meditation were organized on this platform (ESRT, 2020).

1.3. Empire State Building and Governance

As the Covid-19 virus spread, the building's board of directors frequently received feedback on the impact of the epidemic on employees, users and managers, and introduced various measures to protect their health and safety.

An effective risk monitoring process is maintained by the Board of Directors in order to monitor, evaluate and take action on the important business risks of the company. These risks are physical risks, social risks and transition risks.

Acute weather events and geographic concentration risks determine the physical risks on the structure. Within the scope of the risk process, the Climate Change Adaptation and Resilience Policy and the Climate Change Risk Assessment Checklist were developed for acute weather events. The policy and checklist developed includes potential physical assessments such as power outages, floods, heatwaves, hurricanes and winter storms. Geographical concentration risk is defined as a potential chronic risk that is recognized as natural disasters and long-term changes in the climate

pattern such as sea level rise, where large parts of the building may be rendered inoperable or inaccessible.

Social risks; physical security and terrorism, human health and cybersecurity. Official crisis management plans have been created within the scope of the strategies implemented by the board of directors under the heading of physical security and terrorism. While personal electronic surveillance is provided at all entry points, employees and managers are provided with training on protection against active sniper, biological, nuclear, chemical and radiological weapons.

Various applications are implemented for human health. Annual inspections of indoor air quality, which is an important risk factor for human health, are carried out. In these tests, regular checks are also made to ensure that the pollutants remain below the lowest acceptable levels. In addition, bipolar ionization air purification technology is used in order to provide the desired conditions in air quality in terms of performance. As mentioned before, this system can neutralize 99.92% of coronaviruses in the air.

Within cyber security; firewall, penetration tests, cyber security insurance, in-company employee trainings for protecting personal data and information, cyber security department in the customized structure within the scope of cyber security, cyber training modules and new cyber security tools are evaluated.

Transition risks cover policy risks, technology risks and market risks. In policy risks, the carbon footprint of the building is evaluated, the energy and climate regulations in the regions and cities where the building operates, especially the NYC Climate Mobilization Law.

In technology risks; Innovative technologies to reduce climate-related risks are evaluated. Examples include advanced optimization and machine learning technologies, battery storage, renewable energy use, lighting systems and their controls, building management systems, socket loads of equipment and employees and their controls.

In market risks; Sudden and unexpected changes in energy costs and market perceptions are evaluated by investors. Long-term contracts are planned for certainty, predictability and risk reduction in utility pricing (ESRT, 2020).

CONCLUSION:

Many structures in which we live, and the functioning of various institutions and organizations lack emergency plans, necessary precautions and preparations. Although these structures have been renewing themselves in the titles of energy use and renewable energy sources for a long time, there are still deficiencies in the titles of building and user health. The WELL Healthy Building Standard is actually important for the health of building users and future generations.

The Covid-19 outbreak has shown the entire world that we have shortcomings to build design and user health, and that we need to be prepared for any crisis that may occur. One of the building groups most affected by this crisis has been commercial spaces. Even the world's leading commercial centers such as the Empire State Building went into short-term closure in order to protect the health of their employees, managers and users during the pandemic process. However, some buildings have turned this situation into an advantage, identified their own shortcomings and taken new steps in the titles of user and building health, and carried out various studies on their structures. In particular, the WELL Covid-19 Health Safety Rating has become an exemplary model for building designers, while it has strengthened the responsibility-trust relationship between managers, employees and users.

Table 2. Comparison of WELL Covid-19 Health Safety Rating and Empire State Building

WELL Covid-19 Health Safety Rating		Empire State Building
Cleaning and Sanitization Procedures Features	SC1 Support handwashing	Use of special fixtures
	SC5 Reduce respiratory particle exposure	Bipolar ionization system
Emergency Preparedness Programs	SE1 Develop emergency preparedness plan	-Creation of Crisis Response Plan -Establishment of the risk surveillance process -Creation of Crisis Management Plan
	SE2 Create business continuity plan	-Providing employees with additional equipment -Conducting information technology studies for remote working environment -Organization of virtual question-answer sessions
Health Service Resources	SH2 Provide health benefits	-Organization of virtual appointments with doctors -Health system that monitors Covid-19 symptoms daily
	SH3 Support mental health recovery	-Video conference platform (Book club, yoga, cooking classes, etc.)
Air and Water Quality Management	SA1 Assess ventilation	Bipolar ionization system
	SA2 Assess and maintain air treatment systems	- Indoor air quality tests -CO2 sensors -Pest management strategies -Air filters

	SA4 Monitor air and water quality	<ul style="list-style-type: none"> -Water efficiency strategies -Meters / sub-meters used in the water system - Artificial intelligence software for monitoring water use -Bipolar ionization system
	SA5 Manage mold and moisture	Using special air filters
Stakeholder Engagement and Communication	SS1 Promote health and well-being	<ul style="list-style-type: none"> -Tenant Energy Management software -Health and safety procedures -Organization of various trainings (stress management, prevention from diseases, healthy life, etc.)
	SS2 Share food inspection information	Organizing trainings on healthy nutrition
Innovation	Innovation I	<ul style="list-style-type: none"> -Reflective barriers integrated into the heat pads -Rearrangement of windows -Addition of plug load controls for electrical loads -Reuse of condensate water -Using regenerative braking system in elevators -Inspection of equipment and employees' socket loads

The Empire State Building has made important studies for the WELL Covid-19 Healthy Building Certificate as both the management and the building design team. As a result of the analyzes made based on the information obtained, a new application was put into operation for almost every category, while at the same time, new suggestions were made that were not included in the certificate. Even a building such as the Empire State Building with a large building mass and a high density of both the user and the workforce has become suitable for the health of its structure and its user as a result of the right interventions where necessary.

What needs to be done in order to protect the health of the building and the user is the correct analysis of the structures. With the structural analysis, the concrete studies can be started by determining the potential areas suitable for change, maintenance and repair on the structure. Applying the right materials and construction techniques in these works will increase their effectiveness. In addition to the work to be done on the building system, studies on building management should also be carried out. In particular, emergency preparedness plans in which the determined strategies and procedures can be applied, trainings that can be given to the building user, employees and managers, and new opportunities to be offered are important.

In order to create more sustainable, healthy environments and prevent pandemics, the WELL Covid-19 Healthy Building Certificate system should be implemented in all existing and new buildings, as well as at the city level. Different types of buildings such as offices, residences, shopping malls, cafes and restaurants, quarantine centers, hospitals, educational institutions, where people spend most of their daily lives, should be handled and evaluated separately within the certificate system in order for the application to give accurate results and operate systematically. In addition, the building systems and scopes of the buildings should be considered in the evaluation. In this context, various studies and arrangements should be made on the WELL Covid-19 Healthy Building Certificate, and as a result, a rating system should be established. National and international premiums and incentives should be arranged according to the degree levels to be determined.

The certification system provides Turkey, America, UN, World Health Organization and other international pandemic standards. For this reason, the certification system can be widely used on a global scale by integrating the existing standards and practices of each country in a short time. Within the framework of the relevant standards and regulations, the WELL Covid-19 Healthy Building Certification system can be adapted and effectively applied for Turkey, with the effective work of expert health personnel, academics, architects, engineers, investors, local governments and relevant ministries.

Compliance with Ethical Standard

Conflict of Interests: There is no conflict of interest between the authors.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is not required for this study.

Funding Disclosure: No financial support was required in this study.

Acknowledgments: The study was presented and published as a abstract paper at the 'IArcSAS' 1st International Architectural Science And Application Symposium' and the full text of the study was sent to The Journal of Urban Academy for publication.

REFERENCES:

- Ecobuild. (2021). WELL Covid-19 Health Safety Rating promotion brochure. Access address (13.10.2021): <https://www.ecobuild.com.tr/well-sertifikasi>,
- Empire State Realty Trust – ESRT. (2020). Sustainability report. Access address (13.10.2021): <https://www.esrtreit.com/sustainability/>
- ESB, Empire State Building. (2021). Access address (13.10.2021): https://en.wikipedia.org/wiki/Empire_State_Building
- Marotta, A.; Porras-Amores, C.; Sanchez, A., R. (2021). Resilient Built Environment: Critical Review of the Strategies Released by the Sustainability Rating Systems in Response to the Covid-19 Pandemic. Sustainability. 13 (11164).
- Mattani, M. (2020). Extreme construction: Restoration of the Empire State Building's Art Deco crown nears completion. Access address (13.10.2021): <https://www.archpaper.com/2020/10/facades-empire-state-building-nears-completion-of-art-deco-crown-restoration/>
- Osso, A. (1996). Sustainable Building Technical Manual, Public Technology, Inc., 146 p, USA.

- Ölmez, C. (2019). Examination of green building certification systems in the context of user requirements in the context of design decisions: BREEAM, LEED and WELL Building Standard (Master's thesis). Yıldız Technical University, Institute of Science and Technology, Architecture Department Building Program, İstanbul. Access address (24.10.2021): <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Tleuken, A.; Tokazhanov, G.; Güney, M.; Türkyılmaz, A.; Karaca, F. (2021). Readiness Assessment of Green Building Certification Systems for Residential Buildings during Pandemics. Sustainability. 13 (460).
- WELL Covid-19 Health Safety Rating (2021). Access address (13.10.2021): <https://dev-wellv2.wellcertified.com/health-safety/en/overview>
- WELL v2 Building Standard overview (2021). Access address (19.08.2021): <https://v2.wellcertified.com/wellv2/en/overview>



Covid-19 Sonrası Kapalı Kamusal Alanlarda Yaşanan Mekânsal İletişim Probleminin Çözümüne Yönelik Bir Model Önerisi

A Model Suggestion for the Solution of the Spatial Communication Problem in Closed Public Spaces After Covid-19

Sevdenur KARADENİZ SADİ¹ , Erdem KÖYMEN² 

öz

COVID-19 pandemisi sonrası, “yeni normal” olarak isimlendirilen bir sürece girilmiştir. Bu süreçte kapalı kamusal alanlarda maske kullanımı ve sosyal mesafe kuralları getirilmiştir. Yeni normal süreç ve kurallarla birlikte işlem yapan bireyler ve kamu çalışanları arasında, görsel ve işitsel bağlamda çeşitli iletişim sorunları gözlenmiştir. Bu sorunların somut verilere dayandırılabilmesi amacıyla kullanıcılarla bir anket çalışması yapılmış, elde edilen verilerle problemler ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Anket verileriyle iletişim probleminin en önemli sebebinin kullanıcılar arası “sosyal mesafe” faktörü olduğu belirlenmiş ve çalışma, bu faktörünün minimize edilmesine yönelmiştir. Kapalı kamusal alan dâhilinde olan eğitim yapıları, kullanım senaryolarının farklılığından dolayı bu çalışmada kapsam dışı bırakılmıştır. Alışıl gelmiş iletişimin, yeni normale adaptasyonu amacıyla belli parametrelere bağlı bir ofis mekân prototipi kurgulanmıştır. Tıbbi kaynak verilerinin mühendislik verileriyle karşılaştırılmasıyla tasarlanan prototip, alternatif kullanım senaryolarına göre bir simülasyon ortamında sosyal mesafeyi azaltmayı hedeflemektedir. Bunun için kullanıcıların karşılıklı soluk vermesinden doğan üfleme basıncını, farklı yönden deplase ederek sönmüleyen mekanik bir havalandırma sistemi önerilmiştir. Çeşitli özgün sonuçlar öneren araştırmanın, solunuma bağlı bulaş riskine sahip hastalıklarla ilişkili mimarlık, mühendislik ve tıp alanlardaki çalışmalara referans olması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: COVID-19, kapalı kamusal alan, mekânsal iletişim, sosyal mesafe, solunum, mekanik havalandırma

ABSTRACT

After the COVID-19 pandemic, we have entered into a new process called the “new normal”. With this process, the use of masks and social distance rules in closed public spaces have been introduced. Various communication problems have been observed in visual and auditory contexts between individuals and public employees operating with the new normal process and rules. In order to base these problems on concrete data, a survey study was conducted with the users and problems were tried to be revealed with the obtained data. With the survey data, it was determined that the most important reason for the communication problem was the “social distance” factor between users and the study focused on minimizing this factor. Educational buildings within the closed public space are excluded from the scope of this study due to the difference in usage scenarios. In order to adapt the conventional communication to the new normal, an office space prototype based on certain parameters has been designed. Designed by overlaying medical resource data with engineering data, the prototype aims to reduce social distance in a simulation environment according to alternative usage scenarios. For this, a mechanical ventilation system has been proposed that absorbs the blowing pressure arising from the mutual exhalation of the users by displacing them from different directions. The research which offers various original results, is expected to be a reference to studies in the fields of architecture, engineering and medicine related to diseases with a risk of respiratory transmission.

Keywords: COVID-19, closed public space, spatial communication, social distance, respiration, mechanical ventilation

¹ Zaim University, Faculty of Engineering and Natural Sciences, Department of Architecture, sevdenursadi@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-8832-7459>

² **Corresponded Author:** Zaim University, Faculty of Engineering and Natural Sciences, Department of Architecture, erdem.koymen@izu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-6924-421X>



GİRİŞ:

COVID-19, 2019 yılının Aralık ayında Çin'in Hubei bölgesi başkenti Wuhan'da başlamıştır. Çin'de ilk vakaların görülmesinden kısa bir süre sonra tüm dünyaya yayılan bu virüs tipi, yeni oluşu ve ölümcül sonuçlara neden olabilmesiyle panik ortamına sebebiyet vermiştir. Türkiye'de ilk vakanın görüldüğü 11 Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ/WHO) tarafından salgın "pandemi" olarak ilan edilmiştir (T.C. Sağlık Bakanlığı, 2020).

Devletler ve bireyler; bulaş riskini ve yayılım hızını azaltabilmek amacıyla çeşitli önlemler almışlardır. Bu tedbirlerle değişen kurallar "yeni normal" olarak tanımlanmıştır. Yeni normal şartlar maske, mesafe ve hijyen olarak belirtilebilir. Tüm sosyal alanları etkileyen yeni normale birlikte toplumdaki her bireyin temizlik ve sosyal mesafe gibi kavramlarında köklü değişimler meydana gelmiştir. Bu durum bireylerin kişisel olarak kendini rahatsız hissederek tedirginlik yaşamasına, sesli ve görsel iletişimde sıkıntıya düşmesine neden olmuştur. Örneğin; kapalı bir kamu kurumunda, personelinin masasının önündeki oturaklar bir bant ile bağlanarak kullanıcı ve personel arasında sosyal mesafe kuralı uygulanmaya çalışılmıştır. Ancak bu ve benzeri geçici önlemler, mekânsal iletişim konusuna temas eden ve mimari çözümler gerektiren önemli iç mekân problemlerini oluşturmaktadır.

Makale kapsamında, tanımlanan bu probleminin çözümüne yönelik bir araştırma yapılmıştır. Kapsam olarak, eğitim yapıları haricindeki banka, postane gibi kapalı kamusal alanlar seçilmiştir. Konu, bir anket çalışması ile incelenmiş ve mekânsal iletişimin, sosyal mesafe kuralları ile zayıfladığı görülmüştür. Sonrasında mekân organizasyonunu koruyarak sosyal mesafenin güvenli şekilde düşürmesine yönelinmiştir. Bunu sağlamak için kullanıcı ve personel arasındaki işlem bankalarının, iç mekân hava sirkülasyonunu kontrol altına alan mekanik bir yaklaşımla, prototip bir banko modülü olarak yeniden kurgulanması denenmiştir. Arkasından, geliştirilen modülün çeşitli varyasyonları kullanılarak, alternatif ofis yerleşim şemaları önerilmiştir.

1. Kapalı Kamusal Alanlar ve COVID-19 Pandemisi

Kamu kelimesi anlam olarak toplum, herkes, bütün sözcüklerine karşılık gelmektedir. Kamuyu oluşturan bireylerin ortak kullanım alanları 'kamusal alan' olarak tanımlanmaktadır. Kamusal alan; kamuya ait, kamu ile ilgili işlerin yapıldığı yer anlamına gelmektedir (TDK, 2020).

Kamusal alan sözlük anlamları ile halka ait, halkın kamusal işlerini yapmak amacı ile toplumun her kesiminden bireyine eşit hizmet veren yer veya kurumlar anlamına gelmesiyle birlikte ikiye ayrılabilir (Özbek, 2004), (Perinçek, 2003);

- Parklar, millet bahçeleri, meydanlar gibi duvarlar tarafından çevrelenmeyen, üzerinde çatısı olmayan açık alanlar 'açık kamusal alanlar' olarak tanımlanabilir.
- Postane, hastane, banka, nüfus müdürlükleri, adliyeler gibi belli plan-proje dâhilinde, duvarlarla sınırlanmış, üzerinde çatısı olan ve vezne işlemlerinin yapıldığı alanlar ise 'kapalı kamusal alanlar' olarak tanımlanabilir.

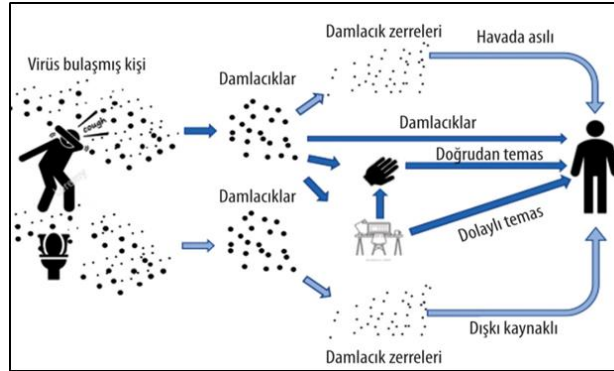
Toplumun ortak kullanımında olan kamusal alanlar; fiziksel, sosyal, duyuşsal ve algısal ihtiyaçların karşılandıkları yerlerdir. Bu mekânlarda, insanlar ve çevre arasında fiziksel ve algısal olarak etkileşimler olmaktadır. Bu etkileşim sonucunda, kamusal alanların karakteristik olarak mekânsal özellikleri ortaya çıkar (Avar et al., 2009). Kamusal alanlar, kent yaşamında halkın paylaşımlarını en yoğun olarak yaşadığı "kent'in aynası ve kalbi" durumundadır. Kent imajının en büyük göstergesi olan kamusal alanlar, kent tasarımının etkilerini ve kentin yaşamsal kalitesini gösteren en önemli ölçütüdür. Kamusal alanın kalitesi, bulunduğu toplumun yaşam kalitesinin yansımasıdır. Bu yansıma kamusal alanların tasarımının önemini vurgulamaktadır (Karayılmazlar & Çelikyay, 2018).

Kapalı kamusal alanların iç mekân tasarım kararları için çeşitli standartlar belirlenmiştir. Bu standartlara sadık kalınarak proje iç mekân tasarımında birtakım farklılıklar yapılabilmektedir. Bu değişimleri yapının hizmet edeceği toplumun yapısı kadar projelendirildiği çevrenin sosyal, ekonomik ve psikolojik durumu da etkilemektedir.

1.1. COVID-19 ve Yeni Normal Süreci

Yeni tip Koronavirüs Hastalığı (COVID-19), solunum yolu belirtileri (ateş, öksürük, nefes darlığı) ile gelen bir grup hastada yapılan araştırmalar sonucunda 13 Ocak 2020’de tanımlanan bir virüsdür. Kısa süre içerisinde tüm dünyaya yayılmış ve solunum yolu enfeksiyonlarına neden olmuştur (Lee et al., 2020). Hastalarda belirlenebilen bir sebep olmaksızın gelişen, tedavi ve aşılara cevap vermeyen bir zatürre görülmesi üzerine hastalığa yeni tip bir koronavirüsün neden olduğu anlaşılmış ve hastalık “SARS-CoV-2” olarak adlandırılmıştır (Aslan, 2020).

Belirtisiz olgular olabileceği bildirilmekle birlikte en çok karşılaşılan belirtiler ateş, öksürük ve nefes darlığıdır. Hasta bireylerin öksürmeleri, aksırmaları ile ortama saçılan damlacıkların diğer bireyler tarafından solunması ile bulaşır (Şekil 1). Hasta bireylerin solunum parçacıkları ile kirlenmiş yüzeylere dokunmalarından sonra, ellerini yıkanmadan yüz, göz, burun veya ağızlarına götürmeleri ile de virüs vücuda alınabilir. COVID-19 enfeksiyonu ile ilgili şimdiye kadar edinilen bilgiler, bazı insanların daha fazla hastalanma ve ciddi semptomlar geliştirme riski altında olduğunu göstermiştir. Akut solunum yolu enfeksiyonlarının genel bulaşma riskini azaltmak için önerilen temel ilkeler COVID-19 için de geçerlidir. Sağlık Bakanlığı’nın önerisi üzerine hasta insanlarla yakın temastan mümkün oldukça kaçınılmalı (mümkün ise en az 1 m uzakta bulunulmalı) ve tıbbi maske kullanılmalıdır (T.C. Sağlık Bakanlığı, 2021).

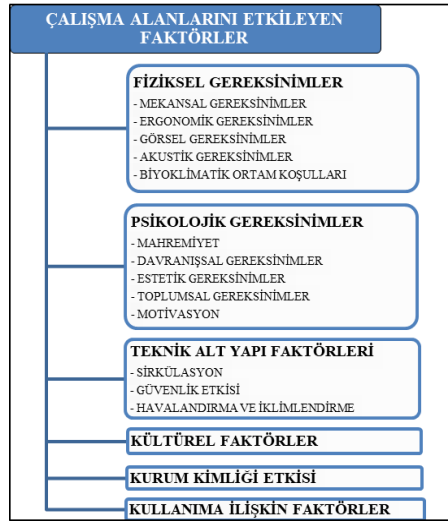


Şekil 1. Virüslerin bulaşma şekilleri (Memikoğlu & Genç, 2020).

Ülkemizde ve dünyada salgın karşısında devletler çeşitli önlemler alarak kısıtlamalara girmişlerdir. Bu kısıtlamalar kapalı kamusal alanları da kapsamaktadır. Maskesiz kapalı kamusal alanda bulunmaya cezai yaptırımlar uygulanıp, mesafe kurallarına mümkün mertebe dikkat edilmesi konusunda hassasiyet gösterilmektedir. Hijyen sağlamak amacıyla belli mesafe aralıklarıyla el dezenfektanları yerleştirilip, belirli periyotlarla kapalı kamusal alanlar dezenfekte edilmektedir.

2. Mimari Açıdan Yeni Normal Sürecinde Kapalı Kamusal Alanlar

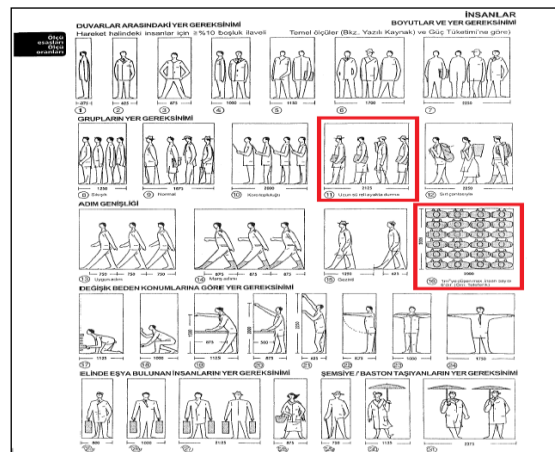
Kapalı kamusal alanlarda, teknolojinin gelişmesiyle değişen ofis işlerinde yapılacak işlemlerin belli olması, iş motivasyonu açısından çok önemlidir. Kapalı kamusal alanlarda iç mekân tasarımında, çalışanın maksimum seviyede oda hacminden yararlanabilmesini sağlamak esastır. Bu bağlamda çalışma alanlarını etkileyen faktörler Şekil 2’deki gibidir (İmal, 2009).



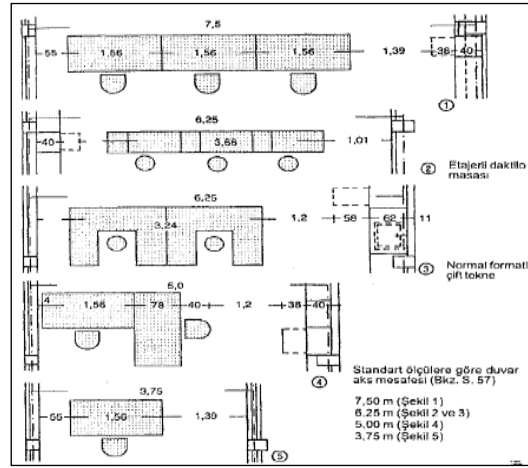
Şekil 2. Çalışma alanlarını etkileyen faktörler (İmal, 2009).

Kamusal alanlar için belirli tasarım standartları vardır. Bu standartlar Neufert Yapı Tasarım kitabında; temel tasarım standartları ve ölçü esasları olarak asgari şekilde belirtilmiştir. “İdari bina esasları” başlığı altında idari yapılar ve kapalı kamusal alanlarla ilgili kısımdan bu bilgilere ulaşmak mümkündür (Neufert, 2000).

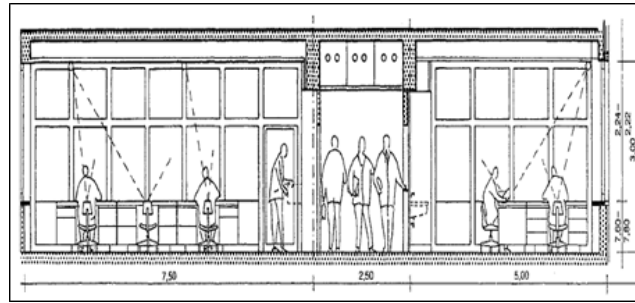
Şekil 3-6’da görüldüğü üzere bir kamusal alan ofis tasarımına dair insan ölçeği, eşya ölçeği, tesisat-havalandırma ve alan m²’si olarak çeşitli parametrelerin asgari ölçüleri vardır. Ancak pandemi sonrası bu asgari ölçülerle tasarlanan alanlar, yetersiz gelmeye ve mimari sorunları oluşturmaya başlamıştır. Örneğin, Neufert’e göre 1 m²’ye düşen maksimum insan sayısı 6’dır (Şekil 3). Ancak bugün toplu kullanım alanlarında 8 m²’ye 1 kişi düşecek şekilde kişi sayısı sınırlandırılıp, sıradakilerin ofis alanının dışında beklemeleri gerekmektedir. Şekil 4’te kapalı kamusal alanlarda kullanabilecek masa ölçüleri ve alternatif kullanım çeşitleri belirtilmiştir. Dolaplar arası geçiş alanları ve yer gereksinimi ölçüleri Şekil 6’da belirtilmiştir. Bunun yanında azami ölçüleri belirlenen kamusal alanların ideal ofis kesiti Şekil 5’de gösterilmiştir. İçinde bulunduğumuz pandemi şartları bireyler arasında 1 m mesafe kuralı ve metrekareye düşen kişi sayısı beraber düşünüldüğünde bu standartların büyük ölçüde değişmiş olduğu görülmektedir.



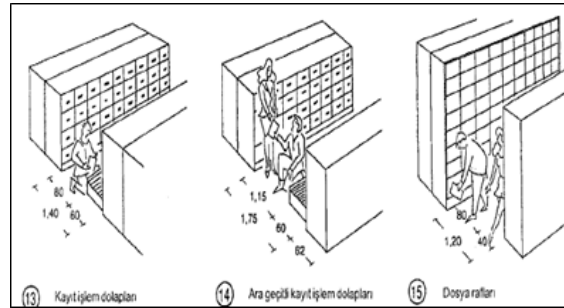
Şekil 3. Çeşitli insan boyutları ve değişken beden konumlarına göre yer gereksinimlerinin gösterimi (Neufert, 2000).



Şekil 4. Ofis yapılarında masa ölçüleri ve alternatif kullanımına dair yer gereksinimlerinin gösterimi (Neufert, 2000).



Şekil 5. İdeal mekânsal oranlara sahip örnek bir büro kesiti (Neufert, 2000).



Şekil 6. Dolaplar arası geçiş alanları ve yer gereksinimleri (Neufert, 2000).

Kapalı kamusal alanların ortak kullanımıyla birlikte havalandırma ve temiz havaya duyulan ihtiyaç artmaktadır. Mekânın kullanıcı sayısındaki artış, ortamda tüketilen oksijen miktarını etkilemekte bunun sonucu olarak ortam kirlenmektedir. Buna göre iklimatik anlamda ideal mekânın tasarım sürecinde, mekânın kullanıcı sayısı ve mekânsal oranlar arasındaki bağıntılar gündeme gelmektedir. Doğal havalandırma ile beklenen temiz hava kalitesi her zaman sağlanamayabilir. Bu nedenle kamusal alanların mevcut işlevleri ve hizmet ettiği sayısal kitle kriterlerine göre m²'ye düşen kişi sayısı Şekil 7'de gösterilmiştir. Bu veriler pandemi durumu öncesi eski normal şartları yansıtmaktadır.

		FARKLI NÜFUS GRUPLARINDA ASGARİ SOSYAL VE TEKNİK ALTYAPI ALANLARINA İLİŞKİN STANDARTLAR VE ASGARİ ALAN BÜYÜKLÜKLERİ TABLOSU							
NÜFUS GRUPLARI		0 - 75.000		75.001 - 150.000		150.001 - 500.000		501.000 +	
ALTYAPI ALANLARI		m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)	m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)	m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)	m ² /kişi	Asgari Birim Alan (m ²)
EĞİTİM TESİSLERİ ALANI	Anaokulu	0,50	1.500-3.000	0,50	1.500-3.000	0,60	1.500-3.000	0,60	2.000-4.000
	İlkokul	1,50	4.000-7.000	1,60	4.000-7.000	1,60	4.000-7.000	1,60	4.000-7.000
	Ortaokul	1,50	5.000-9.000	1,60	5.000-9.000	1,60	5.000-9.000	1,60	5.000-9.000
	Gündüzlü Lise		6.000-10.000		6.000-10.000		6.000-10.000		6.000-10.000
	Yatılı Lise		10.000-15.000		10.000-15.000		10.000-15.000		10.000-15.000
	Endüstri Meslek Lisesi, Çok Programlı Lise	1,75	10.000-25.000	1,75	10.000-25.000	2,00	10.000-25.000	2,00	10.000-25.000
	Özel Eğitim, Rehabilitasyon ve Rehberlik Merkezleri		2.000-4.000		2.000-4.000		2.000-4.000		2.000-4.000
	Halk Eğitim Merkezi Olgunlaşma Enstitüsü		3.000-5.000		3.000-5.000		3.000-5.000		3.000-5.000
SOSYAL AÇIK VE YEŞİL ALANLAR	Çocuk Bahçesi								
	Park								
	Botanik Parkı	10,00		10,00		10,00		10,00	
	Hayvanat Bahçesi								
	Mesire Yeri								
SAĞLIK TESİSLERİ ALANI	Rekreasyon								
	Aile Sağlık Merkezi		750-2.000		750-2.000		750-2.000		750-2.000
	Basamak Sağlık Tesisleri		3.000		3.000		3.000		3.000
	Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi		Ünit başına (110) m ²		Ünit başına (110) m ²		Ünit başına (110) m ²		Ünit başına (110) m ²
	Doğum ve Çocuk Bakım Evleri								
	Devlet Hastaneleri	1,50	Yatak başına (130) m ²	1,50	Yatak başına (130) m ²	1,50	Yatak başına (130) m ²	1,60	Yatak başına (130) m ²
	İhtisas/Eğitim ve Araştırma Hastaneleri								
	Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastaneleri								
Sağlık Kampüsleri		Yatak başına (220) m ²		Yatak başına (220) m ²		Yatak başına (220) m ²		Yatak başına (220) m ²	
SOSYAL ve KÜLTÜREL TESİSLER ALANI		0,50		0,75		1,00		1,00	
İBADET YERİ	Küçük ibadet yeri		1.000		1.000		1.000		1.000
	Orta ibadet yeri	0,50	2.500	0,50	2.500	0,75	2.500	0,75	2.500
	Büyük ibadet yeri ve külliyesi		10.000		10.000		15.000		15.000
TEKNİK ALTYAPI (Yol ve Otopark hariç)		0,50		0,50		0,50		0,50	

Şekil 7. Farklı nüfus sayıları ve kapalı alanlarda asgari alan ve kişi başına düşen alan [3].

Toplu kullanım alanlarında sırada bekleyenlerin arasında belirli mesafenin korunabilmesi için şeritler çekilmesi devlet tarafından zorunlu kılınmıştır. Ancak hizmet alan bireylerin yer çizgilerine gereken ehemmiyeti göstermemesi üzerine çalışanlar yer seviyesindeki şeritlere paralel bantlar çekmiştir. Masaların önündeki oturma alanlarına kimsenin oturamaması ve mesafe kuralına riayet edilebilmesi için şerit bantlarla masa ve sandalyeler bağlanmıştır. Kapalı kamusal alan çalışanları, kendilerini ve hizmet alanlarını koruma içgüdüsüyle iç mekân tefrişlerinde çeşitli değişiklikler yapmışlardır (Şekil 8). Bu ve benzeri şekilde virüse karşı alınan koruyucu önlemler birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. 1 m mesafeli durmanın ve maske takmanın zorunlu olması ile iletişim kurmaya çalışan bireyler arasında görsel ve işitsel iletişimde güçlükler yaşanmasına neden olduğu gözlemlenmiştir. Bu çalışmada mevcut problemlerden yola çıkılarak araştırma genişletilmiştir.



Şekil 8. Kapalı kamusal alanlarda COVID-19 sonrası alınan önlemler (Kişisel arşiv).

2.1. İletişim ve Mimarlık

İnsanlık tarihinin başladığı günlerinden beri iletişim çeşitlenerek gelişimini sürdürmektedir. Toplumu oluşturan bireylerin, birbirleriyle karşılaşmalarında sergiledikleri sayısız davranış çeşidi vardır. Temel olarak sınıflandırmak gerekirse, sözlü ve sözlü olmayan şeklinde tanımlanabilir. Günlük etkileşimlerimizin çoğu sözlü ifade/konuşma biçiminde gerçekleşmektedir, çünkü insanlık yaratılışı gereği söylediklerine ve yaptıklarına bir anlam yüklemek amacındadır (Sezer & Doruk, 2010).

İletişim, “bilgi alışveriş süreci” olarak tanımlanabilir ve iletilmek istenen bilginin hem gönderici hem de alıcı tarafından anlaşıldığı ortamda bilginin bir göndericiden bir alıcıya aktarılma süreci olarak nitelenebilir. İletişim tüm tarafların üzerinden bilgi alışverişi yapılacak ortak bir dili anlamalarına ihtiyaç duyar. Belirli mesajların kodlanarak bir kanal aracılığıyla bir kaynaktan bir hedefe/alıcıya aktarılması sürecidir (Güz, 1998).

Algılama açısından önemli olan görme yeteneği, görsel iletişimin temelini oluşturmaktadır. Bu yeteneğin tarih içinde konuşma eyleminden önce geliştiği bilinmektedir. Çevredeki nesnelere veya olaylar öncelikle görerek tanımlanır, daha sonra yorumlanarak anlamlandırılır. Bu yönüyle görsel iletişim, mesajların alıcıya iletilmesinde etkin rol almaktadır (Bingöl, 2010).

Anlatma ve anlaşma ile ilişkili olan sesli (sözlü) iletişim ise seslerden oluşturulmuş kurallar olarak “dil” ile sağlanır. Dil gelişmiş bir iletişim aracı ve seslerden oluşmuş bir anlaşma sistemi olup, düşünce ve zekânın bir göstergesidir (Erdönmez, 2019).

Mimari tasarımların projelendirme aşamasında özel durumlar yoksa temel standartlar dikkate alınmaktadır. Temel standart değerleri insan ölçeğine göre belirlenmiştir. Bu bağlamda insani bir ihtiyaç olan iletişimin, mimarinin insan odaklı tasarımlar sunma arzusuyla birlikte dolaylı olarak yapı ve iç mekân tasarım kriterleri içerisinde önemli bir yere sahip olduğu söylenebilir. Bireylerin bedensel ya da çevresel kaynaklı olarak günlük yaşantı, kişisel ihtiyaçların giderilmesi ve eğitim başta olmak üzere çeşitli alanlarda yaşayabileceği iletişim sorunlarına mimari tasarımsal çözüm önerileri sunulmaya çalışılmıştır.

COVID-19 sürecinde kapalı kamusal alanlarda maske ve mesafe kuralları nedeniyle ortaya çıkan iletişim sorunlarını incelemek amacıyla kapalı kamusal alan kullanıcı ve çalışanlarına yönelik ‘kapalı kamusal alanlarda iletişim anketi’ hazırlanmıştır. Bu anketle kapalı kamusal alanlardaki iletişim problemlerinin ortaya koyulması hedeflenmiştir.

3. COVID-19 Sonrası Kapalı Kamusal Alanlarda Yaşanan Mekânsal İletişim Probleminin Çözümüne Yönelik Bir Model Denemesi

Bir topluma ait bireylerin, belli ihtiyaçlarını karşılamak için bazı kamusal alanlardaki hizmetlerden yararlanması gerekmektedir. Bu alanlar toplumdaki bireylerin eş kullanım hakkına sahip olduğu dolayısıyla ortak kullanıma açık alanlardır. Toplum içinde yaşamının yazılı ve yazısız kuralları vardır. Bu kurallar toplumu oluşturan bireylerin gen ve kültür kimlikleri ile toplumun bulunduğu coğrafyaya göre farklılıklar gösterebilir. Kurallar zamanın getirdiği değişimlerle farklı formlara evrilebilmektedir. Bugün tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19 salgını da her ülkede olduğu gibi Türkiye’de de bazı değişimlere neden olmuştur. Bu bölüme kadar olan kısımda da ifade edilmeye çalışıldığı üzere toplu kullanım esasına dayanan kapalı kamusal alanlarda mimarlık bilim dalını ilgilendiren birtakım problemlerin ortaya çıktığı gözlemlenmiştir.

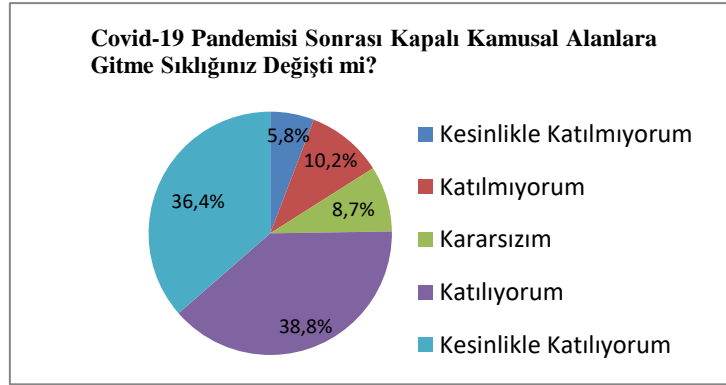
Bu çalışmayla gözlemlenen iletişim problemleri, sonraki bölümlerde bir anket çalışması ile nicel veriler olarak ortaya koyulmaya çalışılacaktır. Araştırma; eğitim yapıları hariç tutularak kamu personeli ve kullanıcının yakın etkileşim ve iletişimde kalmak durumunda olduğu banka, postane gibi

kapalı kamusal alanlara odaklanmıştır. Anket çalışmasıyla elde edilen verilerin yönlendirmesiyle bu mekânlarda tanımlanan iletişim problemlerinin çözümüne katkı için bir öneri geliştirilecektir.

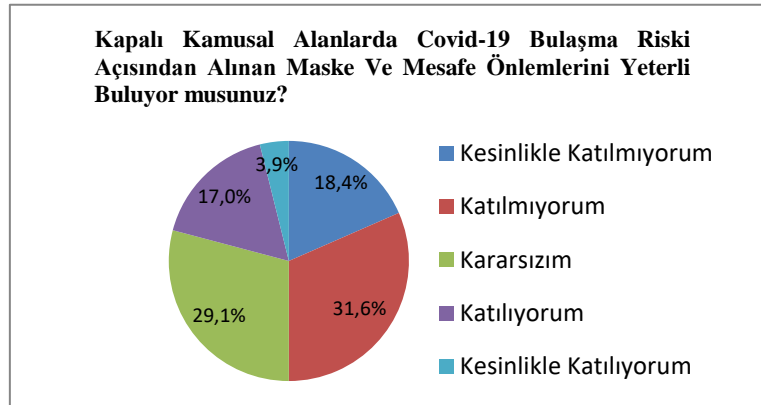
3.1. Problemin tespiti

COVID-19 pandemisi sonrası, kapalı kamusal alanlarda gözlemlenen problemler, hazırlanan bir anket çalışmasıyla araştırılmış ve iç mekânda yaşanan iletişim tabanlı sorunlar tespit edilmeye çalışılmıştır. Araştırmanın evreni olarak eğitim yapıları haricindeki kapalı kamusal alanlarda vezne, banko, kabin gibi alanlarda, hizmet veren ve hizmet alan konumundaki kamu çalışanları ve kullanıcılar seçilmiştir. Katılımcıları; cinsiyet, yaş, çalışan mı yoksa hizmet alan mı oldukları ve daha önce COVID-19 hastalığı geçirip geçirmediği sorularak ön bilgi yüzdelerine ulaşılmıştır. Akabinde COVID-19 sonrası kapalı kamusal alanları ziyaret etme sıklıklarındaki değişim, alınan önlemlerin yeterliliği, sesli ve görsel iletişime etkisi, karşılıklı iletişim ve iç mekan ulaşımına etkisi, mevcut havalandırma yeterliliği ve ortak temas yüzeylerine temaslarda yaşanan tedirginlik katılımcılara sorulmuştur. Anket çalışması COVID-19 salgını nedeniyle çevrimiçi olarak yapılmış olup, veri tabloları şu şekildedir [4];

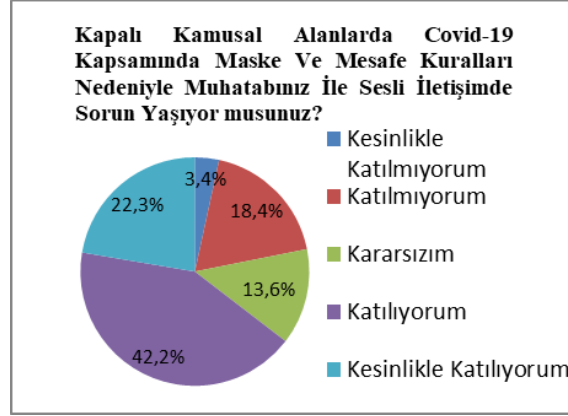
Tablo 1. COVID-19 Pandemisi Sonrası Kapalı Kamusal Alanlara Gitme Sıklığınız Değişti mi?



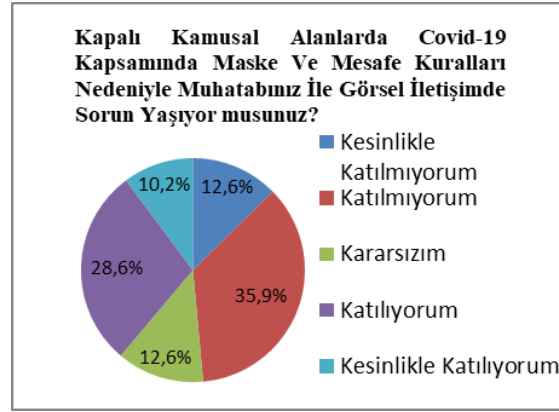
Tablo 2. Kapalı Kamusal Alanlarda COVID-19 Bulaşma Riski Açısından Alınan Maske ve Mesafe Önlemlerini Yeterli Buluyor musunuz?



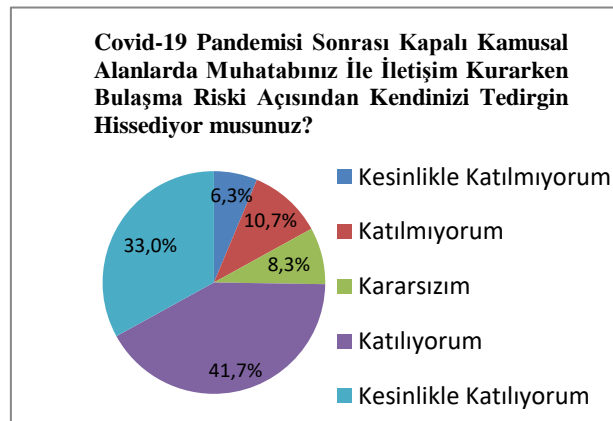
Tablo 3. Kapalı Kamusal Alanlarda COVID-19 Kapsamında Maske Ve Mesafe Kuralları Nedeniyle Muhatabınız İle Sesli İletişimde Sorun Yaşıyor musunuz?



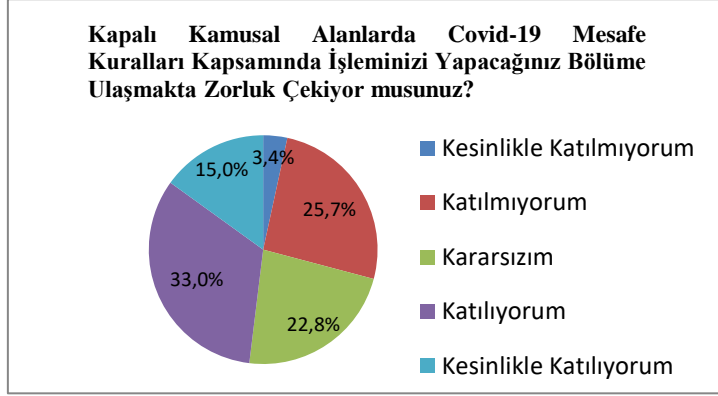
Tablo 4. Kapalı Kamusal Alanlarda COVID-19 Kapsamında Maske Ve Mesafe Kuralları Nedeniyle Muhatabınız İle Görsel İletişimde Sorun Yaşıyor musunuz?



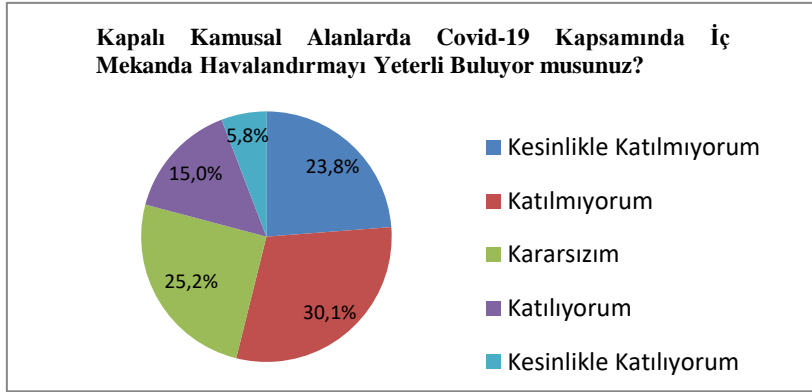
Tablo 5. COVID-19 Pandemisi Sonrası Kapalı Kamusal Alanlarda Muhatabınız İle İletişim Kurarken Bulaşma Riski Açısından Kendinizi Tedirgin Hissediyor musunuz?



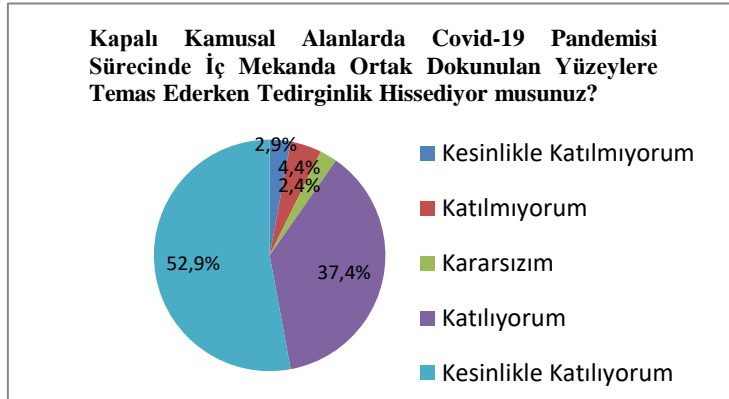
Tablo 6. Kapalı Kamusal Alanlarda COVID-19 Mesafe Kuralları Kapsamında İşleminizi Yapacağınız Bölüme Ulaşmakta Zorluk Çekiyor musunuz?



Tablo 7. Kapalı Kamusal Alanlarda COVID-19 Kapsamında İç Mekânda Havalandırmayı Yeterli Buluyor musunuz?



Tablo 8. Kapalı Kamusal Alanlarda COVID-19 Pandemisi Sürecinde İç Mekânda Ortak Dokunulan Yüzeyle Temas Ederken Tedirginlik Hissediyor musunuz?



Araştırmanın temsili örneklem aralığı olarak kapalı kamusal alanlarda hizmet alan ve kamu çalışanı ayrımı yapılmadan, katılımcıların tamamının kullanıcı olarak düşünüldüğü, kadın ve erkeklerde oluşan, 18-65+ yaş aralığındaki bireylerden seçilmiştir. Anketin yaş aralığı, mekânların yasal kullanıcı yaşlarına göre belirlenmiştir. Katılımcıların; %19,4'ünü kamu çalışanları, %80,6'sını ise hizmet alan bireyler oluşturmaktadır. Katılımcı yaşlarının % 44,7 ile çoğunluğunu 18-24 yaş aralığındaki bireyler oluştururken, %33,5'ini 25-34 yaş arası, %17,5'ini 35-44 yaş arası ve %3,9'unu 45-65 yaş arası kullanıcılar oluşturmaktadır.

Yapılan anket çalışması verilerine bakarak, kapalı kamusal alanlarda işlem yapmanın eskisi kadar tercih edilmediği sonucuna varılmaktadır (Tablo 1). Anket katılımcılarına göre, bulaş riskine karşı alınan maske ve mesafe tedbirleri yeterli bulunmazken (Tablo 2), kullanıcılar tarafından iç mekân havalandırmasının da genel olarak yetersiz olduğu düşünülmektedir (Tablo 7). İç mekânda; maske ve mesafe nedeniyle; işlem yapacak kişi ile iletişim başta olmak üzere iletişim sorunları yaşanmakta olup, muhatap ile sesli ve görsel iletişim kurmada sorunlar yaşandığı görülmektedir (Tablo 3, Tablo 4). Ancak iç mekânda salgın kaynaklı önlemlerin ulaşımına büyük bir engelinin olmadığını da söylemek mümkündür (Tablo 6). Ayrıca bireylerin salgından kaynaklanan bulaş riskine karşı iletişim kurma ve ortak temas yüzeylerine dokunma noktasında büyük oranda kendilerini tedirgin hissettikleri sonucu da gözlemlenmektedir (Tablo 5, Tablo 8).

3.2. Araştırma Yöntemi

Anket verileri göz önüne alındığında COVID-19 salgınının insanları sağlık açısından olduğu kadar iletişim ve mekân kullanımı açılarından da etkilediği görülmüştür. Anketle ortaya çıkan, mekânlar içindeki görsel ve işitsel iletişime dair sorunları içeren sonuçlar, makale kapsamında bir mimarlık problemi olarak ele alınmıştır. Anket verilerine göre kullanıcıların faaliyet sırasında kendilerini bulaş riski açısından tedirgin hissettikleri ve buna paralel olarak sesli ve görsel iletişimde sorunlar yaşadıkları izlenmiştir. Bulaşma riskini en aza indirmek için önerilen 1m'lik sosyal mesafe, maske kullanımı ile birleştiğinde riski düşürmenin yanında iletişimi de oldukça zayıflatmaktadır. Önceki bölümlerde örneklediği gibi işlem bankalarının önüne çekilen bant ve sıralarla, kamu çalışanlarının kendilerini virüsün bulaşma riskinden korumaya çalışmaları bunun bir göstergesidir. Bu bağlamda sesli ve görsel iletişim sorununun kaynağının büyük oranda "sosyal mesafe" olduğu görülmüştür. Sonrasında çalışma, mekân kullanımında etkin iletişimin devamlılığının sağlanabilmesi ve bu sayede mekân organizasyonunun korunması amacıyla, sosyal mesafenin güvenli şekilde düşürülmesine odaklanmıştır.

Çalışma kapsamında, kullanıcı ve kamu çalışanı arasındaki temel iletişimin sağlandığı bölüm olan işlem bankalarının, prototip bir modül ya da işlem kabini olarak yukarıda özetlenen sorunları dikkate alan bir anlayışla yeniden tasarlanması yolu denenmiştir. Bu kapsamda mimarlığın "yapı fiziki" alanının desteğiyle iç mekândaki hava sirkülasyonunu kontrol altına alan prototip bir işlem banko modülü kurgulanmıştır. Sonrasında bu modülün kapalı kamusal alanlara entegre edilebileceği ofis tasarım önerileri sunulmuştur. Daha sonra ise kapalı kamusal alanların, yarı açık kamusal alan formuna dönebileceği bir tasarım planı önerisi ortaya koyulmuştur.

3.3. Çözüme Yönelik Deneme

Makalenin ilk bölümlerinde de açıklandığı gibi COVID-19 virüsleri, hasta bireylerin ortama saçtıkları damlacıkların solunması yoluyla sağlıklı bireylere bulaşmaktadır. Bu anlamda dikkat edilmesi ve kontrol altına alınması gereken ana parametrenin insan solunumu olduğu kanaatine varılarak, prototip modülün tasarımında öncelikle bu parametreye odaklanılmıştır.

Modelin Tasarımı

Öncelikle kontrol altına alınması gereken hava hareketi olarak "insan solunumu" incelenmiştir. Solunum sisteminin amacı hücre ve dokuların oksijen ihtiyacını karşılayabilmek, metabolizma sonucu oluşan karbondioksiti hücre ve dokulardan uzaklaştırmaktır. Sağlıklı bir insan, solunum sırasında akciğerlere dolan oksijeni yakarak çeşitli basınç değeri ile dışarıya atmaktadır. Virüslerin yayılması "soluk verme" olarak isimlendirilen bu eylemle gerçekleşmektedir (G. Kuş et al., n.d.).

Bunun yanında yine iç mekândaki iletişim konusuyla bağıntılı olarak hava hareketinin ürettiği ses değerleri üzerinden de bir araştırma yürütülmüştür. Bir ortamda etki gösteren hava hareketi, sıcaklık faktörünün yanında özellikle basınçla ilişkilidir ve ideal gaz denklemi içinde basınç bir parametredir [7]. Bu bağlamda soluk verme aşamasında ortaya çıkan basınç değerinin aksi yönünde ve daha yüksek bir basınçla karşılanması ile insan nefesinin hareket doğrultusunun kontrol altına alınabileceği hipotezi ortaya atılarak araştırma bu yönde ilerletilmiştir. Tıp literatürü ve pratik uygulamalarında çok bulaşıcı nitelikli bakteri ya da virüs taşıyan bireylerin güvenli şekilde tedavisinde, solunmuş havayı emmek için tasarlanan negatif basınçlı odaların varlığı bilinmektedir [15]. Ancak yapılan literatür taramasında, makale kapsamında denenen yöntemle benzer başka bir yaklaşıma rastlanmamıştır.

Kapalı bir yerin havasını değiştirmek amacıyla çeşitli yöntemler ve araçlar kullanarak dışarıdan temiz hava verme, kullanılan havayı dışarı atma veya hava akımı oluşturma işlemine havalandırma denilmektedir. Toplumdaki bireylerin COVID-19 sonrasında, ortak kullanım alanlarında kendilerini tedirgin hissettikleri konulardan biri de havalandırmanın yetersiz oluşudur. Kapalı kamusal alanlarda ofis çalışanları ve hizmet alanları için önemli memnuniyet kriterlerinden biri olan havalandırma, aktif ve pasif olarak ikiye ayrılır. Bazı durumlarda beraber olarak da kullanılabilen havalandırma sistemlerinden hangisinin kullanıcılar üzerinde daha olumlu etkiye sahip olduğunun bilinmesi, havalandırma sistemi seçiminde önemli rol oynayacağı düşünülmektedir (Samsunlu & Kaya, 2020).

Bu bağlamda hava hareketinin analize dayalı hesaplamalarıyla geliştirilecek mekanik bir düzenek ile hava hareketine yön verilerek sosyal mesafenin düşürülebileceği, dolayısıyla bu yaklaşımın iletişim sorunları için bir çözüm olabileceği hipotezi ortaya atılmıştır. Modelin oluşturulabilmesi için öncelikle ilk belirlemeler yapılmış ve böylece girdi parametreleri ortaya çıkmıştır. Aşağıda bu belirlemeler sunulacak ve sonrasında sistemin tasarım süreçleri ve uygulama örnekleri anlatılacaktır.

Solunum Basıncının Belirlenmesi

Makale kapsamında geliştirilen prototip modül, insan soluk alıp verme basıncı ile ortaya çıkan matematiksel verileri parametrik bir sistem içinde kullanmak üzere tasarlanmıştır. Bundan dolayı soluk alıp verme basıncının belirlenmesi, sistemin çalışması açısından gereklidir. Bu anlamda insan solunumu sırasında üretilen basınç değerlerinin belirlenmesi için tıbbi açıdan bir araştırma yapılmıştır. İnsanın solunum sırasındaki maksimum nefes alma basıncı (MNAB) ve maksimum nefes verme basıncı (MNVB), Amerikan Toraks Derneği ve Avrupa Solunum Derneği'nin solunum kısı testlerine ilişkin makalelerinde açıklanmıştır (Tablo 9).

Test sonucunda yaklaşık 70 yaşına kadar olan yetişkin bireyler için "yaş"ın bir fonksiyonu olarak 4 doğrusal regresyon denklemi sunulmuştur (Tablo 9). Testlere göre sağlıklı erkekler için maksimal soluk verme basınç denklemi $174 - (0,83 \times \text{yaş})$ ve sağlıklı kadınlar için $131 - (0,86 \times \text{yaş})$ şeklindedir. Denklemden de görüldüğü üzere yaş ilerledikçe her iki cinsiyette de basınç değerleri düşmektedir. Denklemde göre örneğin 60 yaşındaki bir erkeğin maksimal soluk alma basıncı 95,4 cm H₂O iken, maksimal soluk verme basıncı ise 124,2 cm H₂O'dur.

Tablo 9. Maksimal nefes alma ve verme basınçları için hesaplama tablosu (Cm H₂O cinsinden basınç ve yıl cinsinden yaş) (Gibson et al., 2002)

	MNAB	MNAB (Normal limit altı)	MNVB	MNVB (Normal limit altı)
Erkek	$120 - (0,41 \times \text{yaş})$	$62 - (0,15 \times \text{yaş})$	$174 - (0,83 \times \text{yaş})$	$117 - (0,83 \times \text{yaş})$
Kadın	$108 - (0,61 \times \text{yaş})$	$62 - (0,50 \times \text{yaş})$	$131 - (0,86 \times \text{yaş})$	$95 - (0,57 \times \text{yaş})$

Elde edilen ilk tespitlerden sonra analizlerde kullanılacak denklemin seçimine geçilmiştir. Öncelikle kapalı kamusal alanları kullanan kişilerin “personel” ve “kullanıcı” olarak iki ayrı kategoride yaş ortalamaları araştırılmıştır. Kullanıcıların yaşlara göre dağılım bilgilerine erişilememiştir. Personel bilgilerine örnek bir araştırma olarak Ziraat Bankası 2019 Entegre Faaliyet Raporu’na göre banka personelinin yaş ortalaması 36,5’tir [8]. Bununla birlikte Akbank 2018 Sürdürülebilirlik Raporu’na göre Akbank personelinin yaş ortalaması da 35,9’dur [9]. Ancak Biyofizik uzmanlarıyla yapılan görüşmeler sonrasında tespit edilen bu yaş ortalamalarının güvenli aralığı sağlamadığı bilgisine erişilmiştir.

Yukarıda da değinildiği gibi yaş ile soluk verme basıncı arasında ters orantı bulunmaktadır. Bu sebeple öncelikle tablodaki normal limit altı olan bireyler, sağlıklılara göre daha düşük nefes verme basıncı ürettiklerinden dolayı değerlendirme dışı bırakılmışlardır. Aynı zamanda her koşuldaki nefes verme basıncı, nefes alma basıncından daha yüksek olduğundan dolayı maksimum basıncın tespiti için hesaplamalarda nefes alma basıncı yine değerlendirme dışı bırakılmıştır.

Akciğer yapısı ve gelişimi üzerine yapılan araştırmalarda alveol sayısının 10-12 yaş aralığında maksimuma ulaştığı bilgisine erişilmiştir (Coşkun, 2015). Buna karşın maksimum solunum fonksiyonlarını kadınlar 20, erkekler ise 25 yaş civarında kazanmaktadır [10]. Sonuçlara göre bu yaşlardaki kadın ve erkek bireylerin maksimum soluk verme basıncına sahip oldukları da düşünülebilir. Ancak yine de en güvenli sistemin önerilebilmesi için bir tolerans oluşturmak amacıyla kapalı kamusal alanların en küçük kullanıcı yaşı olan “18” de hesaplama alınmıştır.

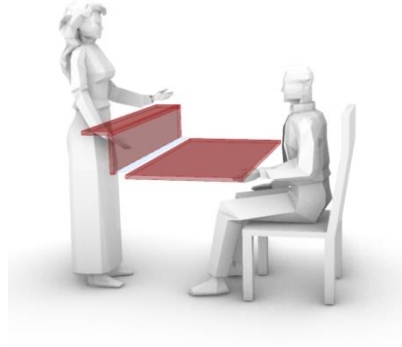
Tablo 10. Maksimum soluk verme basıncı hesaplama tablosu

	MNVB Formülü	Basınç (cm H ₂ O)
Erkek (18 yaş)	174 - (0,83 × 18)	~159
Erkek (25 yaş)	174 - (0,83 × 25)	~153
Kadın (20 yaş)	131 - (0,86 × 20)	~114

Tablo 10’da görüldüğü üzere 18 yaşındaki erkek bireyler normal şartlarda en yüksek soluk verme basıncını üretmektedir. Bu anlamda maksimum korumanın sağlanabilmesi için bu bireylerin solunum değerleri üzerinden çalışma ilerletilmiştir. Buna göre hesaplamalarda ~159 cm H₂O değerinin kullanılmasına karar verilmiştir. Ancak yine de sistem, kullanıcı farklılığını karşılaması anlamında her yaş aralığını hesaplayabilecek ve o yaş aralığına göre değer üretebilecek şekilde parametrize edilmiştir.

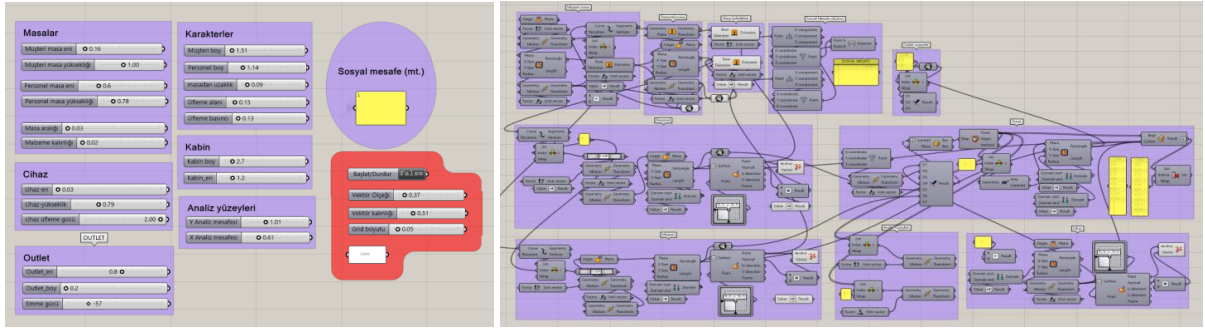
Modelin Geliştirilmesi

Öncelikle sistemi genel olarak ifade etmek için özellikle 3B modelleme ve prototipleme için tasarlanmış bir CAD/CAM yazılımı olan Rhinoceros3D ortamında karakterler ve hacim oluşturulmuştur. Böylelikle kapalı kamusal alanların iletişim bağlamındaki en temel işlevi olan kamu çalışanı ve kullanıcı arasındaki bağıntı görselleştirilmiştir. Oluşturulan bu ortam modeli, analizlerin anlaşılır olması için kullanılmıştır (Şekil 9).



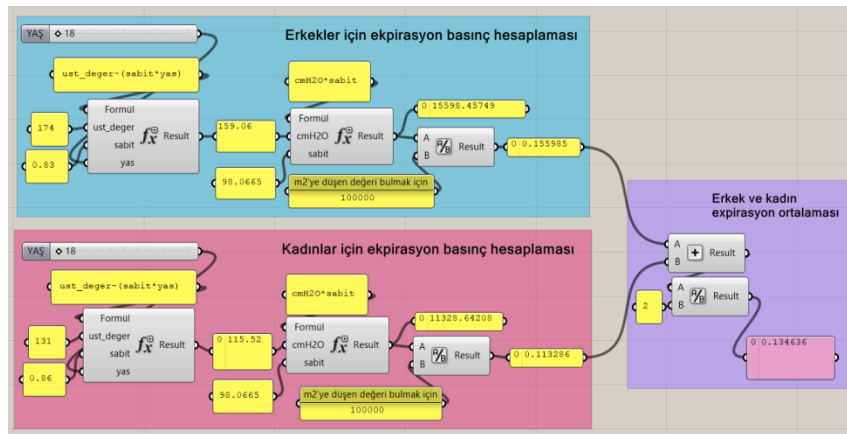
Şekil 9. Kamu çalışanı ve kullanıcı arasındaki kurgusal işlev bağıntısı.

Sonrasında karakterlerin fiziksel özellikleri, bankaların ebatları, ortam boyutları, ters basınç üretilecek alanın nitelikleri ve emme sisteminin özellikleri, girdi parametreleri olarak belirlenmiştir. Arkasından bu girdi parametrelerine göre tüm sistem detaylı olarak geliştirilmiştir (Şekil 10).



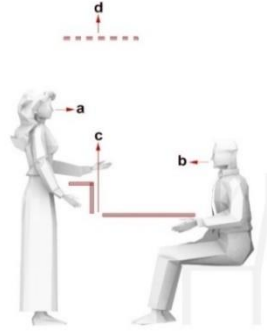
Şekil 10. Girdi parametreleri ve Grasshopper ortamında geliştirilen model.

Daha sonra Tablo 10'da yaş ve cinsiyet üzerinden hesaplanan solunumda maksimal nefes verme basıncının denklemi, Rhinoceros3D/Grasshopper eklentisi üzerinde tekrar kurulmuştur. Denklem yardımı ile ortam kullanıcılarının yaş ve cinsiyetlerine göre değerleri ayrı ayrı ya da ortalama olarak alınabilmektedir. Bunun yanında Cm H2O cinsinden elde edilen değerler de Pascal'a çevrilmiştir (Şekil 11).



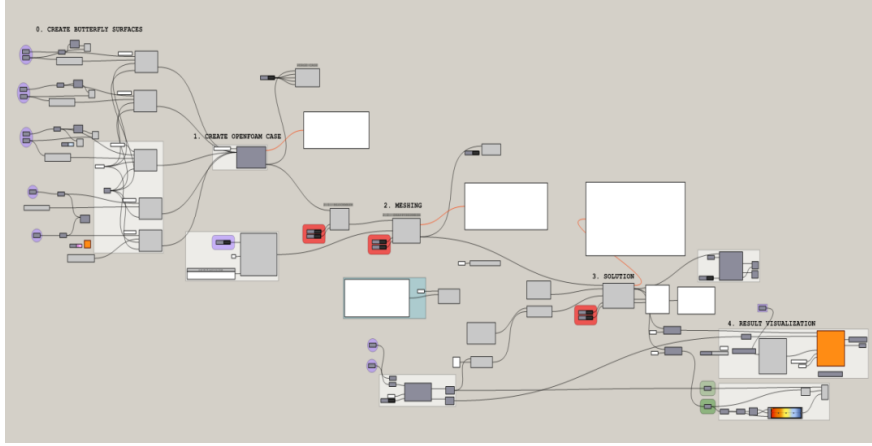
Şekil 11. Maksimal soluk verme basıncı hesaplamaları ve birim dönüşümleri.

Bu ilk düzenlemeler sonrasında, hizmet alan kullanıcı (a), memur (b) ve cihaz (c) ve emme sisteminin (d) ürettiği toplamda dört basınç yönü ortaya çıkmıştır (Şekil 12). Hava basıncını etkileyen birçok parametre olmakla birlikte, çalışma kapsamına bu dört basınç yönü dâhil edilmiştir.



Şekil 12. Giriş (a,b,c) ve çıkış (d) basınç yönlerini belirtmektedir.

Sonrasında Grasshopper'ın Butterfly eklentisi ile bu dört basınca göre şekillenen hava akışı simüle edilmiştir. Bu simülasyonda, Şekil 11'de görülen girdi parametreleri değiştirilerek karşılıklı soluk verme hareketinin bir bireyden diğerine geçemeyecek ve sosyal mesafeyi minimuma indirecek en ideal hesaplaması yakalanmaya çalışılmıştır (Şekil 13).



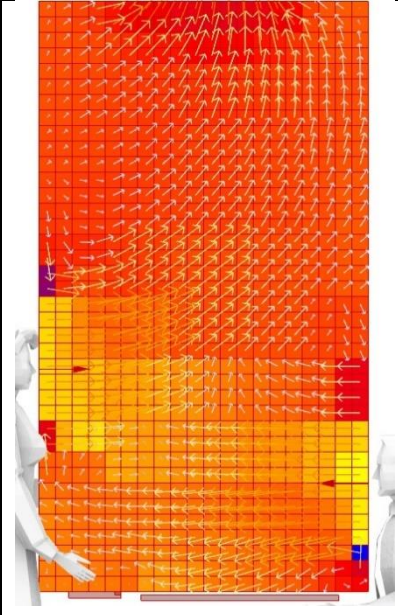
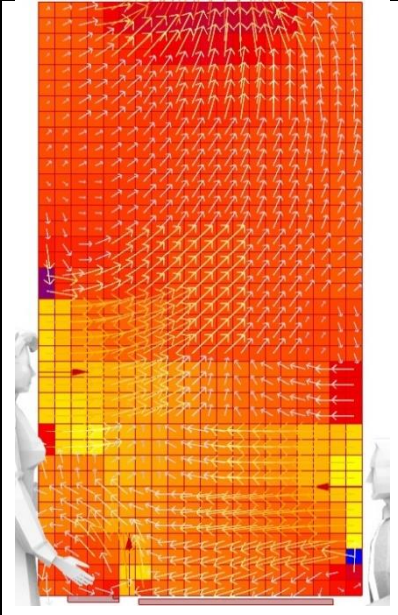
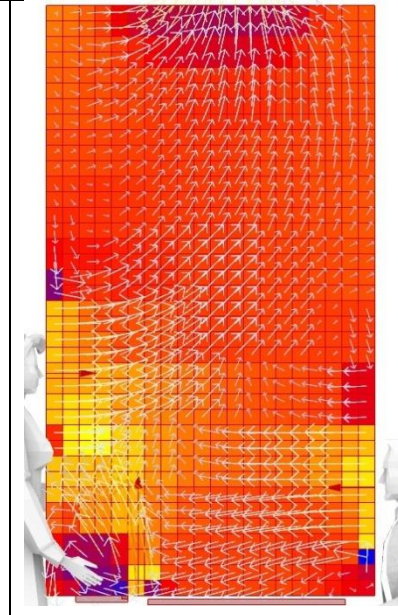
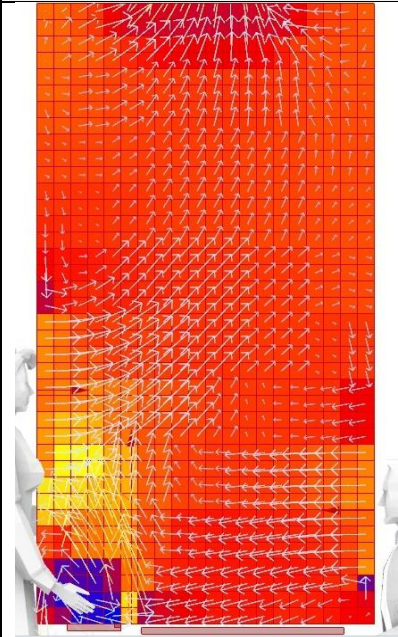
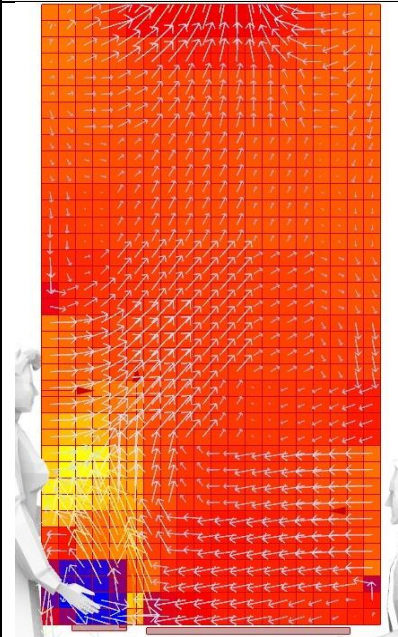
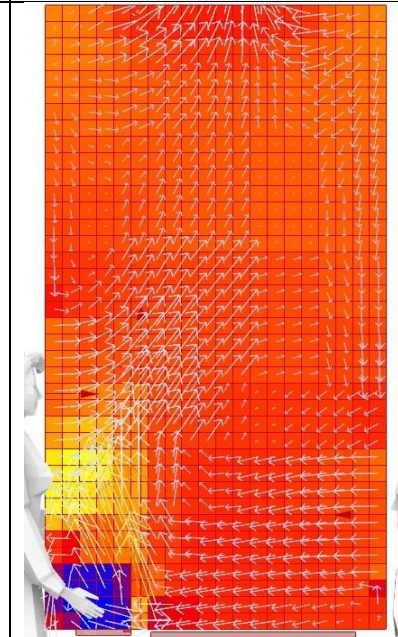
Şekil 13. Grasshopper'ın Butterfly eklentisi ile geliştirilen kodlar.

Tablo 11'de sosyal mesafenin 1 m'ye düşürüldüğü ve bu aralık üzerinden yapılan analiz izlenmektedir. Bu tabloda görüldüğü gibi cihazdan üflenen havanın basıncı arttıkça personel ve kullanıcı arasındaki 0.155 Pa'lık soluk verme basıncı sonucu oluşan nefes hareketinin karşı tarafa geçmesi engellenmektedir. Cihaz basıncının 0.0 Pa olduğu Durum 1'de soluk verme hareketi personelden kullanıcıya direk ulaşabilmektedir. 0.155 Pa'lık soluk verme basınçları üzerinde olan 0.2 Pa'lık basıncın simüle edildiği Durum 2'de ise bu basıncın personelden gelen nefes hareketini karşılamakta yeterli gelmediği görülmektedir. Durum 3 ve yukarıları yani 0.2 Pa üzerindeki basınçlarda ise hava hareketi kontrol altına alınabilmektedir.

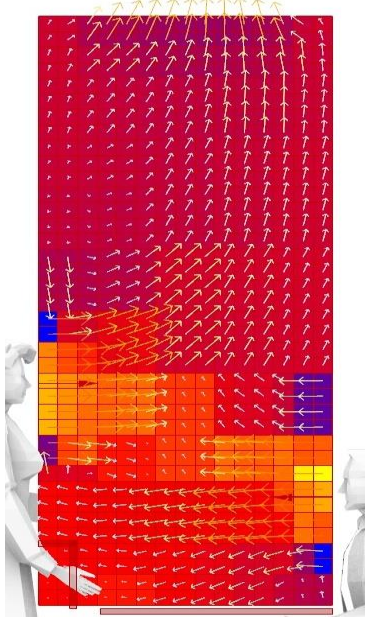
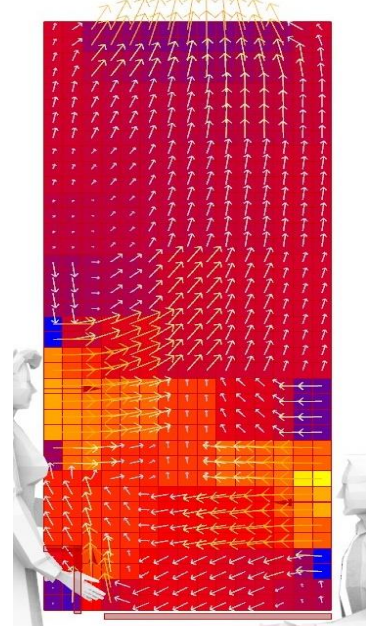
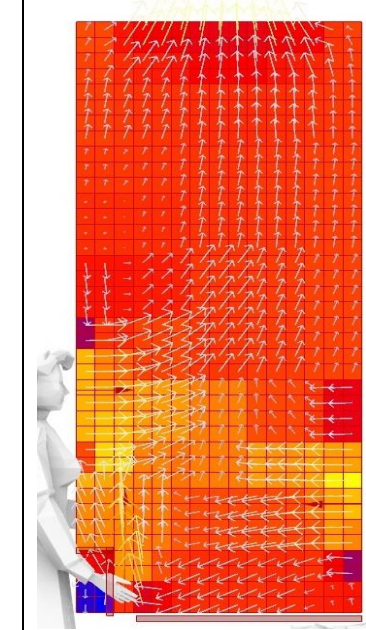
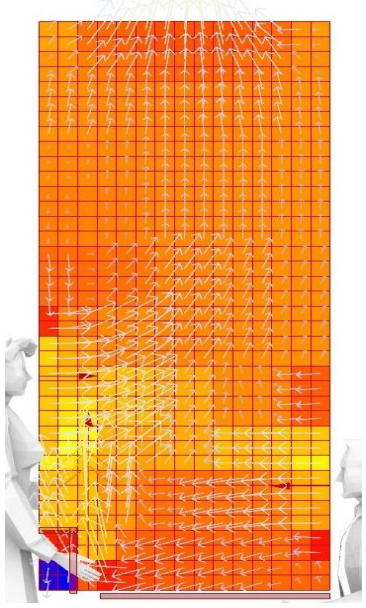
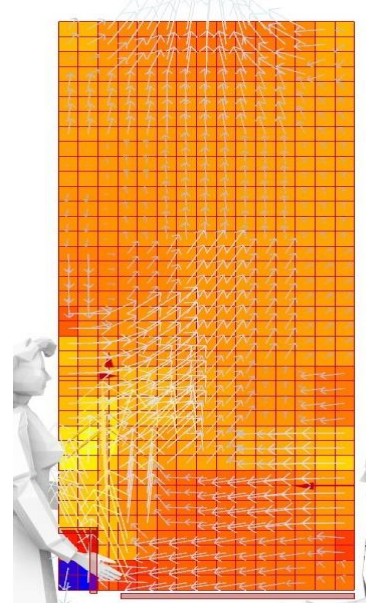
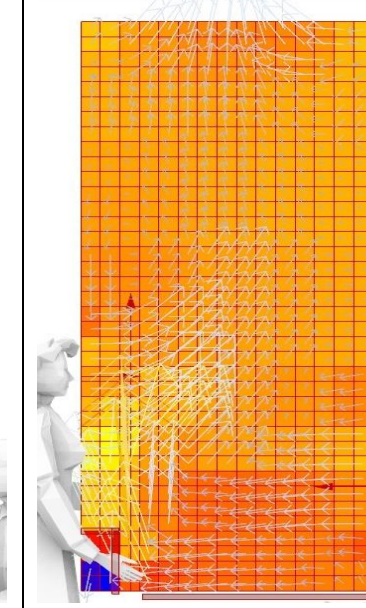
Tablo 12'de yine 0.155 Pa'lık ekspirasyon basıncı üzerinden sosyal mesafenin 1 m'nin altına indirilme denemesi yapılmıştır. 0.75 m'lik bir aralık üzerinden yapılan bu analizlerde yine cihaz basıncının yükselmesiyle bulaş riskinin düştüğü izlenmiştir. Bu modelde 0.4 Pa'lık basınç sonrasında belirgin bir fark elde edilebilmiştir.

Sonrasında sosyal mesafenin daha da düştüğü durumlar için Tablo 13'teki analizler yapılmıştır. Yine 0.155 Pa'lık ekspirasyon basıncı üzerinden hareket edilmekle birlikte sosyal mesafe 0.65 m'ye kadar düşürülmüştür. Bu denemede ise 0.4 ile 0.5 Pa'lık bir basınç aralığında korumanın başladığı izlenmiştir.

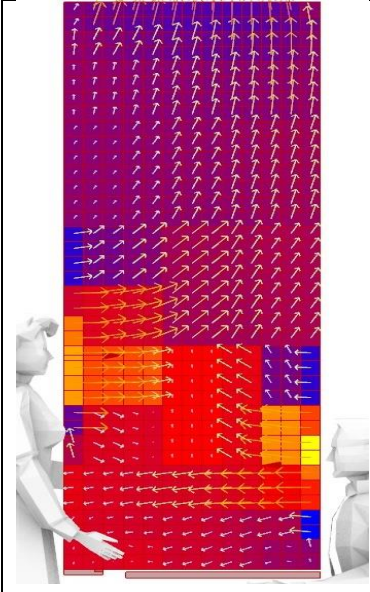
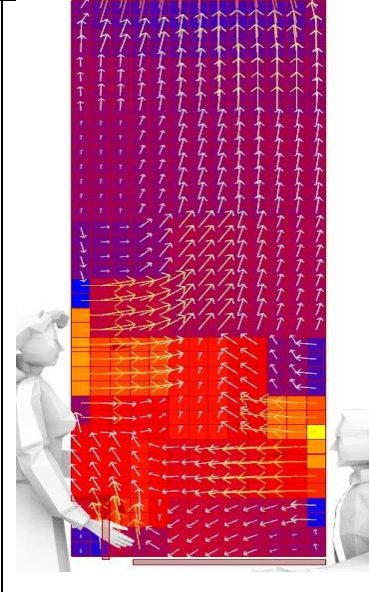
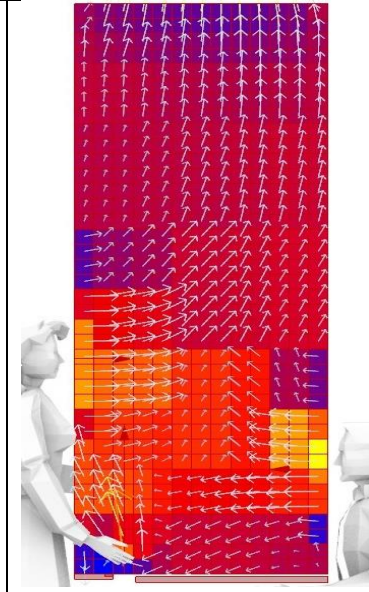
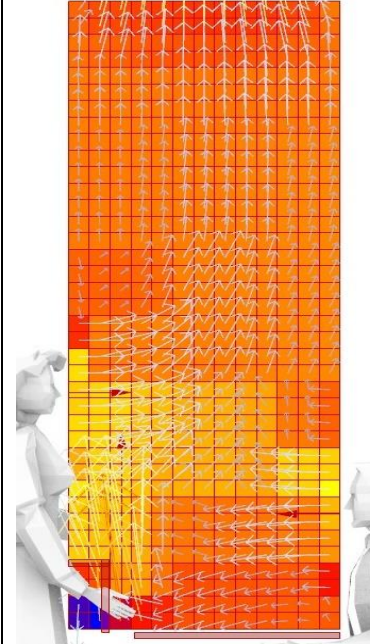
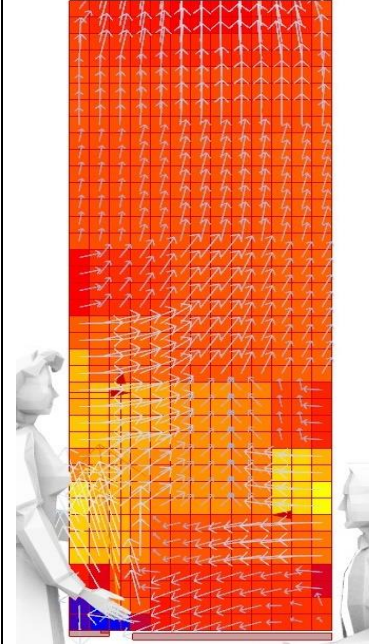
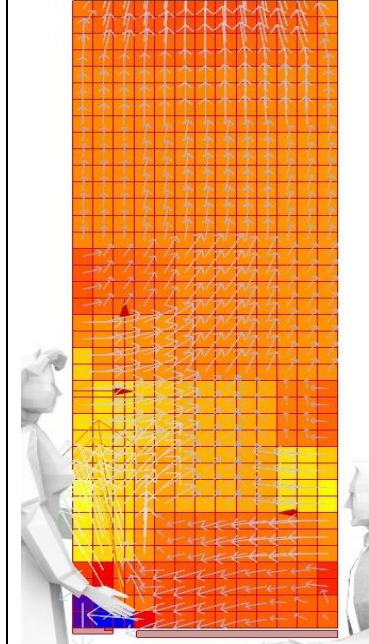
Tablo 11. 0.155 PA ekspirasyon basıncı ve 1 mt. sosyal mesafeye göre simülasyon sonuçları.

Durum 1	Durum 2	Durum 3
		
0.0 Pa Cihaz basıncı	0.2 Pa Cihaz basıncı	0.4 Pa Cihaz basıncı
Durum 4	Durum 5	Durum 6
		
0.6 Pa Cihaz basıncı	0.8 Pa Cihaz basıncı	1 Pa Cihaz basıncı

Tablo 12. 0.155 PA ekspirasyon basıncı ve 0.75 mt. sosyal mesafeye göre simülasyon sonuçları.

Durum 1	Durum 2	Durum 3
		
0.0 Pa Cihaz basıncı	0.2 Pa Cihaz basıncı	0.4 Cihaz basıncı
Durum 4	Durum 5	Durum 6
		
0.6 Pa Cihaz basıncı	0.8 Pa Cihaz basıncı	1 Pa Cihaz basıncı

Tablo 13. 0.155 PA ekspirasyon basıncı ve 0.65 mt. sosyal mesafeye göre simülasyon sonuçları.

Durum 1	Durum 2	Durum 3
		
0.0 Pa Cihaz basıncı	0.2 Pa Cihaz basıncı	0.4 Pa Cihaz basıncı
Durum 4	Durum 5	Durum 6
		
0.6 Pa Cihaz basıncı	0.8 Pa Cihaz basıncı	1 Pa Cihaz basıncı

Araştırmanın bu aşamasında yukarıda geliştirilen sistemin, iletişimi etkilemesi muhtemel bir handikapı olarak “gürültü” faktörü üzerine odaklanılmıştır. Lakin geliştirilecek model, mekanik bir üfleme sistemi içereceği için bulaş riskini düşürmenin yanında çıkaracağı ses frekansının da iletişim açısından bir engel teşkil etmemesi gerekmektedir. Dolayısıyla çalışmanın odağında yeni normal süreçlerde kapalı kamusal alanlardaki iletişim problemleri olmasından dolayı sisteme bağlı bu “gürültü” faktörünün de değerlendirmeye alınması gerekli görülmüştür. Bu anlamda öncelikle iletişim açısından anlamama veya dikkat dağıtmaya sebep olan aralık araştırılmıştır. Sonrasında mekanik klima cihazların ürettiği ses değerleri dB cinsinden incelenmiştir.

Sistemin “Gürültü” Bağlamında Değerlendirilmesi

Ses insan kulağının duyabileceği mekanik titreşimlerdir. Fiziksel olarak sıvı, gaz ya da katı bir ortamdaki titreşimlerin havaya iletilmesinden doğan “titreşimsel enerji” olarak tanımlanabilir [11]. “Gürültü” ise insanlarda sağlık ve huzur bakımından geçici bir zaman için veya sürekli olarak zarar meydana getiren seslerdir. Hoşa gitmeyen, rahatsız edici duygular uyandıran bir akustik olgu veya arzu edilmeyen sesler topluluğu şeklinde tanımlanabilir (Çepel, n.d.).

Ses, “frekans” ve “şiddet” olarak iki temel belirleyici unsur içerir. Sesin şiddeti kulak zarına erişen basınçla ilişkilidir ve dB kısayoluyla gösterilen “Desibel” birimiyle ifade edilir. Desibel insan kulağının işitebildiği en küçük ses şiddeti olarak da tanımlanabilir. İnsan kulağı 0-140 dB arası sesleri algılar. 140 dB kulakta ağrı, kulak zarında yırtılma gibi etkiler yapar [11]. “Frekans” ise saniyede geçen titreşim sayısıdır ve birimi Hertz’dir (Hz). Amerikan Oftalmoloji ve Otolaringoloji Akademisi’ne göre insan 20-20.000 Hz arasındaki sesleri duyabilmektedir. Konuşma sesleri, 500-2000 Hertz aralığındadır. İşitme organlarına zarar veren gürültü, standartlara göre 100-10.000 Mhz ve 85 Desibel aralığındadır. “Gürültü” olarak kabul edilen düze ise kişinin sessiz bir alanda 1,5 metreden gündelik konuşmaları anlamakta zorlandığı sınırdır. Bu sınırın 500, 1000 ve 2000 Hz frekansları için yaklaşık 25 Desibel değerine denk geldiği bilinmektedir [11].

Tablo 14’de insanların günlük iletişimde kullandıkları temel seslenme türlerinin dB değerleri paylaşılmıştır. Tablo 15’de ise farklı dB değerlerdeki seslerin insanlar tarafından günlük maksimum maruz kalınabilecek sürelerine yer verilmiştir. Bu iki tablodan yola çıkarak insanların iletişim kurabilmek için uygun ses seviyesinin 25 ile 85 dB arasında olması gerektiği sonucu çıkarılmıştır.

Tablo 14. İnsan temel ses türlerinin ortalama desibel değerleri (Göçmen, 2020).

İnsan temel ses çeşitleri	Değer dB
Fısıltı sesi	30 dB
Konuşma sesi	40-60 dB
Bağırma sesi	80-90 dB

Tablo 15. Günlük hayatta bireylerin maruz kalabileceği gürültü seviyeleri ve kabul edilebilecek maruziyet süreleri (Sakarya, 2016).

Gürültü düzeyi	Günlük çalışma süresi
<85 dB	Süresiz
85dB	8 saat
88dB	4 saat
91 dB	2 saat
94 dB	1 saat
97 dB	30 dakika
100 dB	15 dakika
103 dB	7,5 dakika
110 dB	Çalışılmaz

Gürültü ölçümlerinde kullanılan başlıca sistemler; ses ölçerler (sonometre), sürekli ölçüm/izleme sistemleri ve dozimetrelerdir. Çevresel gürültü ölçümlerinde genellikle ses ölçerler kullanılmaktadır. Bu cihazlarla yapılan ölçümlere göre ortamda ölçülen toplam gürültü seviyesi ile arka plan gürültü seviyesi arasındaki aritmetik fark en az 10 dB ise ölçülen toplam gürültü seviyesi, “değerlendirilen kaynağın gürültüsü” olarak alınmaktadır [12]. Bu bilgi ışığında geliştirilecek model üzerinde kullanılacak hava sirkülasyon cihazının çıkardığı sesin ortam sesinden 10 dB ve altında olması durumunda “gürültü” olarak algılanmayacağı sonucuna varılmaktadır.

Sistemde önerilen hava sirkülasyon cihazının, standart mekanik klima sistemlerinin teknolojik olarak bir benzeri olabileceği düşünülmektedir. Bu bağlamda önerilecek cihazın çıkaracağı dB seviyesinin de standart klima sistemleri ile benzer olabileceği varsayılmıştır. Bu varsayım üzerinden anolojik bir eğilimle mekanik klimaların dB seviyeleri üzerine bir araştırma yapılmıştır. Araştırma sonucunda erişilen değerler Tablo 16’da görüldüğü gibidir.

Kapalı kamusal alanların ofislerden oluşacağı öngörüsü ile ofis ortamlarının günlük gürültü değerleri araştırılmıştır. Güler ve Çobanoğlu’nun ölçümlerine göre ofis ortamlarındaki gürültü seviyeleri Tablo 17’de görüldüğü üzere 65-85 dB arasındadır (Güler ve Çobanoğlu, 1994:17). Bunun yanında “Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi” yönetmeliğinde kamu kurum ve kuruluşlarının ofis türü alanlarında gürültü sınır değerleri 45-55 dB olarak belirlenmiştir. Ülkemizde özellikle büyük şehirlerin pek çok semtinde yapılan gürültü ölçümlerinde elde edilen değerler 55 dB üzerinde çıkmıştır (Parmaksız, 2017).

Tablo 16’da en sesli klimanın 40 dB civarında olduğu dikkate alındığında ofislerin ortalama 75 dB’lik gürültüsü ile arada yaklaşık 30 dB’lik bir fark oluştuğu görülmektedir. Yukarıda açıklanan bir sesin “gürültü” olarak algılanması için 10 dB’lik fark kuralının altında kalmasından dolayı önerilecek cihazın kapalı kamusal alanda çalışan ya da hizmet alan kişilerin cihaz sesine bağlı rahatsızlık sorunu yaşamayacağı düşünülmektedir.

Tablo 16. Mekanik klimaların “gürültü” bağlamında sınıflandırılması [13].

Mekanik klima türleri (Ev tipi)	Gürültü değeri (dB)
Çok sessiz klimalar	20 dB altı
Sessiz klimalar	20-30 dB arası
Orta sesli klimalar	30-40 dB arası
Sesli klimalar	40 dB ve üzeri

Tablo 17. Ofislerin gürültü ölçümlerinde elde edilen dB değerleri (Güler ve Çobanoğlu, 1994:17).

Ofisin niteliği	Gürültü değeri (dB)
Özel işyer	65 dB
Tek bir daktilolu ortam	70 dB
Zeroks makinesinin yakını	75 dB
Bankacılık işlemleri	79 dB
Fotokopi, baskı gibi servisler	80 dB
Bilgisayarlı işlemler	85 dB

Değerlendirme

Araştırmada üç farklı kullanıcı mesafesi üzerinden 6’şar farklı cihaz basınç değeri simüle edilmiştir. İletişim bölgesindeki hava hareketliliğini gösteren grafikler üzerinden yapılan okumalarda korumanın başladığı değerler her bir mesafe için tespit edilmiştir. Tablo 18’de bulaş riskinin engellendiği minimum üflemeğe dayalı cihaz basınç değerleri gösterilmiştir. Görüldüğü gibi sosyal mesafe azaldıkça kullanıcı ve personelin karşılıklı ürettikleri ekspirasyon basınçlarını dengelemek için mekanik sistemin gücünün de artırılması gerekmektedir. Bu artış cihazın dB ses seviyesini de arttıracığı için - yukarıda ölçüm ve hesaplamaları paylaşıldığı gibi- ortam sesinin 10 dB altında olacak şekilde ölçülerek belirlenmesi gerekmektedir. Bundan dolayı maksimum cihaz basıncı ucu açık bırakılmıştır.

Tablo 18. Analizlere göre farklı sosyal mesafeler için minimum cihaz basınç verileri.

Kullanıcı ve personel arasındaki mesafe (sosyal mesafe)	1 mt.	0.75 mt.	0.65 mt.
Minimum cihaz basıncı (Pa)	0.2 Pa	0.4 Pa	0.6 Pa
Maksimum cihaz basıncı (Pa)	Ortam gürültüsünün en az 10 dB altında bir ses seviyesine sahip cihazla üretilen üfleme basıncı (Pa)		

En yaygın kullanım şekil olarak denenen sistemde aktörlerden biri oturur diğeri ayakta pozisyonundadır. Bu pozisyonun değişmesi durumunda değerler de tekrar hesaplanmalıdır. Rhino3D/Grasshopper ortamında kurgulanan bu parametrik sistem, her kullanım pozisyonunu ölçebilmektedir (Şekil 9-12). Geliştirilen bu sistem, modüler bir birim olarak aşağıda çeşitli mimari tasarım yaklaşımlarına göre denenmiştir.

Geliştirilen Sisteme Göre Tasarım Denemeleri

Kapalı kamusal alanlarda yaşanan iletişim problemine karşı çalışanları ve hizmet alanları eşit miktarda korumak gayretiyle bir grup tasarım önerisi oluşturmak hedeflenmiştir. Bu kapsamda yukarıdaki bölümlerde belirtilen tasarım deneme simülasyonlarından yararlanılarak öneri şemaları hazırlanmıştır. Tasarım modelinde öncelikle iç mekândaki bekleme alanı ile işlem alanını olabildiğince birbirlerinden ayrılması planlanmıştır. İşlem alanlarında yan yana olan gişelerin arasına şeffaf bir bölme duvar eklenerek her gişe kendi içinde özelleştirilmektedir. Böylelikle örnek bir modül tasarlanıp tüm planlara uyarlanabilmesi ön görülmüştür. Bunun yanında diğer önemli bir konu olan tasarım modellerinin havalandırma sistemi için de çeşitli araştırmalar yapılmıştır. Dr. M. Zeki Yılmazoğlu tarafından sırasıyla 18 Mart ve 25 Mart tarihlerinde tercüme edilerek Türkçe'ye çevrilen ve REHVA tarafından hazırlanan "COVID-19 Kılavuz Belgesi"nde havalandırma kullanım kuralları belirlenmiştir. Araştırmaya göre; kapalı kamusal alanlarda dış ortam havası (taze hava) ile hacimlerin havalandırılması doğru havalandırma yönüyle sağlanmalıdır. Doğal havalandırma düzenli olarak temin edilmeli hatta mekanik havalandırma sistemi çalışırken de belirli periyotlarla doğal havalandırmadan yararlanılmalıdır. Mekanik havalandırma bina kullanım süresinden en az 2 saat önce çalıştırılmaya başlanmalı, mümkünse mesai saatleri dışında düşük hızda sürekli olarak çalıştırılmaya devam ettirilmelidir. Mekanik havalandırma sistemlerinin bakım ve temizliği periyodik olarak sağlanmalıdır (Safety & E-journal, 2020).

Yukarıda bahsi geçen bilgiler ışığında tüm öneri çalışmalarında yapay havalandırma sistemi ile ortam hava sirkülasyonu sağlanmaya çalışılmıştır. Bu ilk araştırma ve kararlar sonrasında farklı standart plan tiplerine uyarlanabilecek şekilde üç ayrı tasarım plan örneği hazırlanmış ve hizmet etmesi beklenen kamusal alan profil içeriği ortaya koyulmuştur (Tablo 19).

Tablo 19. Öneri planlarının hizmet etmesi beklenen kamusal alan profili

Öneri Planlarının Hizmet Etmesi Beklenen Kamusal Alan Profili	
Öneri 1	Tüm çalışan ve kullanıcı profilindeki bireylerin yararlanabileceği mevcut sistemin daha izole hale getirildiği temel kapalı kamusal alan sistemi Plan a: Ofis ortamında havalandırma sisteminin bir bütün olarak uzandığı işlem masalarının bu havalandırma hattı boyunca sırayla sağına ve soluna eklendiği sistem. Plan b: Ofis ortamında havalandırma sisteminin bir bütün olarak uzandığı işlem masalarının bu havalandırma hattının tek bir tarafında sıralandığı sistem. Plan c: Havalandırma sisteminin iki veya daha fazla olduğu işlem masalarının havalandırma hattına tek yönlü bağlandığı sistem.
Öneri 2	Temel sistemin geliştirilerek teknolojik cihazlardan yararlanılmasıyla daha da izole hale getirildiği, klostrifik bireylere de hizmet sunan, tek kişilik kullanım imkânı sağlayan iç mekân kapalı kamusal alan sistemi.
Öneri 3	İç mekânda izole edilmiş sistemin kapalı kamusal alandan daha dışa dönük şekilde iç mekân sistemini dışarıya taşıyan yarı açık kamusal alan sistemi.

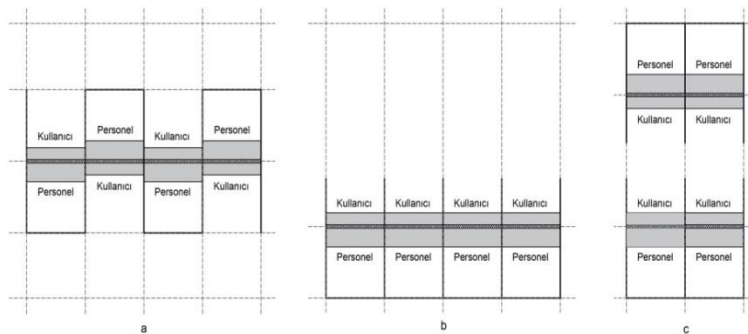
Öneri 1: İç mekân plan tasarımı ve iç mekân yerleşiminde yapılacak revizelerle alınabilecek önlemler

Öneri 1, mevcut kapalı kamusal alan sisteminin daha izole hale getirildiği bir öneri sistemi çalışmasıdır. Tasarlanan temel havalandırma sistemi prensibine sahip örnek modül kullanılarak farklı ofis plan tiplerine uyarlanabilecek şekilde üç alt çalışmadan oluşmaktadır.

Şekil 14a, yeterli alana sahip kapalı kamusal alanlarda, havalandırma sisteminin bir bütün olarak işlem alanı hattı boyunca uzandığı, işlem masalarının ise havalandırma hattına sırayla sağlı sollu eklendiği sistemdir. Bu çalışmada tasarlanan temel havalandırma sistemi hattının ofisin orta bölümlerinde bulunması, bekleme alanıyla işlem alanları arasındaki ulaşım aksının iki taraftan sağlanmasına olanak sunmaktadır. Böylece işlem alanlarındaki insan yoğunluğunu seyreletmektedir. Ayrıca pencerelerden gelecek doğal havalandırmayla desteklenebilmesini sağlamaktadır.

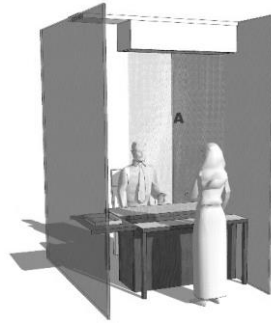
Şekil 14b, tasarlanan temel havalandırma sistemi prensibine sahip örnek modüllerin havalandırma sistemine tek taraftan bağlandığı bir tasarımıdır. Bekleme alanıyla işlem alanı arasında tek bir ulaşım aksı oluşmaktadır. Kabin modüllerinin tek sıra halinde bir duvara yaslanması tasarlanan temel havalandırma sisteminde pencerelerden sağlanacak doğal havalandırmadan desteklenebilmesine imkân sunmaktadır.

Şekil 14c'de ise tasarlanan temel havalandırma sistemi prensibine sahip örnek modülün bir ofis ortamında havalandırma sisteminin iki veya daha fazla olduğu, işlem masalarının havalandırma hattına tek yönlü bağlandığı farklı bir plan şemasında çalışılmıştır. Bu yaklaşım ofis alanına bağlı olarak, tasarlanan havalandırma sisteminin doğal havalandırmadan daha az ya da hiç yararlanmadığı durumlarda tercih edilebilir.



Şekil 14. Öneri 1'in farklı plan şemalarına uyarlanması

Şekil 15'te, sistemin bir gişe modülüne uyarlanmış temsili bir modeli görülmektedir. Modelde "A" ile gösterilen bölüm, düşey mekanik hava hareketinin gerçekleştiği alanı ifade etmektedir. Tasarlanan üç öneri planı uygulaması örneğinde de asıl tasarım önerisi bu temel havalandırma sistemi prensibine sahip örnek modül olan işlem kabinleridir. Bu işlem kabin tasarımı tekli ya da çoklu olarak uygulanacak proje alanının planına göre farklı sayı ve modelde geliştirilebilir. Şekil 14a, şekil 14b ve şekil 14c de örneklendirme yapılarak görsel bir tasarım fikri sunulmaya çalışılmıştır. Sosyal mesafe kapsamında, çalışan ve hizmet alan arası iki masa ve havalandırma ile birlikte 1m mesafe korunarak iki tarafın da kendisini güvende hissedeceği ortam sağlanmaya çalışılmıştır. Tasarım, yeni normal kurallara uygun olarak mevcut durumda iç mekân tasarımına uygulanabilmektedir. Görsel ve işlevsel olarak mimari tasarım amacına ulaşılmış gibi görünse de asıl amaçlanan yeni normale farklı bir çözüm önerisi sunmasıdır.



Şekil 15. Sistemin temel işlem modülüne uyarlanmış temsili bir ofis mekân prototipi.

Öneri 2: İç mekânda teknolojik imkânları kullanarak yüz yüze iletişime yeni bir boyut kazandırmak

Birinci öneride; anket çalışması verilerine bakarak, kapalı kamusal alanlarda salgın sonrası maske ve mesafe kapsamında yaşanan birçok soruna çözüm önerisi sunulmaya çalışılmıştır. Ancak insan sosyal ve duygusal bir canlıdır. Öneri 1'de sunulan şeffaf cam duvarlar arasında havalandırma ile sağlıklı ortam sunma önerisi, işlem yapan ve çalışan bireylere kapalı cam bir ortamda kalmış hissi verebilir. İletişim kurarken belirlenen mesafe alanını bölmelerle sınırlandırmak kullanıcıların mekânda kendilerini sıkışmış gibi hissetmelerine neden olabilir. Toplumdaki kloströfobik bireylerin varlığı da dikkate alındığında farklı bireylerin beklentilerine de cevap verebilecek diğer bir tasarım araştırmasına gidilmiştir.

Hazırlanan öneri çalışmasında, konuşma (telefon) kabini ile kapalı kamusal alan içerisinde yüz yüze iletişimi başka bir boyuta taşıyan bir tasarım fikri oluşturmak amaçlanmıştır. Bu bağlamda gişe sistemi kaldırılarak, kabin sistemine geçilmesi düşünülmüştür. Yani iç mekânda uygun şekilde yerleştirilmiş görüşme kabinleriyle gürültü kirliliği ortadan kalkacak ve görüşme alanı daha izole hale gelecektir. Kabin içerisinde bulunan ekran ile görüşme sırasında yaşanabilecek bulaş riski tedirginliği azalırken, görsel ve sesli iletişimdeki sorunların da sona ermesi beklenmektedir.

Hizmet işletmelerinde üretilen hizmetlerin kalitesinin nasıl olduğu, üreticilerden çok o hizmeti alan tüketiciler tarafından belirlenir ve üretilen hizmet, tüketicilerin beklentilerine cevap verdiği ölçüde beğeni kazanır (Kurnuç et al., 2015). İnsani olarak karşılıklı iletişim muhatabı görmek olumlu duygulara sebep olurken kayıt altında olan görüşmelerle kişisel verileri koruma kanunu kapsamında ve kalite standartlarına uygun olarak gerçekleştirilebilecektir. Ayrıca kabin her işlem sonrası diğer hizmet alacak bireye, dezenfektan püskürtülmesi ve güçlü bir havalandırma sistemiyle hijyenik olarak sunulabilecektir. Böylece mekânın iş yoğunluğu, büyüklüğü ve işlekliliği oranında güvenlik görevlisi ve yazılı dokümanlar için hizmet veren en az sayıda çalışan ile hizmet veren kurumlar hedeflenmekte olup çalışanlara ayrı bir bölmede daha izole şartlarda çalışma imkânı sağlanması hedeflenmiştir.

Öneri 2'nin belli özelliklerini barındıran benzer bir hizmet, yakın zamanda Kuveyt Türk Bankası tarafından "XTM" adı ile tanıtılmıştır [14]. Henüz yaygın olmamakla birlikte bazı şubelerinde "kabin" benzeri bir alanda tek kişilik kullanım sağlanmaktadır. Yüksek güvenli interaktif özel dijital cihazıyla çağrı merkezine video konferans yöntemiyle bağlanarak hızlı ve pratik bir şekilde bankacılık işlemlerinin tamamlandığı bildirilmektedir. Mimarlıkta işlevsel kabullere yeni bir bakış getiren bu gelişme, bundan sonraki süreçlerde benzer uygulamaların yaygınlaşabileceği sinyali vermektedir.

Öneri 3: Kapalı alandan açık alana geçişle yeni bir boyut kazandırmak

Environmental Protection Agency (EPA) tarafından yapılan çalışmalarda insanların kapalı alanlarda açık alanlara oranla 2-5 kat daha çok zararlı bileşenlere maruz kaldığını açıklanmıştır (EPA, 2018). Bu öneri, ikinci önerinin geliştirilerek iç mekânın dış mekâna aktarılma prensibiyle ortaya çıkmıştır. İkinci öneride kapalı kamusal alanlardaki kabin sisteminde verilen hizmetlerin, açık alanlardaki ortak kabinlere alınarak sağlanması önerilmektedir.

Bu öneriyle iletişim sorunları ve tedirginliklerin azalması beklenirken, ortam hava sirkülasyonunun da ortadan kalkabileceği düşünülmektedir. Kabinlerde ilgili kurumun çalışanları içerisinde uygun olan herhangi bir görevliden destek alınabilmesi, sıra bekleme süresinin azaltılarak işlem hızının arttırmasını sağlaması beklenmektedir. Ayrıca çalışanların ve hizmet alanların sağlığı korunurken, görüşmeler kişisel verileri koruma kanunu kapsamında ve kalite standartlarına uygun olarak gerçekleştirilebilecektir.

Tablo 20. Öneri 1, öneri 2 ve öneri 3'ün farklı değerlendirme kriterlerine göre kıyaslanması

Öneriler	Öneri 1: İç mekân plan tasarımı ve tefrişte yapılacak revizelerle alınabilecek önlemler.	Öneri 2: İç mekânda teknolojiyi kullanarak yüz yüze iletişime yeni bir boyut kazandırmak.	Öneri 3: Kapalı alandan açık alana geçişle yeni bir boyut kazandırmak.
Değerlendirme Kriterleri			
Avantaj	Mevcut iç mekân düzeni korunabilecek	Yeni bir iç mekân düzeni oluşturulabilecek	Belirlenen açık alanlarda yeni bir kabin işlemler sistemi oluşturulabilecek.
Dezavantaj	Mevcut iç mekân düzenine havalandırma sistemi ve bölme duvar eklemelidir.	Mevcut iç mekân düzeni büyük ölçüde değişime uğrayacaktır.	Yeni bir uygulama olacağı için belirli aksamalar olabilir. Tanıtım ve uygulamaya alışma süresi gerekmektedir.
Beklentiyi karşılama	İç mekânda yaşanan tedirginliği minimize etmesi beklenmektedir.	İç mekânda yaşanan tedirginliği minimize etmesi beklenmektedir.	Dış mekânda yeni bir işlem alanı uygulamasıyla yaşanan tedirginliği minimize etmesi beklenmektedir.
Sosyal psikolojik değerlendirme	Alışıldık düzende revize – minimum tedirginlik	Yeni düzen – minimum tedirginlik	Yeni düzen – minimum tedirginlik

Her öneri çalışması, farklı mekân ve kullanıcı profiline göre tasarımsal farklılıklar göz önüne alınarak geliştirilmiştir. Buna bağlı olarak örnek modülün avantajları ve dezavantajları, kullanıcılar üzerinde beklentiyi karşılama noktasındaki değerlendirmeleri ortaya koyulmuştur. Sosyal bir canlı olan insan için örnek modülün farklı öneri planlarında kullanıcıların psikolojik açıdan beklentilerini karşılayabilmesi noktasında sunabilecekleri değerler kıyaslanmaya çalışılmıştır. Yukarıda geliştirilen sistemlere göre tasarım denemelerindeki 3 öneri planı; avantaj, dezavantaj, beklentiyi karşılama ve sosyal psikolojik değerlendirme kriterleri açılarından karşılaştırılmıştır (Tablo 20). Bu tablolaştırma çalışması hazırlanan farklı öneri çalışmasının sunduğu hizmetlerin bir özeti niteliğindedir.

SONUÇ:

Bu çalışmada, COVID-19 pandemisinin ilanı sonrasında bireylerin ortak kullanım alanlarında virüsün bulaş riskine karşı duyduğu tedirginlik ve alınan önlemlerle beraber iletişimde yaşadıkları sorunlara mimari bakış açısıyla çözümler aranmıştır.

Konu, kapalı kamusal alanlarla sınırlandırılmış olup mevcut durumda iç mekânlarda yaşanan iletişim sorunları, hazırlanan anket çalışması verileri ışığında belirlenmiştir. Hava yoluyla bulaşan virüsler nedeniyle kapalı kamusal alanlarda solunuma bağlı bulaş riski ve ortak temas yüzeylerinin tedirginliğe neden olduğu, ayrıca alınan maske ve mesafe önlemlerinin iletişimde ciddi sorunları da beraberinde getirdiği görülmüştür. Bu verilerle bireylerin pandemi şartlarında kapalı kamusal alanlarda bulunmaktan çekindikleri genel sonucuna ulaşılmıştır. Sonrasında, belirlenen araştırma başlıklarına bağlı kalarak kapalı kamusal alanlarda yaşanan sorunlara mimari bakış açısıyla çözüm önerileri araştırılmıştır.

Çalışmada öncelikle temel havalandırma prensibine sahip örnek bir modül sisteminin kurgusu üzerine durulmuştur. Örnek modül, çalışan ve müşteriler arasındaki işlem sırasında hava yoluyla oluşabilecek bulaş riskinin minimize edebilmek amacıyla, mekanik bir yapay havalandırma sistemi önermektedir. Önerilen sistem, simülasyon hesaplamalarıyla işlem sırasında maske kullanımı olmadan en yakın mesafeden iletişim sağlamayı hedeflemektedir.

Modülün kurgulanması için öncelikle insan soluk verme (expirasyon) basınç değerinin tespitine yönelik araştırmalar yapılmış ve konu ile ilgili formüllere erişilmiştir. Sonrasında kullanıcı ve çalışandan oluşan kullanım senaryolarına göre kabin, masalar, karakterler ve cihazın pozisyonları parametrize edilmiştir. Böylelikle kapalı kamusal alanlarda karşılıklı sağlanacak hizmet iletişimlerinde alternatif sosyal mesafe miktarları arasındaki nefes erişim yönleri analiz edilebilmiş ve çeşitli veriler elde edilmiştir. Sonuçlara göre kullanıcı-memur arasında oluşan hava hareketliliği, cihazın ürettiği basınçlı hava ile kesilebilmekte ve dolayısıyla virüs bulaşından koruma sağlanmaktadır. Bunun sonucunda, sosyal mesafenin azalması ile mekanik cihazın üfleme basıncı arasında oransal bir bağıntı tespit edilerek matematiksel veriler sunulmuş ve sistem doğrulanmıştır.

Tasarlanan modülde, sosyal mesafenin azalmasıyla ters orantılı olarak cihazın üfleme gücü ve dolayısıyla da sesi artmaktadır. Bu durumda cihazdan yükselen sesin “gürültü” şekline gelmesiyle iletişime yapabileceği negatif etki ihtimali, potansiyel bir sorunsal olarak çalışmada değerlendirilmeye alınmış ve bu konu üzerine çeşitli araştırmalar yapılmıştır. Araştırmalara göre, soluk verme sırasında oluşan hava hareketinin kontrol altına alınmasıyla birlikte mekanik cihaz kaynaklı oluşabilecek gürültü faktörünün de tolere edilebildiği görülmüştür.

Sonrasında farklı mekân ve kullanıcı profili göz önüne alınarak, kurgulanan modülün entegre edilebileceği alternatif yerleşim senaryoları üzerine araştırma yoğunlaşmıştır. Senaryolar, öncelikle iç mekânın mevcut durumu, sonra iç mekânda özelleştirilmiş alanlar ve daha sonra da yarı açık kamusal alanlar olmak üzere üç yerleşim önerisi şeklinde bölümlere ayrılmıştır. Bununla birlikte tasarlanan örnek modülün kullanılabilirliği kamusal mekânlar ve kullanıcı profili dikkate alınarak temel tasarım kararları belirlenmiştir.

Birinci öneri mevcut iç mekân kapalı kamusal alanlardaki işlem kabinlerinin yerine örnek modüllerin kullanılması şeklinde olmuştur. Mevcut düzene daha az revizeler yapılarak bir tasarım önerisi oluşturulması amaçlanmıştır. İkinci öneri çalışmada, tasarlanan örnek modül işlem masası olmaktan çıkartılarak bir işlem kabineye çevrilmiştir. İç mekânlarda kabinlerle özelleştirilmiş tek kişilik kullanım sağlayan ve video konferans yoluyla işlemlerin sağlandığı bir tasarım fikri üzerine çalışılmıştır. Bu öneriyle hizmet alanlara ait özel bir alan oluşturulurken, çalışan bireylerin kendilerine

ait farklı bir bölmede hizmet sunduğu ve iki tarafın da izole olduğu bir öneri oluşturulmak istenmiştir. Hizmetin, çağrı merkezi aracılığıyla uygun bir yetkili tarafından sunulması üzerine kurgulanmıştır. Üçüncü öneri ise kabinlerin yarı açık kamusal alanlara taşınması düşüncesi üzerine temellendirilmiştir. Kapalı alanların dezavantajlarının ortadan kaldırılmaya çalışıldığı, ATM'ler gibi yarı açık kamusal alanlarda daha izole kullanım sağlayacak bir tasarım önerisi olarak geliştirilmiştir. Her öneride yapay havalandırma sistemi kullanılarak işlem esnasında iletişime bağlı bulaş riski ve tedirginliğini azaltmak esas tutulmuştur.

Çalışmada sunulan tüm öneriler; avantaj, dezavantaj, beklentiyi karşılama ve sosyal psikolojik değerlendirme açısından kıyaslanmıştır. Makale sonunda tablo şeklinde sunulan verilerin ön tasarım aşamasındaki karar verme süreçlerine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Bu çalışmada kurgulanan ve analizlerle simüle edilip doğrulanmaya çalışılan model, fiziksel bir cihaz olarak üretilip denenememiştir. Bu gibi alanlara ve problemlere ışık tutması ve çözüme bir bakış kazandırması açısından ilgili bilim dalları tarafından geliştirilip uygunluğu farklı analiz yöntemleriyle de test edilmesi gerekmektedir.

Banka vb. birçok kapalı kamusal alanın bürokratik sistemin işleyişindeki önemi ortadadır. Varyantlarla yeni formlar olarak karşımıza çıkan ve günden güne kararsız bir seyirle tehlikesini sürdüren salgın, hayatı tehdit etmeye ve kapalı mekânları kullanan kalabalık grupları tedirgin etmeye devam etmektedir. Bu bağlamda, çalışmada kurgulanan modelin ve yerleşim önerilerinin idari mercilerce dikkate alınması ve özellikle mekânsal iletişim açısından ortaya çıkan sorunun çözümüne yönelik iyileştirmelerde kullanılması önerilmektedir. Pandeminin en yakın zamanda bitmesi ve eski normal hayata dönmeyi tüm dünya insanları beklerken, bu araştırmanın gelecek çalışmalara da ışık tutması hedeflenmektedir.

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.

Teşekkür: Bezmiâlem Vakıf Üniversitesi, Temel Tıp Bilimleri Bölümü, Biyofizik Anabilim Dalı öğretim üyeleri Prof. Dr. İsmail Meral ve Dr. Ebru Haciosmanoğlu'na; aynı üniversitede Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Anabilim Dalı'nda öğretim üyesi Prof. Dr. Erkan Çakır'a; Keçiören Eğitim ve Araştırma Hastanesi Enfeksiyon Hastalıkları uzmanı Dr. Cemil Gül'e ve iç hastalıkları uzmanı Dr. Ayhan İnak'a değerli katkılarından dolayı teşekkürlerimizi sunarız.

KAYNAKÇA:

- Ak, Ö. (2020). **Covid-19 Salgını**. *Bilim ve Teknik Dergisi*, 12–25.
<https://covid19.tubitak.gov.tr/sites/default/files/inline-files/nisan-2020.pdf>
- Aslan, R. (2020). **Endemic Diseases İn History And Today And COVID-19**. *Ayrıntı Dergisi*, 85(8), 35–41. <http://dergiayrinti.com/index.php/ayr/article/view/1353>
- Avar, A. A., Akış, T., Doğan, F., Doğan, Ç. E., Erten, E., Şaher, K., & Marinetti, F. T. (2009). **Mimarlık ve Mekan Algısı**. *Dosya*, 17, 7–16.
- Bingöl, B. (2010). **Lisans Düzeyindeki Görsel İletişim Tasarımı Eğitiminde Çoklu Ortam (Multimedya) Kullanımı: Ankara'daki Görsel İletişim Tasarımı Bölümlerinin İncelenmesi**. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi.
- Çepel, N. (N.D.). **Gürültü Kirliliği**. <https://cdn.bartın.edu.tr/cevre/d2a58cf6-55c1-42ad-b4dc-e05c5446656e/gurultu-kirliligi.pdf>
- EPA. (2018). **EPA Indoor Air Quality**. **EPA Indoor Air Quality**. <https://www.epa.gov/indoor-air-quality-iaq/introduction-indoor-air-quality>
- Erdönmez, İ. Ç. (2019). **İletişimin Döngüsel Süreci Bağlamında Sözlü İletişim**, *International Journal Of Art,Culture And Communication*, 2(1), 82–98.
- Gibson, G. J., Whitelaw, W., Siafakas, N., Supinski, G. S., Fitting, J. W., Bellemare, F., Loring, S. H., Troyer, A. De, & Grassino, A. E. (2002). **ATS/ERS Statement On Respiratory Muscle Testing**. *American Journal Of Respiratory And Critical Care Medicine*, 166(4), 518–624.
<https://doi.org/10.1164/rccm.166.4.518>
- Göçmen, N. M. (2020). **İlkokulda Gürültü Kirliliğinin Düzeyi, Etkileri Ve Kontrol Edilmesine Yönelik Yapılan Çalışmaların Değerlendirilmesi**. Doktora Tezi, Bursa Uludağ Üniversitesi.
- Güz, N. (1998). **İletişim Süreci ve Temel Ögeler**. *İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi* (Issue 7, Pp. 121–142).
- İmal, F. (2009). **Sektörel Ofis Binalarında Çalışma Mekanları Ve Sosyal Alanlar**. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Karalı, C. H. (2019). **Akıllı Malzemelerin İç Mimarlıkta Kullanımı Sarıyer Belediye Binası Örneği**. Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Karayılmazlar, A. S., & Çelikyay, P. D. H. S. (2018). **Kentlerde Kamusal Alanların Tasarımı Ve Önemi**. *Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 9(17), 83–90.
- Kurnuç, M., Korucuk, S., & Küçük, O. (2015). **Kalite İyileştirme Çalışmalarının Müşteri Memnuniyeti Ve Müşteri Sadakatine Etkisi**. *The International New Issues In Social Sciences*, 1(1), 21–44.
- Kuş, G., Kabadere, S., Uzuner, K., Uyar, R., & Yasemin Aydın. (N.D.). *Anadolu Üniversitesi - İnsan Beden Yapısı Ve Fizyolojisi* (D. D. G. Kuş (Ed.)).
- Lee, S., Meyler, P., Mozel, M., Tauh, T., & Merchant, R. (2020). **Asymptomatic Carriage And Transmission Of SARS-Cov-2: What Do We Know?** [Springer International Publishing]. In *Canadian Journal Of Anesthesia* (Vol. 67, Issue 10). <https://doi.org/10.1007/s12630-020-01729-x>

Li, Q., Guan, X., Wu, P., Wang, X., Zhou, L., Tong, Y., Ren, R., Leung, K. S. M., Lau, E. H. Y., Wong, J. Y., Xing, X., Xiang, N., Wu, Y., Li, C., Chen, Q., Li, D., Liu, T., Zhao, J., Liu, M., ... Feng, Z. (2020). **Early Transmission Dynamics in Wuhan, China, of Novel Coronavirus-Infected Pneumonia.** *New England Journal of Medicine*, 382(13), 1199–1207. <https://doi.org/10.1056/nejmoa2001316>

Memikoğlu, O., & Genç, V. (2020). *Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Covid-19* (P. D. O. Memikoğlu & P. D. V. Genç (Eds.)). <http://www.medicine.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/121/2020/05/COVID-19-Kitap.pdf>

Neufert, E. (2000). *Yapı Tasarım Bilgisi*, Beta, İstanbul.

Özbek, M. (2004). *Kamusal Alan*. Hil Yayınları, İstanbul.

Parmaksız, K. (2017). *Bazı Kamu Kuruluşlarının İç Ortam Hava Kalitelerinin Araştırılması*. Yüksek Lisans Tezi, Harran Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Perinçek, S. (2003). *Kamusal Alan – Kamuya Açık Özel Mekan İlişkisinde Geçiş Bölgeleri*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Safety, F., & E-journal, S. (2020). *HVAC ve COVID-19 Pandemisi*. *TTMD Dergisi*, 1–18.

Sakarya, A. (2016). *Çağrı Merkezlerinde Çalışanların Fiziksel Maruziyetlerinin Belirlenmesi ve Alınabilecek Önlemler*. İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanlık Tezi. T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü.

Samsunlu, G., & Kaya, F. B. (2020). *Havalandırma Yöntemlerinin Çalışan Memnuniyeti Üzerindeki Farklı Etkilerinin İncelenmesi*, *Mimarlık Ve Yaşam Dergisi*, 5(2), 461–475.

Sezer, P., & Doruk, P. (2010). *Etkili İletişim Becerileri*. İstanbul Üniversitesi Açık Ve Uzaktan Eğitim Fakültesi. <http://auzefkitap.istanbul.edu.tr/kitap/kok/etkililetisimbecerileriau243.pdf>

T.C. Sağlık Bakanlığı (2020). **COVID-19 Bilgilendirme Platformu**. <https://covid19.saglik.gov.tr/>

T.C. Sağlık Bakanlığı (2021). <https://saglik.gov.tr/>

URL KAYNAKLARI

[1] <https://bilimgenc.tubitak.gov.tr/makale/bakteri-ve-virus-arasinda-ne-fark-var#:~:text=Bakteriler%20her%20t%C3%BCr%C3%BC%20ortamda%20canl%C4%B1l%C4%B1klar%C4%B1n%C4%B1,Bu%20h%C3%BCcreye%20konak%20h%C3%BCcre%20denir.>

[2] <https://www.atlasdergisi.com/gundem/koronavirus-hangi-yuzeyde-ne-kadar-kaliyor.html>

[3] http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/4abcdea88be35a5_ek.pdf

[4] https://docs.google.com/forms/d/1OY77vJELGQfcTA5ZH2WB7h0CJkdSGII_KTpWvm-TLbc/edit#responses

- [5] <https://www.eyupoyuncakcisi.com/tr/blog/oyuncak-yapiminda-hangi-agac-turleri-kullanilir>
- [6] <https://www.innovations-report.com/materials-sciences/report-19398/>
- [7] <https://fizikdersi.gen.tr/gaz-basinci-nedir-nelere-baglidir/>
- [8] https://www.ziraatbank.com.tr/tr/yatirimci-iliskileri-ZB/finansal-bilgiler/Documents/2019_entegre_faaliyet_raporu_46E51.pdf
- [9] https://www.akbank.com/tr-tr/Yatirimci-iliskileri/Documents/2018_Akbank_Surdurulebilirlik_Raporu.pdf
- [10] https://journals.physiology.org/doi/abs/10.1152/jappl.1985.59.6.1842?rfr_dat=cr_pub++0pubmed&url_ver=Z39.88-2003&rfr_id=ori%3Arid%3Acrossref.org
- [11] <https://www.ttb.org.tr/STED/sted0700/5.html>
- [12] <http://www.haliccevre.com/images/PDF/soru2.pdf>
- [13] <https://www.iklimplus.com/dba-nedir/>
- [14] <https://www.kuveytturk.com.tr/subesiz-bankacilik/xm/genel-ozellikler>
- [15] <https://www.temizoda.org.tr/tr/makale/izolasyon-odalari-ve-tasimasi-gereken-ozellikler-83>



Ekoköyde Bir Sağlık Yapısı Örneği: Kıbrıs Büyükkonuk Aile Sağlığı Merkezi Projesi

An Example of a Healthcare Building in Ecovillage: Cyprus Büyükkonuk Primary Care Clinic Project

Esra Bayır¹ , Mustafa Adil Kasapseçkin² , Pelin Karaçar³ , Aysun F. Güner⁴ , Gülhan Benli⁵ 

Öz

Günümüz yapı teknolojinin geldiği son nokta ile enerji tüketimindeki küresel artış enerji kaynakları konusundaki endişeleri arttırmaktadır. Dünyadaki küreselleşme, büyüyen ekonomi yelpazesi ve yaşam standartlarındaki gelişmelerle artan talepleri mevcut doğal kaynaklarla karşılamak ihtimali de giderek azalmaktadır. Özellikle dünyanın geleceği açısından doğal kaynakların tehdit oluşturacak düzeyde azalıyor olması yeni enerji kaynakları arayışına ve mevcut kaynakları koruma konusuna dikkatleri çekmektedir. Bu nedenle, doğal kaynakları korumaya yönelik politikalar yapı sektöründe de görülmektedir. Dünyada bu konudaki olumsuz gelişmeler karşısında, geleceğin yapı sektörü aktörleri olarak öğrencilerin; tasarım ve uygulama süreçlerinde sürdürülebilirlik ilkelerinin farkındalığında olması ekolojik tasarım, eko-köy yaklaşımları ile çevreyi koruma ve iyileştirme çabalarını görmeleri eğitimleri açısından önem taşımaktadır. Özellikle mimarlık ve iç mimarlık öğrencilerinin teorik olarak elde ettikleri bilgileri, Tasarla-Yap çalıştayları ile deneyimlemeleri mimarlık ve iç mimarlık eğitiminin ana amaçları arasında yer almaktadır. Bu bağlamda; mimarlık ve iç mimarlık öğrencilerine çevre dostu yaklaşımlarla birlikte tasarım ve uygulama pratiğinin saha ölçeğinde deneyim kazandırılması üzerine tasarım eğitimine katkı sağlanması hedefi ile bu çalışma yürütülmüştür. Dünyada tescillenen eko-köylerden biri olan Kıbrıs Büyükkonuk Ekoköyü için hazırlanan Aile Sağlığı Merkezi Projesinin, eğitim sürecine entegre edilmiş bir mesleki pratik çalışma örneği olarak, tasarım süreci ve uygulama detayları aktarılmaktadır. Bu kapsamda; halihazırda onaylanmış olan KKTC Büyükkonuk Ekoköy' ü yerleşkesi dahilinde gözlem, yerinde saptama, atölye çalışmaları ve resmi görüşmelerin yapıldığı saha ile tasarım çalışması gerçekleştirilmiştir. Makalede; ekoköyde sağlık yapısı-iklim denkleminde geliştirilen uygulama projesi süreci ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ekolojik tasarım, Ekoköy, Aile sağlığı merkezi, Tasarım, Uygulama

ABSTRACT

The global increase in energy consumption with the latest point of today's building technology raises concerns about energy resources. With the globalization in the world, the growing economy and the developments in living standards, the possibility of meeting the increasing demands with available natural resources is gradually decreasing. The fact that natural resources are decreasing at a level that poses a threat especially for the future of the world draws attention to the search for new energy resources and the issue of protecting existing resources. For this reason, policies aimed at protecting natural resources are also seen in the construction sector. In the face of these negative developments for all the world, students as actors of the future construction sector; Being aware of the sustainability principles in the design and implementation processes is important in terms of their education. It is among the main objectives of architecture and interior architecture education that the students of architecture and interior architecture experience the theoretical knowledge they have acquired through Design-Build workshops. Within this scope; this study was put into practice with the aim of contributing to design education by providing the students of architecture and interior architecture with experience of design and application practice on a field scale along with environmentally friendly approaches. The design process and details of the Büyükkonuk Ecovillage Primary Care Clinic Project, which is in the list of registered eco villages in the world, are presented as an example of a professional practice integrated into the education process in the

¹ İstanbul Medipol Üniversitesi, ebayir@medipol.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-2298-8326>

² İstanbul Medipol Üniversitesi, makasapseckin@medipol.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-0507-7985>

³ (Corresponded) İstanbul Medipol Üniversitesi, pkaracar@medipol.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-9469-3711>

⁴ İstanbul Medipol Üniversitesi, afguner@medipol.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-4558-7952>

⁵ İstanbul Medipol Üniversitesi, gbenli@medipol.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0001-8825-8716>



Turkish Republic of Northern Cyprus. In this context; Within the currently approved TRNC Büyükkonuk ekoköy campus, a design study was carried out with the field where observation, on-site detection, workshops and official meetings were held. In the article; This as-built project process, which was developed in the eco-village-health structure-climate equation, is discussed.

Keywords: Ecological design, Ecovillage, Primary care clinic, Design, Construction

GİRİŞ:

Mimarlık ve iç mimarlık eğitimi ile ilgili yapılan araştırmaların; teori-uygulamalı bilgi ağırlıklı eğitim içeriklerinin meslek pratiğinde kalıcı bilgiye dönüşme noktasında yarattığı olumsuz etkilere vurgu yaptığı görülmektedir. Dolayısıyla eğitim içeriklerinin pratiğe dönüştürülme oranının yükseltilmesi esasına dayanan, teori ile uygulama arasındaki bağın kurulması gerekliliği iç mimarlık ve mimarlık birincil amaçları arasındadır. Eğitim sürecinde öğrencilerin malzeme, tasarım ve yapı teknolojisi derslerinde aldıkları her türlü bilgi, beceri ve deneyimi uygulamalı olarak öğrenmeleri, eğitim ve öğretim hedefi açısından önemlidir (Güner vd., 2019). Mimarlık ve İç Mimarlık öğrencileri, tasarım ve yapıya ilişkin eğitimlerinde tasarlayıp- yaparak inşaat süreçlerinin her aşamasını deneyimleyebilmektedir (UIA, 2014). Eğitim süreci içerisinde, geleceğin yapı-tasarım sektörü aktörleri olarak öğrencilerin tasarım ve uygulama süreçlerinde çevreyi koruma ve iyileştirmeye yönelik tasarım yaklaşımlarını görmeleri ve deneyimleyebilmeleri, eğitimleri açısından önem taşımaktadır.

Dünya üzerinde giderek artan küreselleşme, büyüyen ekonomi spektrumu ve yaşam standartlarındaki gelişmeler yapı sektöründeki enerji ve malzeme taleplerini büyük bir hızla artırırken; artan talepleri sadece doğal/yerel kaynak kullanımı ile karşılama ihtimali de giderek azalmaktadır. Bu kaynakların tehdit oluşturacak düzeyde azalıyor olması yeni enerji kaynakları arayışına ve mevcut kaynakları koruma konusuna dikkatleri çekmektedir. Bu nedenle, doğal kaynakları korumaya yönelik politikalar yapı sektörü başta olmak üzere her çalışma alanının dikkatini çekmeye başlamıştır. Yeşili korumaya odaklı tasarım/kalkınma yaklaşımları artık günümüzde her alanda kullanımını sıklıkla duymaya başladığımız önemli bir çalışma kriterleri haline gelmeye başlamıştır. Özellikle yapı sektörü üzerindeki etkilerinin geleceğe yönelik olarak olumlu yönde evrilebilmesi adına, bu doğa dostu yaklaşımların tasarım eğitimine entegrasyonu konusu da dikkatleri üzerine çeken önemli bir kavram haline gelmiştir. Öğrencilerin eğitim sürecinde iken bu kavramlar ile tanışması ve teorik bilgiyi pratiğe dönüştürebilecekleri mesleki uygulamalar yapmalarına yönelik yaklaşımlar; günümüzün büyük sorunu olan çevre konusunda erken bilinçlenmelerine, sektörün ve dünyanın geleceği ile ilgili ümit verici katkılar sağlayabileceğine olan inancı beslemektedir. Bu bağlamda çalışmada eğitime katkı sağlaması amaçlanan bir uygulama projesi yürütülmüştür.

1. Ekoköy Yaklaşımı

Günümüzde kalkınma ve insanla ilgili tüm konularda artık; habitatların ve sürdürülebilir yaklaşımların çevresel, ekolojik, sosyal ve ekonomik boyutlar birlikte ele alınmaktadır. Ekolojik sosyal tutumlar, insan hayatındaki mutluluğun çevreye bağlı olduğu ancak bu ilişkinin çift yönlü olduğu görüşünü takip etmektedir. İnsan ihtiyaçlarını karşılamak için dünyaya muhtaçken, insan hayatı da dünya yaşamına bağlı olarak süregelmektedir. Bu nedenle insan yaşamının sürdürülebilmesi ve sağlıklı geleceklere ulaşabilmesi için çevrenin doğal ekosistem varlığı ile toleransı kapasitesinde kullanılması ve yenilenmesi yadsınamaz bir gerekliliktir (Mahlabani vd, 2016). Eko-köy kavramı da çevre dostu tasarım metodlarının sosyo-kültürel ölçekte ele alındığı yaklaşımlardan bir tanesidir.

Modern ekoköy hareketi, 60' lar ve 70' lerdeki sosyo-kültürel-ekonomik cephelerdeki karşıt görüşlerden hareketle başlayan yeşil odaklı adımlardan, komünlerden, kasıtlı topluluk hareketlerinden ve süregelen dönemsel çeşitli olayların etkilerinden ortaya çıkmıştır (Kirby, 2004). Ekoköy terimi, Seattle' daki In Context Enstitüsü 'nün kurucuları Robert ve Diane Gilman tarafından Eylül 1991' de Danimarka'nın Thy kentinde düzenlenen bir Gaia Trust seminerine hazırlık olarak ortaya atılmıştır

(Jackson 1998). Gilman Ekoköy'ü, "insan faaliyetlerinin, sağlıklı insan gelişimini destekleyecek ve belirsiz bir geleceğe başarıyla devam ettirilebilecek şekilde zararsız bir şekilde doğal dünyaya entegre edildiği, insan ölçeğinde tam özellikli bir yerleşim" olarak tanımlamaktadır. Gilman ise eko köyü tanımlarken; sağlık hizmetleri gibi kamu hizmetlerinin oluşturulması ile ulaşım sistemleri gibi çözümlerin üretilmesi gerekliliği üzerinde durmuştur (Gilman, 1991).

Bu yıllarda sivil toplum örgütlerinin ekoloji konusunda hareketlenmesi ve uluslararası platformlarda küresel çevre sorunlarının tartışılmaya başlamasıyla birlikte 'sürdürülebilir tasarım' bilinci geniş kitlelere yayılmıştır. Özellikle gün geçtikçe artan dünya sorunları içerisinde, doğal kaynaklar ve insan yaşamı üzerinde tehdit oluşturan en büyük yeri çevresel konuların işgal ettiği farkındalığı bu kitleleri giderek de arttırmaktadır.

Hava kirliliğine bağlı solunum yolu hastalıklarının artması, iklim değişikliğine bağlı küresel ısınma, küresel ısınmanın beraberinde önlenemeyen iklim değişiklikleri ile bulaşıcı hastalıkların çoğalması; atık yönetimi ve biyolojik çeşitlilik kaybı gibi sorunların yanı sıra içilebilir su kaynaklarının azalması sorunları da dünyadaki başlıca çevresel sorunlar haline gelmiştir. Bu problemler, insanların her gün karşı karşıya kaldıkları sayısız çevresel etkilerdendir. Ekoköyler; bu çevresel etkilere karşı önlem almak için, daha sürdürülebilir sosyal yaşam alanlarıdır. Bu hareketin temel amacı, topluma daha sürdürülebilir bir hayat sunmaktır. Ekoköyler ayrıca doğanın, çevrenin, köy yaşantısı ve kültür mirasın korunması kavramları üzerinde de oldukça etkin rol oynamaktadır. Sürdürülebilir kalkınma da çevresel, ekonomik, sosyal ve toplumsal açıdan kırsal alanlarda eko köyleri önemli kılmaktadır (Tuğun, 2014).

Ekoköylerde çalışmaların planlanması, uygulanması, takibi ve değerlendirilmesi; devletin kâr amacı gütmeyen üniversite gibi kuruluşları, yerel işletmeler ve köy halkı ile gönüllülerin katkısı ile gerçekleşmektedir (Tuğun ve Karaman, 2014). Ekoköy; insan hayatının doğa ile iç içe olmasını sağlayan, insan sağlığını destekleyen, bireylerin kendine yetebilen yaşam alanları oluşturabilmelerini sağlayan bir yerleşim modelidir. Bu bağlamda ekoköylerde sağlıklı yaşamı destekleyen ve yaşayan bireylere hizmet veren sağlık birimlerinin var olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda; mimarlık ve iç mimarlık öğrencilerine ekolojik yaklaşımlarla birlikte tasarım ve uygulama pratiğinin saha ölçeğinde deneyim kazandırılması üzerine tasarım eğitime katkı sağlanması hedeflenen bu çalışma gerçekleştirilmiştir.

2. Sağlık Yapılarında Ekolojik Tasarım Yaklaşımı

Mimari tasarım; çoğu değişkenin öncelik durumuna göre süreç rotasını şekillendiren, insan, bina, çevre konularıyla yakından ilgili, geribildirim esaslarından oluşan uygulamaların yürütüldüğü karmaşık bir yaklaşımdır. Bu yaklaşım; projenin her aşamasında tasarım kriterlerinin uygulanmasının ve süreç sona erdiğinde oluşan ürünün hedeflenen niteliklerde ortaya çıkarılmasının amaçlandığı bir süreçtir. Bu sürecin en önemli adımlarından biri inşa aşamasında faydalanılacak olan ilgili detay/uygulama bilgileridir. Bu bilgi ve tecrübe odaklı faktörlerin yanı sıra bina inşa süreci; farklı disiplin ve sektörlerden oluşan multi-disipliner bir ekiple senkronize yürütülen ve kurgulanan bütüncül bir unsurdur (Kır,2019).

Çevre ve insan olgularının ön planda olduğu ekolojik tasarım yaklaşımı; yapının konumlanacağı alanın iklim parametrelerini göz önünde bulundurarak, yenilenebilir enerji kaynaklarını aktif olarak kullanmaya özen gösteren, yeşille dengede yenebilir peyzaj unsurlarından faydalanmayı ve doğaya duyarlı olmayı hedeflemektedir (Tönük, 2011). Tasarım aşamasında, ekolojik veriler olarak fiziksel ve çevresel özellikler dikkate alınmalıdır.

Tasarımın "ekolojik" olarak tanımlanabilmesi için doğayı gözlemleyerek gerekli esaslara uyup uymadığı ve doğanın sunduğu imkanları değerlendirerek çözüme ulaşmak, tasarımcının izlemesi gereken yöntemler bütünü olmalıdır.

Ekolojik tasarımın insan ve doğa için ne kadar önemli olduğu düşünüldüğünde; insan sağlığını ön planda tutan bu kavramı tabii ki insan sağlığıyla yakından ilgili olan sağlık yapıları birlikte düşünmek de kaçınılmazdır. Bilindiği üzere sağlık yapıları en yoğun kullanılan bina birimleri olduğu için yenilemenin, tamir ve ilave inşaatının yapılabilmesi her zaman problem olabilmektedir. Yirmi dört saat ve her gün aynı tempoda hayatın koşusuna iştirak etmekte olan bu yapıları, rutin temposu esnasında büyütme, değiştirmek, yenilemek ya da onarmak gerekmektedir.

Bundan dolayı sağlık binalarında planlama aşaması çok önemlidir (Sürmen, 1991). Sağlık yapıları toplum tarafından en çok ihtiyaç duyulan, en çok su ve enerjinin harcandığı ve atık üretiminin en çok yapıldığı binalar olduğu için yeşil yaklaşımlar ile tasarlanması önemli bir gereklilik haline gelmiştir. Son yirmi yıldır hastane endüstrisinde özellikle Amerika ve Avrupa’da mevcut zararları azaltma hedefiyle hastane tasarımı ve inşasında önemli adımların atılması bu sektörün yeşil mimariye ciddi olarak girişini sağlamıştır. Fakat tasarımcıların yeşil hedefli sağlık yapılarını uygulayabilmeleri için uluslararası bazı standartlara ihtiyaçları vardır. Avrupa ve Amerika’da ‘Green Clinical Centers’ olarak ifade edilen yeşil sağlık yapıları için gerekli lisans, proje için yer seçimi ve peyzaj, enerji ve havalandırma, su yönetimi, atık yönetimi ve iç mekân kalitesi gibi koşulların sağlanabilmesiyle alınabilmektedir (Shimaossadat ve Mohadesehsadat, 2011). Günümüzde yeşil tasarıma olan ilgi ve taleplerin artıyor olması da bu konunun önemi ve gerekliliğini destekler niteliktedir. Sağlık yapılarının yeşil odaklı olabilmesi için binaların tüm teknik ve fonksiyonel gereksinimlere cevap verebilmesi aynı zamanda kullanıcılar için gerekli olan hava kalitesi, termal, görsel, işitsel konfor koşullarını da azami seviyede sağlayabilmesi beklenmektedir (Karliner ve Guenther, 2011).

Toplumun sağlığına katkı sağlamak temel hedefiyle tasarlanan sağlık yapıları, gerekli tanı, teşhis ve tedavi birimlerini içeren önemli kamusal binalardır. Aile sağlığı merkezleri ise bu yapıların en küçük yapı taşını oluşturmaktadır. Aile sağlığı merkezlerinin tasarımında; planlama kararları, malzeme seçimi, ısı-görsel-işitsel konfor koşulları, iç ortam hava kalitesi ve sosyal-psikolojik konfor gerekliliklerinin bir bütün olarak ele alınması oldukça önemlidir (Karaman, 2009).

Sıcaklık, termal konfor, iç ortam hava kalitesi, pasif iklimlendirme ve gün ışığı aydınlatma gibi faktörler sağlık yapılarında iç mekân konfor kalitesini şekillendiren önemli unsurlardır (Sezer ve Şenkal, 2015). Bütün yapılarda olduğu gibi sağlık yapılarında da öncelikle tasarım aşamasında termal konforu sağlayacak önlemler alınmalıdır. Binalarda termal konfor kapsamında iç ortam hava kalitesi, hava hareketi, hava basıncı, nem düzeyi, sıcaklık konuları birlikte ele alınmalıdır. Fakat ısı konforu (sıcaklık) termal konforu oluşturmada öncelikli olarak ele alınmaktadır. Binalarda ısı konforu ilgili kullanıcı ve fonksiyon gerekliliklerine göre oluşturabilmek amacıyla atılan temel adımlardan biri ısı yalıtımıdır. Ayrıca bina kullanıcılarının eylemlerine bağlı olarak; bağıl nem, hava hareketi, ısı düzeyi ve iç mekân öğelerinin yüzey sıcaklıklarının da makul aralıklarda olması da arzu edilen ısı konfor koşulları için önemli bir etkenlerdir (Menzies ve Wherrett, 2005).

Sağlık yapılarında ekolojik tasarım yaklaşımı olarak düşük enerji tüketimi ile etkin ve verimli alanlar oluşturabilmek için kullanım amacına uygun, optimum gereksinimleri karşılayan tasarımların yapılması son derece önemlidir. Ayrıca tüm gün kesintisiz hizmet verilen ve yüksek enerji tüketimi olan sağlık yapılarının iklimle dengeli tasarımı ile bina performansının artacağı düşünülmektedir (Çalış ve Akdemir, 2018).

İnsan ve doğa odaklı tasarım yaklaşımlarının hastaların iyileşme ve sağlık çalışanlarının da çalışma performansları üzerindeki etkileri üzerine yapılan çalışmalara göre; hava kalitesi, termal konfor, mahremiyet, akustik konfor, doğal aydınlatma, doğal havalandırma, renk, iletişim, doğal malzeme ve doku kullanımlarının hastaların iyileşme sürecini etkilediği ve olumlu yönde hızlandırdığı öne sürülmektedir (Bayır, 2018). Dolayısıyla doğal ışık kullanımı ile birlikte doğru aydınlatma tasarımı

ekolojik sağlık yapısı tasarımında daha da önem kazanmaktadır. Bu doğrultuda; mekânlarda gerekli aydınlık düzeyini oluşturmak, hacmin her noktasında eşit seviyede gerekli ışık düzeyinin sağlanması, mümkün mertebe gün ışığı kullanılarak pasif yöntemlerle sağlanması ve bu doğrultuda gün ışığını azami olarak içeri alabilecek şekilde pencere kullanımının yönlendirilmesi oldukça önemlidir. Bunun yanı sıra pencerelerin bina tasarımında konumlandırılması ve ölçülendirilmesi de doğa yaklaşımını desteklemesi noktasında önem verilmesi gereken kararlardır. Pencerelerde doğru bir cam seçimi ile masif ahşap doğrama malzemelerinin tercih edilmesi; ısıtma veya soğutma için kullanılan enerji ihtiyacını düşürerek, ısı kaybını azaltmakta ve bu sayede enerji korunumu gerçekleştirilebilmektedir (Menzies ve Wherrett, 2005).

Ayrıca pencereler çalışılan mekân içerisinde çevresel olduğu kadar psikolojik açıdan da önem taşımaktadır. Pencerelerin yönlendiği manzara görüntüsü ve güneş ışığı kullanımı kullanıcıların mekânlarda kendilerini iyi hissetmelerini olumlu yönde etkilemektedir.

İç ortam hava kalitesi; hava içindeki varlığı tanınan kirleticilerin yetkili kuruluşlarca zarar verici düzeyde olmadığı ayrıca bu hava koşullarına maruz kalan kullanıcıların yüzde seksenin ya da daha fazlasının hiçbir rahatsızlık hissetmeden solunum yapabildikleri hava olarak ifade edilmektedir (ASHRAE, 2003). Sağlık yapılarında öncelikle yeterli bir iç ortam hava kalitesi sağlayabilmek için sağlıklı yapı malzemelerinin seçilmesi önemlidir. Fakat bu seçim yapılırken; sağlık yapıları işletme kriterlerinde zorunlu tutulan tıbbi gereklilikler ile sterilizasyon ve hijyen kuralları doğrultusunda malzeme özelliklerinin dikkate alınması öncelik arz etmektedir. Kullanıcıların fiziksel çevre konforunu sağlamak üzere belirli yapı malzemelerinin ısı, ses ve nem yalıtım değerlerinin standartları sağlayanlarının seçilmesi ve kullanılması gereklidir.

Sağlık yapılarında, medikal ve işletmesel işlevler göz önünde bulundurularak iç mekân elemanlarına karar verilmesi oldukça önemlidir. Bu malzemelerin; sterilizasyon, hijyen ve tıbbi maddelere, yangına dayanımı yüksek, leke oluşumu mümkün mertebe az, kir tutmayan, aşınma göstermeyen, bakteri-mikroorganizma tutulumu minimum, kaydırmaz, kolay temizlenebilir ve bakım yapılabilir olması gibi özelliklere göre karar verilmesi gerekmektedir. Özellikle döşeme ve duvar kaplamaları bu binalardaki temponun yirmi dört saat devam etmesi ve yoğun olması sebebiyle öncelikli düşünülmesi gereken iç mekân elemanlarıdır. Duvarlar ise; tıbbi, fiziksel ve teknik gerekliliklerin yanı sıra tasarım anlamında da etken rolü yüksek iç yapı elemanlarıdır. Bu yüzden duvar malzemelerine karar verirken gerekli işlevlere hizmet etmesini sağlamakla beraber hem ışık, renk, doku, temas gibi görsel ve dokunsal etmenleri göz önünde bulundurularak hem de kullanıcıların psikolojik olarak iyi olma durumlarını da sağlayacak özelliklerde kurgulanması gerekmektedir (Karaman, 2009).

3. Proje Süreci

Modern bir yaklaşım olarak tasarlayıp-yapmak, Mimarlık ve iç mimarlık öğrencilerinin tasarım, yapı teknolojisi, malzeme teknolojisi ve inşaat süreçlerini deneyimlemelerini sağlar. Ayrıca pratik becerilerini, proje alanında uygulayarak geliştirmeleri açısından önem arz etmektedir (UIA, 2014). Mimarlık-iç mimarlık eğitim sürecine mesleki pratiği entegre etmek amacı ile İstanbul Medipol Üniversitesi, Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi ile Kıbrıs Büyükkonuk Belediyesi arasında imzalanan protokol çerçevesinde; bir dizi tasarla-yap çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Çalışmaların birinci ayağı olarak öğrenci ve öğretim üyelerinden oluşan bir ekip tarafından kerpiç bir otobüs durağı tasarımı ve uygulaması hayata geçirilmiştir. Çalışmanın ikinci ayağında Büyükkonuk Eko Festival Alanı ile çevre düzenleme projeleri gerçekleştirilmiştir.

İşbirliğinin üçüncü ayağında ise eko-festival alanı olarak çevre düzenlemesi yapılan alanın içerisinde bir Aile Sağlığı Merkezi için bir Uygulama Projesi yapılması kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda 2017-2018

eğitim öğretim yılı içerisinde Mimarlık ile İç mimarlık ve Çevre Tasarımı bölümlerinden 5 öğretim üyesi yönetiminde 3.sınıf Mimarlık/İç Mimarlık öğrencilerinden 10 Kişilik bir çalışma grubu oluşturulmuştur.

Tablo 1: Proje ile ilgili genel bilgiler

Proje ismi	Büyükkonuk Aile Sağlığı Merkezi Uygulama Projesi
Proje Süresi	2 ay
Proje Yeri	Büyükkonuk köyü 478/5 no'lu parsel
Katılımcı Sayısı	5 öğretim üyesi, 1 araştırma görevlisi, 9 öğrenci
Proje Tasarım, Çizim ve Yürütme Kurulu	M. Adil Kasapseçkin, Pelin Karaçar, Aysun F. Güner, Gülhan Benli, Esra Bayır

Çalışma grubu içinde yer alan öğretim üyelerinin 2016 yılında Büyükkonuk' da kerpiç otobüs durağı projesini tasarlayıp uygulamasını yaptıktan sonra "eko festival alanı ve çevre düzenlemesi" çalışmaları da bu sağlık yapısı projesi için önemli bir ön çalışma zemini hazırlamıştır. Büyükkonuk Aile Sağlığı Merkezi Uygulama Projesi için öncelikle çalışma grubu olarak yapılacak arsada incelemelerde bulunulmuş, bölgenin sağlık hizmetlerine yönelik ihtiyaçları belirlenmiştir; akabinde ise sağlık yapısı ihtiyaç programı oluşturularak yapım tekniği, iç mekân organizasyonu, malzeme seçimi, yapı-çevre ilişkisi, fiziksel çevre parametreleri ile iç mekan termal konfor koşulları gibi tasarım girdileri eko-köy perspektifinde değerlendirilerek mimari ve iç mimari tasarım süreci geliştirilmiştir.

3.1. Aile Sağlığı Merkezi Proje Alanı

Eski adı Komi-Kebir olan Büyükkonuk köyü gerek mimari dokusu ve gerekse doğasıyla Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti' nde yer alan önemli yerleşim birimlerinden biridir. Yeni İskele ilçesine bağlı Büyükkonuk köyü, doğal ve kültürel mirasın devamlılığı açısından 2007 yılında s(K-II)1836-2007 Bakanlar Kurulu kararıyla Ekoköy Turizm Pilot Bölgesi ilan edilmiştir (URL 1, 2022). Bu tarihten itibaren de Büyükkonuk köyünde eko-köy kapsamında bölgesel kalkınma ve yeşil tasarım noktasında çalışmalar yürütülmeye başlamıştır. Kendine özgü kent-kültür dokusu ile şekillenmiş olan Büyükkonuk; evleri, konakları, kültürel binaları, dini yapıları, eğitim yapıları, alışveriş-yeme-içme mekanları, atölyeleri, Aile Sağlığı Merkezi ile belediye binasını barındıran bir yerleşim yeridir. Bölgenin çevresinde bağ-bahçe ve tarım alanları yer almaktadır. Yerleşim dokusunda, tekrar kullanım özellikleri taşıyan yığma taş duvarlı (doğal sarı taş diğer adı ile kum taşı) ve çamur harçlı kerpiç iç duvarlı, ahşap mertek çatılı, düz toprak damlı veya oluklu kiremit kaplamalı evler yer almaktadır (Tuğun, 2014) (Resim 1).



Resim 1: Büyükkonuk geleneksel taş yapıları (URL 2, 2022)

Büyükkonuk köyünde içinde yaşanılarak korunmuş evler bulunmakla beraber restore edilenler ve halen âtil şekilde duran yaşam alanları da bulunmaktadır. Bu yaşam alanları ve bölge eko-köy çalışmaları kapsamında kent dokusuna uyum sağlayacak şekilde geliştirilme hedefleri ve projeleri sürdürülmeye devam etmektedir. Bu kapsamda Lef kara ve İpek böceği kozaları ile yapılan el sanatları işleri ve eko

festival etkinlikleri de bölgenin turistik çekim gücünü çoğaltmak adına gerçekleştirilen önemli etmenlerdir (Bağışkan, 2007) (Resim 2).

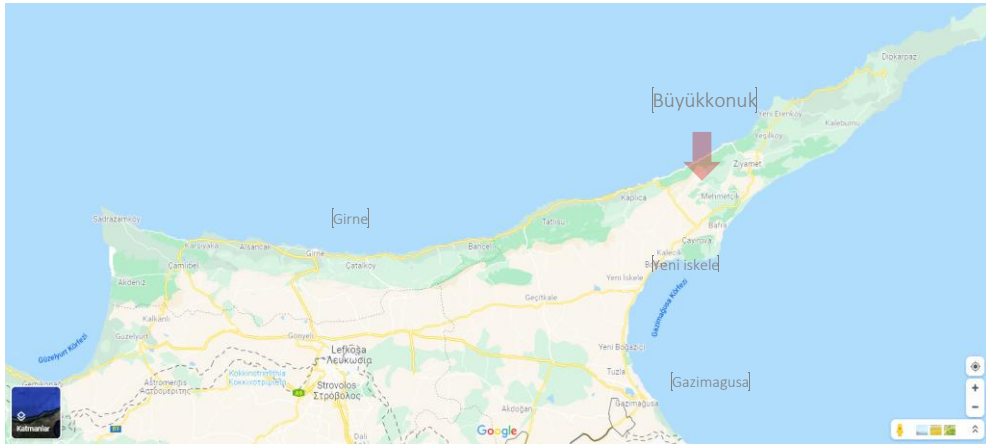


Resim 2: Büyükkonuk eko festival alanı (Aysun Güner arşivi, 2017)

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi ve Kalkınma Ofisi, Büyükkonuk Belediyesi'nin Yeni Aile Sağlığı Merkezi Projesini onaylamasının akabinde Büyükkonuk Belediyesi ve İstanbul Medipol Üniversitesi GSTMF arasında 2017 Aralık 'ta imzalanan ve 2018 Şubat'ta teslim edilmesi tarihlenen bir protokol ile uygulama projesi hayata geçirilmeye başlanmıştır.

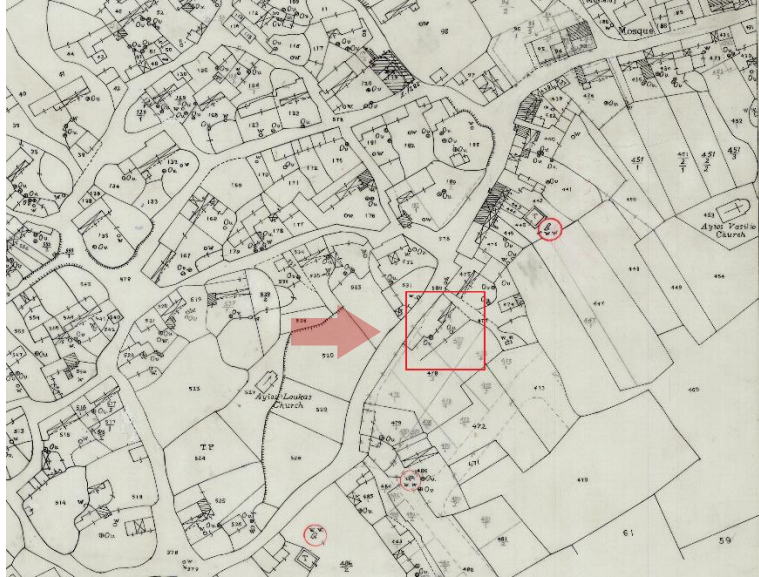
3.1.1. Coğrafi Konum

Tunç Devri'ne ait bir nekropolis üzerinde yapılandırılan Büyükkonuk köyü, bugün KKTC Yeni iskele ilçesine bağlı bir yerleşim bölgesidir. Yarımadanın kuzeydoğusunda yer alan Büyükkonuk, Beşparmak Sıradağ'ının doğusunda yer alan Kuşak Kaya' nın güney kısmındadır (Resim 3). Köyün güneyinde yer alan Yeni iskele yerleşimine mesafesi yirmi, Gazimagusa' ya kırk kilometre iken, batısında yer alan Girne' ye seksen iki, Lefkoşa' ya ise yetmiş yedi kilometredir. (Cemal, 2007). Köyün coğrafi konumu; koordinatlar (DMM) olarak 35.4243568 enleminde, 33.986149 boylamında, GPS (DMS) olarak ise 35°(derece) 25'(dakika) 27.68"(saniye) enleminde, 33°(derece) 59'(dakika) 10.14"(saniye) boylamındadır (URL 3, 2022).



Resim 3: Büyükkonuk uydu fotoğrafı (URL 4, 2022)

Aile Sağlık Merkezi' nin inşa edileceği yer olarak; Büyükkonuk eko-fest alanı içerisinde köyün girişinde, ulaşım açısından köy içine ve ana yola yakın bir lokasyon belirlenmiştir. Kent merkezine yakın bir alan olması, özel araç ve toplu ulaşımın kolay sağlanabiliyor olması, geleneksel dokunun korunmuş olması ile iklim-topografik verilerin uygunluğu gibi etkenler alanın belirlenmesinde etkin rol oynamıştır (Resim 4).



Resim 4: Aile sağlığı merkezi proje alanı (Büyükkonuk Belediye Arşivi, 2022)

3.1.2. Coğrafi Konum

Akdeniz iklimi özellikleri gösteren Büyükkonuk köyünde; kış yağmurları alırken, yaz aylarında kuraklık yaşanmaktadır. Kış aylarında ılıman iklim özellikleri yaşanırken, yaz aylarında oldukça sıcak, bulutsuz, nemli ve güneşli hava koşulları görülmektedir. Bölgenin yağış özellikleri gibi sıcaklık düzeylerinde de çeşitlilik söz konusudur. Yıllık ortalama sıcaklık 19° C iken en yüksek ortalama sıcaklık 39,5° C ve en düşük ortalama sıcaklık ise 4° C' dir (URL 5, 2021). Özellikle yaz mevsiminde güneş hareketinin kuzeye geçmesiyle birlikte Akdeniz iklimi özelliklerini artmakta ve Alize rüzgarlarının Astropikal Yüksek Basınç Alanının etkisinde kalmasıyla da bölge iklimi sıcak-kurak özellikler göstermektedir. Soğuk aylarda ise güneş hareketinin güneye geçmesiyle birlikte, Batı rüzgarlarının tesiri ile yağışlar oluşmaktadır. Akdeniz' in batı kıyılarından doğu kısmına doğru ilerleme gösteren alçak basınç alanları çoğunlukla uğradıkları bölgelerin yağışlı olmasını sağlamaktadır. Fakat, yarımadanın yön olarak Akdeniz' in doğu kısmında bulunması ayrıca enlem açısında da güneyinde bulunması bölgenin bu yağmurlardan gereğince faydalanamamasına yol açmaktadır (Kaplukan, 2018).

3.1.3. Topografya Özellikleri

Yeni iskele ilçesinin Mehmetçik adlı yerleşim yerine tabii bulunan bölge, Girne Sıradağları' ndaki köyün kuzeybatısındaki Ay. Fodi Dağı'nın güney bölümünde, ormanlık bir bölgeye inşa edilmiş bir dağ köyüdür (URL 1, 2022). Yer aldığı mevki deniz seviyesinden yaklaşık 90 metre irtifada bulunmaktadır. Bölgenin kuzey kısımları dağ yamaçlarına uzanırken, güney tarafları daha düz bir konumda yer almaktadır (URL 6, 2022).

3.1.4. Büyükkonuk' ta Aile Sağlığı Merkezi İhtiyacı

Belediye 2017 verilerine göre 2010' da 1200 olan kasaba nüfusu 2881'e ulaşmıştır. Yedi yıl içerisinde kasabada yaşayan sakinlerin sayısının neredeyse iki katına çıktığı görülmektedir (URL 7, 2022).

Bölgede yaşayan halkın 80%' i tarım ve hayvancılık ile uğraşırken diğer kısmının serbest meslek ile ticaretle uğraşmakta olduğu ve bir diğer kısmının da devlet kurum ve kuruluşlarında memur olarak çalışmakta oldukları görülmektedir (Büyükkonuk Belediyesi Şahsi İletişim, 2013). Büyükkonuk Eko-köyü sınırları içerisinde mevcutta tek bir tane aile sağlığı merkezi bulunmaktadır. (Resim 5)



Resim 5: Mevcut Aile Sağlığı Merkezi Binası (URL 8, 2022)

Bölgeye en yakın diğer sağlık yapıları; 9,8 km uzaklıkta Mehmetçik Sağlık Merkezi ve 21 km uzaklıkta İskele Aile Sağlığı Merkezi' dir. Mevcut sağlık birimi sadece iki küçük mahalden oluşmakta ve köy halkının ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır Belediye binasının yanında yer alan mevcut aile sağlığı merkezi, konum ve kapasite açısından artan nüfusun ihtiyaçları ile sağlık yapısı gerekliliklerini karşılayamaması ve köye hizmet verecek alternatif başka bir sağlık yapısı bulunmaması nedenlerinden ötürü daha tanımlı bir alanda, daha büyük bir yapı ile yeniden inşa edilmesine karar verilmiştir.

3.2. Aile Sağlığı Merkezi Proje Alanı

2017-2018 yılları arasında tamamlanmış olan Büyükkonuk Eko köyü Aile Sağlığı Merkezi (ASM) Uygulama Projesi; 5 öğretim üyesi ve 10 öğrencinin katılımı ile 4 aylık bir sürede (02.04.2018-02.08.2018) tamamlanmıştır. Proje, ASM' nin yapılacağı alanda tespit, çalışmalar ve toplantılar dışında 2 öğrenci çalışma grubu ve öğretim üyeleri yönetiminde yürütülmüştür. İstanbul' da üniversitede öğrencilerin ders programına uygun olarak bir araya gelinerek iki ayrı proje üretilmiştir. Büyükkonuk Belediyesi tarafından projelerden biri oy birliği ile seçilmiştir.

Aile Sağlığı Merkezi Projesi tasarlanırken, sağlık yapıları tasarım kriterleri göz önüne alınarak, proje alanının iklim özellikleri, coğrafi yapısı, komşu yapılarla bağlantıları, mekân dizilimi, yapı-inşa yöntemi, bina kabuğu ile iç mekâna dair etmenler ve malzemeler öğrencilerle birlikte kurgulanmıştır. Sıcak ve nem düzeyinin yüksek olduğu bölgede diğer önemli bir tasarım unsuru termal konfor koşullarının Aile Sağlığı Merkezi içinde sağlanması yönünde olmuştur. Termal konfor koşullarına dair kararlar, kabuk ve iç mekân ilişkisi birlikte kurgulandığı tasarım aşamasında alınmıştır. Ayrıca iklim koşulları, topografya, komşu binalarla ilişkiler, mekân dizilimi, yapı-inşa yöntemi ile bina kabuğunu şekillendiren unsurların termal konfor ve iç ortam hava kalitesi oluşumunu direkt etkileyen faktörler arasında olduğu dikkate alınarak tasarım kurgusu ilerlemiştir. Tasarımda; güneş yönlenmesi, gölgeleme, termal özellikler, cephe yırtıkları, enerji tüketimi ve malzeme seçimleri, ekolojik tasarım ilkeleri düşünülmüş ve uygulanmıştır.

3.2.1. İhtiyaç Programı

Ana planlama kararlarına ihtiyaç programı dahilinde karar verilmiştir. Program oluşturulurken öncelikli olarak aile sağlığı merkezi (ASM) tasarım gereklilikleri resmi dokümanlar üzerinden belirlenmiştir (URL 9-11, 2022). Sonrasında kullanıcı kapasitesi ve Büyükkonuk Belediyesinin talep ettiği ihtiyaçlar doğrultusunda program çerçevesi çizilmiştir.

Tek kat planlanan ASM' nde; giriş alanı, bina giriş rampaları, danışma, acil müdahale odası, doktor muayene odası, personel odası, eczane, teknik hacim, halk sağlığı ile ilgili seminerlerin ve etkinliklerin yapılacağı çok amaçlı bir salon, bekleme alanı ve kadın-erkek-engelli birimlerinden oluşan ıslak hacimler kurgulanmıştır.

3.2.2. Cephe Tasarımı

Kabuk tasarımında proje alanı içerisinde; cephe-pencere, bina çatısı, saçak detayları ve yapı yaklaşımının ortak ve yalın bir form dili üzerinde kurgulanması esas alınmıştır. Bunun yanı sıra fonksiyonu gereği mevcut Aile Sağlığı Merkezi'nden de boyutsal ve mekânsal ihtiyaçlar açısından farklılaşması planlanmıştır. Aynı zamanda bakım koşullarının az olduğu ve fiziksel çevre koşullarına dirençli malzemeler kullanılarak kurgulanması arzu edilmiştir. Belirleyici faktör; projenin başından itibaren yapım tekniği olarak, karar merci olan yetkili Belediye tarafından betonarme sistem talep edilmesi olmuştur.



Şekil 1: Cephe görünüşleri

Betonarme sistemin dış cephede görünmesinin tasarımcı ekip tarafından uygun bulunmaması, kabuk formu ve termal konfor koşulları da düşünülerek cephe sisteminde tuğla ve kıbrıs sarı taşı tercih edildi. Böylece hem cephede betonarme sistem görünümü ortadan kaldırılmış hem de kent dokusu ve diğer yapılarla uyumlu bir görünüm tasarlanabilmiştir (Şekil 1).

İklim koşulları dikkate alınarak sıcak günlerin etkisini azaltmak adına bina ve mekân organizasyon kurgusu kuzey cephe odağında gerçekleştirilmiştir. Bina ana girişi kuzey cephede yer alırken, ambulans park yeri ve eczane birimi caddeye kısa mesafeden erişim ile doğu cephesinde yer almaktadır (Şekil 2). Bina girişinde engelli ve sedye yaklaşımı için bir rampa ve +0.50 kotunda bir sahanlık kullanılmış olup, ahşap gölgelik kullanımı ile silüet farklılaştırılmıştır. Bu hamle ile giriş aksında başlayan iç mekânda da aynı aksta devam eden büyük bir bekleme alanı ile bütünleşerek binanın cazibeli tavrını destekleyeceği ayrıca hacimlerin daha geniş, aydınlık ve havadar algılanmasına neden olacağı fikri üzerinde durulmuştur. Cephede gölgelik ve güneş kırıcı olarak kullanılan ahşap dikmeler düşeyde ve yatayda mekanik havalandırma sistemine destek olarak pasif iklimlendirme amacı ile kullanımı tercih edilmiştir. Doğu cephesindeki gölgelik, cephenin tamamında sürdürülerek karakteristik yapı kabuğu ve algısı yaratılmaya gayret edilmiştir. Ayrıca aynı cephede yer alan mekân kullanıcılarına bireysel doğal havalandırma yapabilme, istenmeyen ısı ve gün ışığını kontrol edebilme imkânı tanıyacak bir yapı unsuru olması planlanmıştır (Şekil 2).



Şekil 2: ASM hasta girişi ve ambulans park yeri

Doğal aydınlatma kullanımını maksimum seviyede iklim koşullarının sınırları ile değerlendirebilmek ve kontrollü olarak gün ışığını bina içine alabilmek amacıyla bekleme alanını örten çatı aksı üzerinde çatı ışıklığı olacak şekilde kurgulanmıştır (Şekil 3). Fakat uygulama aşamasında maliyet arttığı için belediye yönetimi tarafından projede yer alan ışıklık kısmının yapımı gerçekleştirilmemiştir.

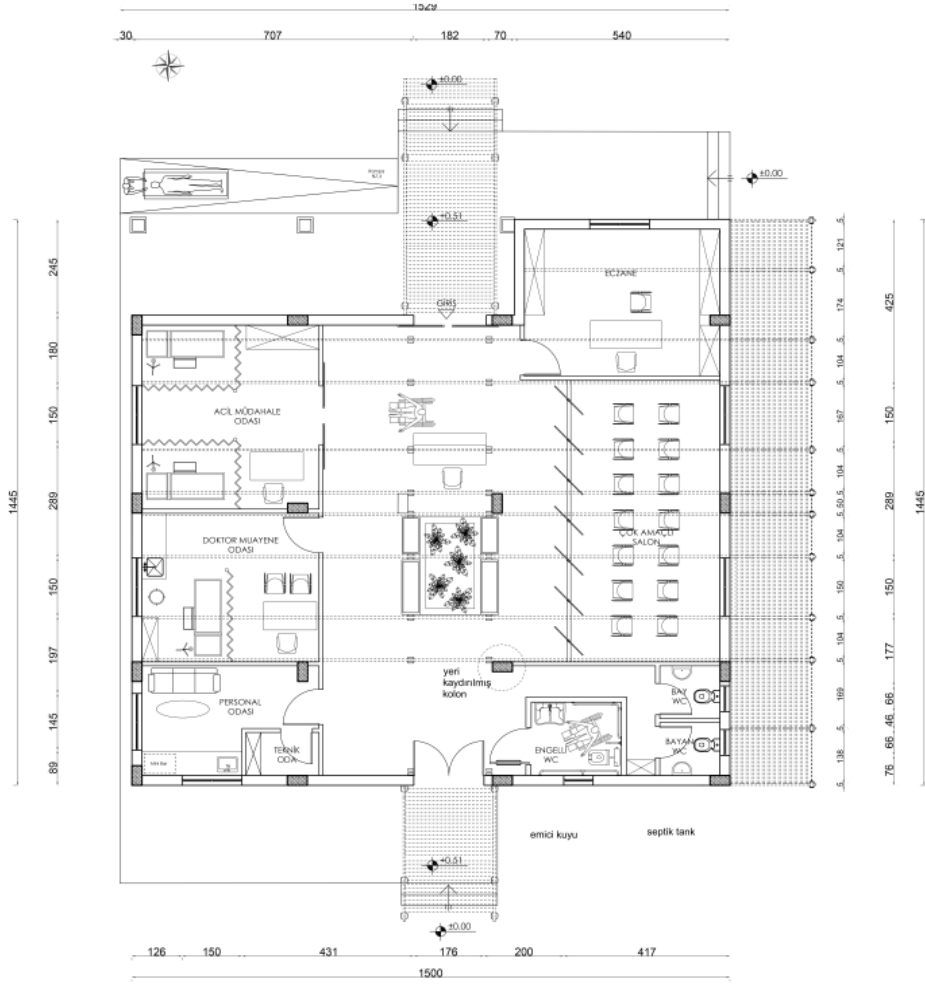


Şekil 3: Doğal aydınlatma için tasarlanan çatı ışıklığı

3.2.3. Kat planı

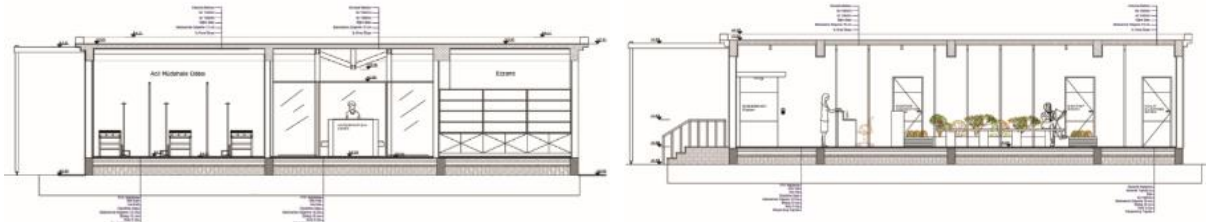
Tek kat kurgusundan oluşan ASM zemin katı planında; arazi kotunun +/- 0.00 kabul edilerek binanın karşılıklı iki girişinde de kata arazinin eğimsiz bir topoğrafyaya sahip olması avantajı ile aynı kot ölçüsü olan +0.50 ye ulaşarak yapıya giriş sağlanmaktadır. Binaya yaklaşım, tasarımda erişilebilirlik ilkeleri, engelli ve ambulans yaklaşımları göz önünde bulundurularak kurgulanmıştır.

Ana girişte ziyaretçileri hasta bekleme alanı içerisinde yer alan bir danışma alanı karşılamaktadır. Ayrıca acil durum girişleri için, acil müdahale alanı giriş alanından en kısa mesafeden ve sürede erişilebilecek şekilde yakın bir konuma yerleştirilmiştir. Eczane birimi hem bina içinden hem bina dışından erişim kolaylığı sağlaması düşünülerek girişe yakın bir konumda olan acil müdahale alanının karşısında giriş cephesinde kurgulanmamıştır (Şekil 4).



Şekil 4: ASM kat planı

Danışma mahalinin yer aldığı giriş alanını karşılayan bekleme alanı; diğer mekanlara ve kullanıcılara eşit erişim kolaylığı sağlanabilmesi ve tüm hacimlerin ortak açıldığı bir sosyal alan oluşturulması amaçlanarak bir iç avlu mantığı ile tasarlanmıştır. Tasarım aşamasında yer alması planlanan çatı ışıklığı ile hem iç ve dış mekân ilişkisinin hem de ekolojik yaklaşımın devam ettirilmesi arzu edilmiştir (Şekil 5). Böylece penceresi olmayan bekleme alanında; giriş kapıları dışında hava akımının doğal olarak dolaşabileceği ikincil bir doğal havalandırma zonu ve kontrollü gün ışığı alımı gerçekleştirilerek pasif iklimlendirme yaklaşımının desteklenmesi planlanmıştır. Böylece bina giriş kapılarının karşılıklı yerleşimi sayesinde mekanik havalandırmaya ihtiyaç olmaksızın rüzgâr etkisi kullanılarak doğal havalandırma gerçekleştirilebilecektir.



Şekil 5: ASM Kesitler

Ayrıca binanın arka giriş alanına da eşit erişim imkânı sağlayabilmesi de diğer gerekçelerle birlikte bekleme alanının binanın merkezinde planlanması noktasında yönlendirici unsur olmuştur.

Merkezine yeşil unsurların yerleştirildiği ahşap bir strüktür ve ahşap oturma elemanlarından oluşan oturma alanı için tasarlanan oturma birimi bekleme alanı tasarımında amaçlanan iç-dış ilişkisini de destekler nitelikte çalışmaktadır (Şekil 6).



Şekil 6: Danışma ve bekleme alanlarından perspektifler

3.2.4. Yapım süreci

Cumhuriyeti Ekonomi Kalkınma Ofisinin vermiş olduğu bütçe ile 2017/2018 yılları arasında tasarlanan Büyükkonuk Ekoköyü ASM Projesi' nin 2018 yılında yapım sürecine başlanmıştır. Taşıyıcı sistemin yapım aşaması 2019 yılında yaz döneminde tamamlanmıştır (Resim 6).

Taşıyıcı sistemin tamamlandığı bir aşamada inşaatın devamı için bütçe beklenirken, 2020 yılında ortaya çıkan pandemi ile inşaat süreci beklemeye alınmıştır. 2021 yılı güz döneminde çıkan bütçe ve pandemi ile konularda belirli bir önlem seviyesine gelinebilmiş olması ile projeye tekrar start verilmiştir. Gelinecek noktada dış duvar örgü sisteminde tuğla ve kıbrıs sarı taşı kullanılarak kabuk tasarımı tamamlanmaya kaldığı yerden devam etmektedir. Aile Sağlık Merkezi binasının pandemi koşullarının da gelişimi dikkate alınarak, 2022 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.



Resim 6: 2019 yılına kadar gelinen yapı inşa aşamaları (Arşiv)

Şantiye alanında gelen bilgilere göre dış duvar yapımı tamamlanma noktasına gelmiş olarak gözükmektedir (Resim 7). 2022 yaz dönemi içerisinde pandemi ile ilgili daha umutlu bir tablo süre gelir

ise proje ekibi ile saha ziyareti yapılarak, yürütülmekte olan şantiye çalışmalarının yerinde gözlem ve takibi planlanmaktadır.



Resim 7: 2021 yılında gelinen yapım aşaması (URL 11, 2022)

SONUÇ:

Günümüzde gelişen teknoloji, doğal kaynakların hızla azalmaya başlaması ve atık tüketimin artması insanları daha az enerji ve maliyetle bu kaynakları korumayı sağlayan, atık üretimini en aza indirerek kaliteli yaşam koşullarını vadeden doğa odaklı tasarım yaklaşımlarına yöneltmiştir. İnsan hayatının temel gereksinimlerinden olan yapı sektörü de bu tüketimin büyük bir çoğunluğunu oluşturmaktadır. Yeşil tasarım yaklaşımları ile bir binanın inşa-kullanım prosesinde tüketilen enerji miktarı ile çevre kirliliğinin en aza indirgenmesi, doğanın tükenbilir bir kaynak olduğunun bilincinin artırılmasıyla yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımına dikkat çekilmesi gibi önemli çevresel problemlere çözüm getirilmesi düşünülmektedir.

Bu yöntemlerle; binalar doğaya verilen zararı minimuma indirebilir ve kullanıcılarına daha konforlu, sağlıklı bir yaşam imkânı sunabilir. Sağlık yapılarının da kamu kuruluşları içinde atık yönetimi ve enerji tüketimdeki en çok paya sahip olduğu düşünüldüğünde, ekolojik tasarım ilkelerinin uygulanmasına en çok ihtiyaç duyulan binalar olduğu fark edilmesi gereken önemli bir gerçektir.

Fakat sağlık yapılarının vazgeçilemez işletme ve tasarım kurallarının olması doğa dostu tasarım kurallarının tamamının uygulanabilmesine olanak tanımamaktadır. Ekolojik tasarımın gerektirdiği çevre ya da maliyetle ilgili bir kural, tıbbi prosedürlere engel ise sağlık yapılarında uygulanması söz konusu olmayabilmektedir. Bu nedenle de tam anlamıyla doğa dostu bir sağlık yapısı tasarlayabilmek mümkün olmayabilir. Yine de mümkün olduğu kadar aydınlatma, havalandırma ve malzeme kullanımlarında bu yaklaşımların tasarım sürecine uyarlanması enerji korunumu ile tedavi ve iyileşme sürelerinin azalması açısından gereklidir.

Kuzey Kıbrıs Büyükkonuk' ta gerçekleştirilen Aile Sağlığı Merkezi (Aile Sağlığı Merkezi) projesi hem eğitim sürecine dahil edilmesi hem de mesleki anlamda deneyim kazanmaya yönelik pratik çalışma örneği olması açısından önemlidir. Sağlık yapılarında ekolojik tasarım kriterlerinin uygulanabilirliğinin öğrenci iken deneyimlenebilmesi noktalarında farkındalık yaratılması amaçlarıyla yola çıkılarak hayata geçirilmiştir.

Bu bağlamda; teorik ve uygulama derslerinde edindikleri bilgi ve deneyimi, mesleki anlamda kullanmaları öğrencilerin tasarım ve uygulama deneyimi kazanmasını sağlamıştır. Bu proje ile kullanıcı,

işveren (Büyükkonuk Belediyesi), teknik uzmanlar, danışmanlar, köy konseyi gibi multidisipliner ekipler ve paydaşlar ile öğrenciler mimari/iç mimari tasarım sürecine ilişkin alınan kararları, değişiklikleri, çatışmaları ve gecikmeleri deneyimleyerek mesleki yetkinlik kazanmışlardır. Bu çalışma mimarlık/iç mimarlık eğitim süreçlerinde saha uygulaması çalışmalarının önemine dikkati çekerken ancak mesleki pratik aşamasında görülebilecek uygulama ve detayların daha öğrenci iken keşfedilebilmesi gibi katkıları ortaya koyması ile mevcut mimarlık/iç mimarlık bölümleri müfredatlarına örnek teşkil etmesi ve gelecek akademik çalışmalara yol gösterici olması açısından katkı sağlaması düşünülmektedir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar birbirleriyle ve / veya diğer 3. kişilerle herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

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

Finansal Destek: Yoktur

Teşekkür: Kıbrıs Büyükkonuk Belediyesine Teşekkür ederiz.

KAYNAKÇA:

ANSI/ASHRAE STANDARD 62-2001 (2003) **Ventilation for Acceptable Indoor Air Quality**, American Society of Heating, Refrigerating and Air-Conditioning Engineers, Inc. Atlanta

Bağışkan, T. (2007) **Tuncer Bağışkanın Kaleminden Kom-i Kebir**. Eko-Köy Haber, Yıl 1, Sayı 1, s. 4. Büyükkonuk Belediyesi Yayını.

Bayır E. (2018) Mimarlık, Planlama ve Tasarım' da Akademik Araştırmalar, Bölüm adı: **Kanser Merkezi Planlama Sürecinde Kullanıcı Odaklı Tasarımın Önemi**, Gece Kitaplığı Yayınevi, 358 (215-236), ISBN:9786052883891

Cemal, İ., (2007) Eko köy Haber, Sayı 1, **Büyükkonuk' ta Turizm**, Lefkoşa. s.1,2.

Büyükkonuk Belediyesi Şahsi İletişim (2013) **İsmail Cemal ile Röportaj**

Büyükkonuk Belediyesi Arşivi (2022) **Komi Kebir Harita**

Gilman, Robert (1991) **The Eco-Village Challenge**, In Context Institute, Issue #29, 'Living Together: Sustainable Community Development', pp.10, Summer 1991.

Çalış, Ö.G., Akdemir, MZ. (2018) **Sağlık Yapılarının İklimsel Konfor Tasarım Parametrelerine Göre Değerlendirilmesi: "Soğuk İklim Bölgesinden Muş Devlet Hastanesi Örneği"**, Mimarlık ve Yaşam Dergisi Journal of Architecture and Life 3(2), (129-141).

Güner A., Benli, G. ve Karaçar, P. (2019) **Büyükkonuk Eko Festival Alanı ve Çevre Düzenleme Projesi Örneğinde Mimarlık Eğitiminde Mesleki Pratiğin Önemi**, Social Science (NWSASOS), 14/3, P.62-76.

Jackson, H. (1998) **What is an Ecovillage?** Paper presented at the Gaia Trust Education Seminar, September 1998, available for download at <http://www.gaia.org/gaia/ecovillage/whatis/>

Kapluhan, E. (2018) **Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti' nin Coğrafi Özellikleri ve Bu Özelliklerin Eğitime Yansımaları**, İksad Publishing House, ISBN: 978-605-7923-11-0

Karaman, S. (2009) **Sağlık Yapılarında Konfor Koşullarının Sağlanması Üzerine Bir Araştırma**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli: Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü.

Karliner J., Guenther R. (2011) **Support Green and Healthy Hospital Design and Construction**, Global Green And Healthy Hospitals Agenda, Health Care Without Harm Community

- Kır Köse, T. (2019) **Giydirme Cephe Sistemleri Tasarım Sürecinin Mimari Tasarım Süreciyle İlişkisi Üzerine Bir İnceleme**, İstanbul Aydın Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kirby, Andy (2004) **Domestic Protest: The Ecovillage Movement as a Space of Resistance**, Bad Subjects Issue #65, January
- Mahlabani Y.G., Shahsavari F., Alamouti Z.M. (2016) **Eco-Village, A model of Sustainable Architecture**, Journal of Fundamental and Applied Sciences. 8(3S), 1835-1847
- Menzies G.F., Wherrett J.R. (2005) **Windows in the Workplace: Examining Issues of Environmental Sustainability and Occupant Comfort in the Selection of Multi-Glazed Windows**, Energy and Buildings, 37(6).
- Sezer, Şenkal, F. (2015) **Sağlık Ocaklarında Konfor Koşullarının Değerlendirilmesi: Bursa/Nilüfer Örneği**, Çukurova Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 28(1), ss.197-208
- Shimaossadat G., Mohadesehsadat A.M. (2011) **Green Architecture in clinical centres with an approach to Iranian sustainable vernacular architecture (Kashan City)**, Procedia Engineering-21, Published by Elsevier, s.586
- Sürmen Ş. (1991) **Hastaneler Rehabilitasyon Merkezleri-Sağlık İstasyonları**, İstanbul, s.40
- Tönük, S. (2001) **Bina Tasarımında Ekoloji, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi**, İstanbul.
- Tuğun Ö. (2014) **Çekirdek Köylerin Eko Turizme Kazandırılması İçin Sürdürülebilirlik Kavramı Çerçevesinde Bir Model**, Yakın doğu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora tezi, KKTC
- Tuğun Ö., Karaman, A. (2014) **Çekirdek Köylerin Eko Turizme Kazandırılması İçin Sürdürülebilirlik Kavramı Çerçevesinde Bir Model**, Megaron dergisi, 9(4):321-337, İstanbul
- UIA, (2014) **Accord on Recommended International Standards of Professionalism in Architectural Practice**, Fundamental Requirements of An Architect. P.6-7


URL Kaynakları

- URL 1 https://www.kibrispostasi.com/c1-KIBRIS_POSTASI_GAZETESI/j2526/a38211-buyukkonuk-eylemi
- URL 2 https://www.google.com.tr/maps/@35.4112188,33.9977072,3a,25.4y,143.99h,86.43t/data=!3m7!1e1!3m5!sA F1QipMjwhiqYAIUvfeUddl_h7RagCIWBfMhgV7eM-EZ!2e10!3e12!7i7680!8i3840?hl=tr
- URL 3 <https://haritane.com/buyukkonuk-buyukkonuk-mahallesi-haritasi-431080/>
- URL 4 <https://www.google.com/maps/@35.4013526,33.659429,10.18z?hl=tr>
- URL 5 <http://kktcmeteor.org/>
- URL 6 <https://tr.wikipedia.org/wiki/Buyukkonuk>
- URL 7 <https://ktbb.org/v1/belediyeler/>
- URL 8 <https://www.google.com/maps/@35.4013526,33.659429,10.18z?hl=tr>
- URL 9 <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=17051&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>
- URL 10 <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/09/20190920-2.htm>
- URL 11 <https://www.google.com/maps/@35.4013526,33.659429,10.18z?hl=tr>



The Analysis of Turkey's Foreign Trade Based on the Modes of Transportation and the Marmara Region Impact on Foreign Trade

Taşıma Modlarına Göre Türkiye'de Dış Ticaretin Analizi ve Marmara Bölgesi'nin Dış Ticarete Etkisi

Hazar Dördüncü¹ 

Öz

Ulaştırma, küresel ekonomin en az görünen ancak en hayati bileşenlerinden biridir. Hammaddeler, ara ürünler ve bitmiş ürünlerin taşımacılığı, yük taşımacılığının, dolaylı yoldan da küreselleşmenin ve küresel ekonominin önemli bileşenleridir. Türkiye transit geçiş ülkesi olmakla beraber coğrafi avantajı sayesinde bölgenin aynı zamanda lojistik üssü de olabilecek bir konuma sahiptir. Bununla birlikte Türkiye ihracat ve ithalatının büyük kısmını denizyolu ile gerçekleştirmektedir. Ancak hem coğrafi etkenler hem de yetersiz altyapı nedeniyle yurtiçi yük taşımacılığı %90 oranda karayolu ile sağlanmaktadır. Karayolu taşımacılığı denizyolu ve demiryolu taşımacılığına göre daha esnek bir taşıma imkânı sunmakla beraber hem düşük hacimle yük taşınması hem de maliyet açısından diğer iki taşıma moduna göre daha dezavantajlıdır. Buna bağlı olarak hem uluslararası ticarete hem de yurtiçi yük taşımacılığında navlun maliyetlerini arttırmaktadır. Bu çalışma kapsamında da Türkiye'nin gerçekleştirmiş olduğu dış ticaret hacminin ulaştırma modları arasında dağılımı yük ve paha bakımından açıklanan ihracat ve ithalat verileri incelenmiş aynı zamanda da en çok ithalat ve ihracatı gerçekleştiren iller ve bölgeler analiz edilmiştir. Sonuç olarak, i) kamu yatırımlarının tüm lojistik modlar arasında daha dengeli bir şekilde dağıtılması, ii) ulaştırma sektöründe eksik altyapı çalışmalarının tamamlanması gerekliliği, iii) daha çevre dostu ve maliyeti karayoluna göre daha düşük olan demiryolu ve kabotaj denizyolu yük taşımacılığının özellikle yurtiçi yük taşımacılığı kapsamında geliştirilmesi, iv) ihracat ve ithalat yapan üretim tesislerinin sadece belirli bir bölgeye değil tüm ülkeye homojen bir şekilde dağılması, sürdürülebilir kalkınma ve sürdürülebilir bir taşımacılık için önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma Modları, Dış Ticaret, Uluslararası Taşımacılık, Lojistik, İthalat-İhracat

ABSTRACT

Transportation is one of the least apparent yet vitally important components of global economy. Transportation of raw materials, intermediate products or the final products are important components of freight shipment and indirectly globalization as well as global economy. While being a transit country, Turkey, by virtue of its geographical advantage, can be considered as a logistic site in the region due to its location. At the same time, Turkey conducts large sum of its exports and imports via maritime lines. However, due to geographical factors and insufficient infrastructures, road transportation is used at the national level in the ratio of 90%. In contrast to maritime and railroad transportation, road transportation offers a more flexible transportation, yet, it is at a disadvantage due to freightage in low volumes and costs. Correspondingly, it increases the freight costs both in international trade and national freight shipment. In the scope of this study, first, the distribution of Turkey's foreign trade volume in between the modes of transportation is examined by utilizing the data on imports and exports based on freight and value; second, the cities and regions that principally take part in exports and import activities are analyzed.

¹ Corresponded Author: Nişantaşı Üniversitesi Taşyoncası Sk No.1/Y Maslak 1453, Sarıyer İstanbul, hazar.dorduncu@nisantasi.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-9481-2063>



As a result, for sustainable development and sustainable transportation it is recommended that there is a necessity: i) to provide balanced distribution of public investments among all modes of logistics, ii) to complete the omitted infrastructure works, iii) in the context of particularly national freight transportation to develop the railroad and coaster maritime transportations as eco-friendly and as cost-efficient transportation modes in contrast to road transportation, iv) to homogeneously disperse the production facilities involved in imports and exports not only to specific regions but throughout the country.

Keywords: Modes of Transport, Foreign Trade, International Transport, Logistics, Import-Export

INTRODUCTION

Transportation is comprised of various elements allowing the transport of raw materials, equipment, semi-products, finished products or individuals from one point to another (Görçün, 2018). Although the conceptualization of transportation encompasses both passengers and cargos, in modern times, the concept of transportation is mainly used for cargo and freight shipment, whereas the term should involve “passenger” for all the passenger transportation activities (Özoğlu & Demirci, 2021).

Transportation sector is one of the sectors that are directly affected by national and international developments. Particularly in the periods when an increase in foreign trade volume is observed, it is confirmed that transportation has shown a sectoral growth, whereas in the periods where a decrease in foreign trade volume, reverse sectoral developments have been observed (Kalkınma Bakanlığı, 2018).

The impact of Covid-19 pandemic on global trade in services has been deeper compared to its impact on trade in goods. The lockdowns and restrictions at the global scale has negatively affected a significant number of service sectors, notably tourism and transportation sectors (Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2021). After hitting the bottom line in the first half of 2019, a very strong comeback has been observed in freight shipment in 2021 yet causing significant capacity problems and an increase in freight costs which in turn shifted the transportation sector from being an undesirable one into a sector in demand (KPMG Türkiye, 2021).

Turkey continues to have a significant potential in the transportation and logistics sector owing to its capacity in tourism and its critical geographical location (Takım & Ersungur, 2015). In this context, this article analyzes the different modes of export and import transportation in Turkey with respect to their advantages and disadvantages; and in line with the Republic of Turkey's 100th year objectives, it provides a list of improvements that needs to be achieved in the transportation sector.

LITERATURE REVIEW

Numbers of international trade is a great indicator for the economics of countries. Therefore forecasting in international trade and logistics is critically important. In the literature, several studies can be found that issues the forecasting on international trade. Shibasaki and Watanabe (2012) developed a prediction system in order to support discussions aimed at realizing trade liberalization and efficient transport among the APEC economies. Rashed et al. (2018) have used a combined approach to forecast container throughput of Hamburg-Le Havre ports. As a result, it has been shown that there exists a longrun relationship between the trade indices of EU19 and the total container throughput. Jaganjac, Obhodas and Jerkovic (2020) have forecasted the growth of e-commerce in Bosnia and Herzegovina.

It can be seen that in estimation and forecasting studies, many different methods have been used. Single Exponential Smoothing is one of the most widely used among these methods. In this paper, Single Exponential Smoothing method has been used. In the literature, the cement production in Turkey in 2017, 2018 and 2019 based on the data for the years 2000-2016 with the single exponential smoothing method has been estimated by Tüzement and Yıldız (2018). Container throughput of Ambarlı Port from 2022 to 2027 has been estimated by using single exponential smoothing İncaz and Karaköprü (2021). Uçakkuş and Koçyiğit (2019) estimated the use of surgical gauze in a hospital in Ankara based on historical data using the single exponential smoothing method. Yiğit (2016), who also forecasted the demand for medical supplies in hospitals by using the single exponential smoothing method.

1. Transportation Sector in Turkey and in the World

In the scope of the objectives of the 100th Anniversary of the Republic of Turkey, the largest sum of the budget is devoted to the transportation sector for the purposes of infrastructure investment. When looked at the sectoral breakdown of public investments made in the last four years (see Table 1), it is seen that the transportation sector has received the highest amount of sectoral investments. In the last twenty years though, the same sector has received more than 1 trillion TL; and the 60% of this budget, with the value of 600 billion TL, has been allocated for investments in highways (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019).

Table 1. Sectoral Breakdown of Public Investments (Million TL) (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019)

Sector/Year	2016	2017	2018	2019
Agriculture	7.767,00	10.090,00	11.961,00	7.795,00
Mining	936,00	1.365,00	989,00	1.043,00
Production	606,00	673,00	645,00	773,00
Energy	3.494,00	4.710,00	8.708,00	13.603,00
Transportation	23.460,00	28.115,00	42.681,00	31.304,00
Tourism	463,00	541,00	505,00	385,00
Housing	242,00	683,00	590,00	688,00
Education	10.967,00	12.632,00	14.022,00	16.419,00
Health	5.291,00	6.490,00	6.894,00	6.320,00
Other Services	13.053,00	16.021,00	17.706,00	17.709,00

Total	66.279,00	81.320,00	104.701,00	96.039,00
--------------	-----------	-----------	------------	-----------

When the breakdown of the other transportation and communication investments in between transportation modes are examined for the same period; it is seen that railroads took the second place after the highways, receiving a 20% share with the value of 200 billion TL in total. Whilst airlines received 10% share with the value of 100 billion TL, maritime lines share remained limited to 1% with the value of 10 billion TL (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020).

When the transportation modes adopted by the EU Member States are observed, it is seen that almost 40% of the exports are done via maritime lines, 25% via airlines, 25% via highways, and the remaining 10% via railroads and other transportation modes. For the imports, it is observed that the 51% of transportations are done via maritime lines, 22% via airlines, 21% via highways, and approximately 6% via railroads and other transportation modes (Eurostat , 2021).

As for the United States of America (USA), whilst 81% of exports are done via maritime lines, 9% via highways, 6.6% via railroads, 3.3% via pipeline transportation. For the imports, 59% of transportations are done via maritime lines, 12% via highways, 10% via railroads, and 17.8% via pipeline transportation (United States Department of Transportation, 2021).

2. Modes of Transportation

Freight transportation is divided into different modes based on the methods of transport: road transport, maritime transport, air transport, rail transport, pipeline transport, and combined transport. All modes of transportation have various advantages and disadvantages. The preferences on the mode of transportation must be made optimally in terms of freight costs, and appropriately in terms of the type of products from the viewpoint of timing and transportation capacity. Freight should be within the minimum range of logistics balance of costs as well as the capacity conditions, and inclusive of the limits of travel time (Zeng, Hu, & Huang, 2013).

In their study, Meixell and Norbis emphasized that for making a choice on the mode of transportation, matters such as international growth and international problems should be taken into account; and henceforth, modes that sustain low energy consumption in the process of supply chain must be preferred, and all these processes should be supported by logistics information systems (Meixell & Norbis, 2008).

2.1. Maritime Transportation in Turkey

As shown in Table 2, in the period of 2019-2020, 496.642.652 tons of cargo were handled at the Turkish ports; 138.902.823 tons of exports, 226.539.473 tons of imports took place; 504.742 semi-trailer trucks were transported via Ro-Ro ships internationally, and 11.626.650 TEU containers were handled (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019).

Tablo 2. Total Handled Cargo (Ton) (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019)

Year	Loading	Unloading	Transit	Total Handled Cargo
2011	103,033,885	195,933,688	64,379,150	363,346,723
2012	114,176,944	216,524,857	56,724,431	387,426,232
2013	115,630,332	215,643,211	53,657,215	384,930,758
2014	113,522,539	220,525,259	49,072,821	383,120,619
2015	118,047,006	234,904,592	63,085,097	416,036,695
2016	121,055,111	242,182,744	66,963,307	430,201,162
2017	143,590,078	264,154,093	63,429,725	471,173,896
2018	139,975,189	248,550,111	71,628,260	460,153,560
2019	159,927,595	249,266,519	74,974,298	484,168,412
2020	168,666,379	255,573,301	72,402,972	496,642,652

When the maritime transportation is compared with other transportation modes, it is seen that it has a comparative advantage on cost-effectiveness since it is more suitable for transporting products with larger volumes. Nonetheless, global rates of freight change is directly proportional to the supply-demand prices. The freight costs from port to port (see Table 3) has at most times exceeded 10.000 US dollars, primarily from ports in China to the rest of the world due to the constraints imposed on containers as a result of the Covid-19 pandemic.

Table 3. Rates for Transport by Sea Container (Costs From Port to Port - USD) (Alliance Experts, 2021)

Route	20ft Container	40ft Container
USA-CANADA	600-800 USD	900-1100 USD
USA-CHINA	1600-1800 USD	2400-2700 USD
UK-SPAIN	700-900 USD	1100-1300 USD
UK-AUSTRALIA	2500-2800 USD	4000 - 4500 USD

2.2. Rail Transportation in Turkey

As an environment friendly mode of transportation, railroad transportation is widely preferred across the EU Member States. In fact, railroads are so much identified with the EU Member States that the most of the European cities' central points has train stations. However, both in Europe and Turkey, the inflexibility of railroads in contrast to highways, and the technical problems frequently encountered during the freight transportation cause significant delays and a loss of interest.

Tablo 4. Length of High Speed and Conventional Lines of Turkey (KM) (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020)

Length of High Speed & Conventional Lines	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Length of Conventional Lines (Km)	11052	11112	11120	11209	11272	11319	11319	11395	11527	11590	11590
Length of High Speed Lines (Km)	888	888	888	888	1213	1213	1213	1213	1213	1213	1213
Total (Km)	11940	12000	12008	12097	12485	12532	12532	12608	12740	12803	12803

Despite being environment-friendly and more cost-efficient than road transportation, railroad transportation in Turkey, due to its geographical location and due to investments being made on passenger train routes rather than freight train routes, has not been developed like the other modes of transportation; and the conventional rail length has only reached from 7671 km as measured in 1950 to 11590 km in 2020 (see Table 4) (Polatoğlu, 2021).

2.3. Air Transportation in Turkey

In the civil aviation sector in Turkey, there are 10 airline companies that transport passengers and cargo. In the inventory list of these airline companies, the registered number of aircraft in 2015 were recorded as 489, whilst in 2020 this number has reached 554. As shown in Table 5, out of these aircrafts, 523 of them are passenger and 31 of them are cargo aircrafts belonging to the airline companies including THY, MNG ACT and ULS (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2020).

Table 5. Number of Aircraft Carrying Cargo (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2020)

YEAR	TURKISH AIRLINES	MNG AIRLINES	ACT AIRLINES	ULS AIRLINES	TOTAL
2018	15	6	5	3	29

2019	16	6	5	3	30
2020	18	5	5	3	31

The total carrying capacity (cargo+mail+luggage) of the planes used in airline transportation is recorded as 2.453.450 kg. When the mail and luggage items are excluded, the cargo traffic in 2019 has experienced a 10.10% drop in its carrying capacity with the weight of only 1.368.577 kg in total (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü , 2021).

Table 6. Total Air Cargo Traffic of Turkey (Ton) (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü , 2021)

Year	Domestic Line	International Line	Total Cargo Traffic(Ton)
2013	100.097	631.865	731.962
2014	104.941	737.300	842.241
2015	101.447	803.314	904.761
2016	81.587	951.356	1.032.943
2017	75.254	1.180.969	1.256.223
2018	52.807	1.335.815	1.388.622
2019	65.667	1.456.737	1.522.404
2020	51.043	1.317.533	1.368.576

The matter of speed gaining importance in the context of a competitive environment, airline transportation is mostly preferred for the items light in weight and heavy in value. In 2010, airline transportation has increased its share in exports from 6.4% to 8% with the addition of new aircrafts allocated for cargo transport (see Table 5). As seen in Table 6, freight transported via international flights recorded as 631.865 tons in weight in 2013 yet reaching the weight of 1.317.533 tons with an increase of 108% in total (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü , 2021).

2.4. Road Transportation in Turkey

As shown in Table 7, the domestic transportation rates recorded in 2018 show that 89.2% of the transportation was done via road transportation; whilst in contrast to the 2000s, a reduction in the shares of railroad and maritime transportation in the same year was recorded in the same year (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı).

Table 7. Domestic Freight Rates (%) (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı)

	Air Transport	Maritime Transport	Rail Transport	Road Transport
2000	0,2%	7,8%	5,3%	86,7%
2001	0,2%	8,6%	4,3%	86,9%
2002	0,2%	6,3%	4,3%	89,2%
2003	0,2%	5,8%	5,1%	88,9%
2004	0,2%	4,2%	5,4%	90,2%
2005	0,2%	3,5%	5,0%	91,3%
2006		3,6%	5,0%	91,4%
2007		4,8%	4,9%	90,3%
2008		5,5%	5,3%	89,2%
2009		5,8%	5,2%	89,0%
2010		5,9%	5,3%	88,8%
2011		6,9%	5,1%	88,0%
2012		6,6%	4,8%	88,6%
2013		6,9%	4,4%	88,7%
2014		5,9%	4,6%	89,5%
2015		6,3%	3,9%	89,8%
2016		6,1%	4,1%	89,8%
2017		6,4%	4,3%	89,3%
2018		6,0%	4,8%	89,2%

Apart from taking the lead in the domestic transportation, road transportation takes the second place after maritime transportation in foreign trade transactions in Turkey. Besides, Turkey is one of the leading countries in Europe that has one of the largest vehicle fleets (TÜSiAD, 2012).

One of the main reasons for that can be explained based on the fact that road transportation with the largest share in the budget, is much more developed than other modes of transportation since Turkey has a transit location and is considered as an important logistics base. Particularly after the operationalization of the new highways, it became possible to bypass the roads in city centers hence shortening the travel time in general. With the investments used for the operationalization of Kuzey Marmara and İstanbul-İzmir highways, the length of the highways has reached 3523 km in 2020 from 2080 km recorded in 2000 (see Table 8) (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı , 2021).

Table 8. Highway Length of Turkey (KM) (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı , 2021)

Highway Length	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
State Highways (Km)	31.395	31.372	31.375	31.341	31.280	31.213	31.106	31.066	31.021	31.006	30.974
Provincial Roads (Km)	31.390	31.558	31.880	32.155	32.474	33.065	33.513	33.896	34.153	34.165	34.136
Motorways (Km)	2.080	2.119	2.127	2.244	2.278	2.282	2.542	2.657	2.842	3.060	3.523
Total (Km)	64.865	65.049	65.382	65.740	66.032	66.560	67.161	67.619	68.016	68.231	68.633

2.5. Pipeline Transportation in Turkey

Turkey, due to its geostrategic location has an important place in the global energy market. Also being a transit country in between petroleum and natural gas producer and consumer countries, increases Turkey’s role at the regional level (Güneş, 2018). In this context, the state investments on natural gas pipelines continue increase. As seen in Table 9, the natural gas pipeline with the length of 1126 km in 1995 has reached 3060 km in 2019. When looked at the new pipeline projects developed in years, it is seen that Turkey as a country which is neighboring the central petroleum and natural gas reserve basins in the world, is able to import the petroleum and natural gas it needs via these pipelines and at the same time contributes to the energy transport as a transit country due to its geographical location (European Commission, 2021).

Table 9. Length of Oil Pipelines (KM) (European Commission, 2021)

YEAR	LENGTH OF OIL PIPELINES (KM)
1995	1126
2000	2112

2005	3065
2010	3038
2015	3053
2018	3060
2019	3060

Turkey, whilst supplying with the energy import that it needs via these pipelines, as a transit country, it also takes the advantage of the projects it is involved on the petroleum and natural gas pipelines. Foremost among these advantages is the payments made to the transit country by the importing countries; and the supply of the petroleum or natural gas resources from the reserves saved for the transit transfer in the cases of sudden increase in the consumption of these energy resources (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2021).

3. Foreign Trade in Turkey by Modes of Transport

3.1. Export by Modes of Transport

As it can be seen in Table 11 and Table 12, in the last decade, the maritime transportation has received the largest share in exports in terms of the value of the freight. Road transportation on the other hand takes the second place in terms of providing added value to Turkey's exports. Nonetheless, when these two modes of transportation are examined, it is seen that road transportation had 40.88% share in exports whereas this has dropped down to 30.7% in 2020; and maritime transportation in the same period has increased from 51.42% to 59.7%.

Table 10. Percentage Shares of Transport Types in Exports by Years (By Percent) (Güler, 2020)

YEAR	ROAD TRANSPORT	AIR TRANSPORT	MARITIME TRANSPORT	RAIL TRANSPORT	OTHER*
2010	40,88	6,84	51,4	0,88	0
2011	37,6	6,42	55,05	0,93	0
2012	33,35	14,4	51,58	0,67	0
2013	35,66	8,61	55,09	0,64	0
2014	35,29	9,01	55,11	0,59	0
2015	32,7	12,1	54,64	0,56	0

2016	31,62	12,54	55,39	0,45	0
2017	29,59	10,98	58,99	0,44	0
2018	28	8,25	63,31	0,44	0
2019	30,36	8,28	60,82	0,54	0
2020	31,3	7,5	59,5	0,8	0,9
2021 (JAN.- OCT.)	30,7	8	59,7	0,7	0,9

*Includes; the pipeline, postal services, electric power transmission and self-propelled vehicles.

When Turkey’s exports are examined based on weight, parallel results are obtained with that of the value-based results. Particularly based on value, in 2015 the value of the exports recorded as 79.762.173 billion dollars, whereas in 2021, this value has reached 120.387.912 billion dollars. Airline and railroad transportations on the other hand get a small share in Turkey’s exports due to their limited capacities and insufficient levels of infrastructure or unsuitable geographical conditions. It is foreseen that the shares of airline transportation are likely to increase when the value of the exported products increase (Güler, 2020).

Table 11. Export by Mode of Transport 2013-2021 (General Trade System-USD) (Güler, 2020)

YEAR	ROAD TRANSPORT	AIR TRANSPORT	MARITIME TRANSPORT	RAIL TRANSPORT	OTHER*	TOTAL
2013	57.804.104	13.200.118	88.197.732	994.652	1.284.309	161.480.915
2014	61.133.176	14.388.661	88.900.953	964.170	1.117.902	166.504.862
2015	51.946.113	17.400.190	79.762.173	861.740	1.011.898	150.982.114
2016	49.537.436	17.908.782	80.139.270	673.816	987.696	149.246.999
2017	50.988.408	17.217.240	93.378.625	699.915	2.210.432	164.494.619
2018	52.222.468	14.127.905	108.802.681	753.544	1.262.157	177.168.756
2019	54.461.860	14.849.231	109.114.264	971.021	1.436.347	180.832.722

2020	53.127.588	12.732.561	100.907.927	1.287.765	1.581.914	169.637.755
2021	62.304.873	16.810.158	120.387.912	1.487.369	2.103.226	203.093.538

3.2. Import by Modes of Transport

As it can be seen in Table 12 and Table 13, the 58.5% of Turkey's imports based on the value and weight are made via maritime lines and 18.3% via highways.

Table 12. Percentage Shares of Transport Types in Imports by Years (By Percent) (Güler, 2020)

YEAR	ROAD TRANSPORT	AIR TRANSPORT	MARITIME TRANSPORT	RAIL TRANSPORT	OTHER*
2010	26,75	9,54	62,16	0,88	0,67
2011	21,97	10,62	65,85	0,93	0,63
2012	20,26	12,23	66,31	0,67	0,53
2013	18,69	15,21	65,28	0,64	0,18
2014	18,23	12,07	69,11	0,59	0
2015	19,09	11,11	69,14	0,56	0,1
2016	19,16	12,83	67,22	0,45	0,34
2017	18,01	16,33	65,1	0,44	0,12
2018	17,88	14,4	67,09	0,44	0,19
2019	20,56	16,17	62,47	0,54	0,26
2020	19,1	17,9	52,3	0,7	10
2021 (JAN.-OCT.)	18,3	10,1	58,5	1,1	12

*Includes; the pipeline, postal services, electric power transmission and self-propelled vehicles.

When the statuses of import and export are examined based on different modes of transportation, the most visible changes involve the dropping back of the share of railroad transportation to 18.3% in imports and the statistical data on the share of the other modes of transportation rising up to 12.63% of the total imports.

Table 13. Import by Mode of Transport 2013-2021 (General Trade System - USD) (Güler, 2020)

YEAR	ROAD TRANSPORT	AIR TRANSPORT	MARITIME TRANSPORT	RAIL TRANSPORT	OTHER*	TOTAL
2013	43.544.972	32.759.358	146.444.550	1.784.905	36.289.018	260.822.803
2014	40.577.283	24.889.608	147.778.523	1.253.892	36.643.124	251.142.429
2015	37.840.932	20.159.751	126.868.187	1.434.902	27.315.439	213.619.211
2016	36.716.500	23.107.208	121.013.276	1.768.602	19.583.655	202.189.242
2017	40.374.083	34.439.948	138.596.809	1.294.504	24.009.784	238.715.128
2018	39.129.380	28.756.745	136.737.402	1.299.419	25.229.537	231.152.483
2019	37.177.012	29.238.406	112.967.845	1.447.897	29.514.041	210.345.203
2020	41.883.477	39.260.478	114.838.355	2.144.863	21.389.634	219.516.807
2021	44.167.395	23.833.328	141.174.732	2.626.105	30.641.730	242.443.290

The most important reason for this is the use of pipelines in the category of the other modes of transportation to import energy resources (natural gas and petroleum). One other change took place in the airline transportation based on both value and weight; and the reason for that is the use of airline transportation for the goods heavy in value as shown in Table 14 (Güler, 2020).

Table 14. Average Value of 1 Kilogram Cargo (USD) (Güler, 2020)

Year	ROAD TRANSPORT		AIR TRANSPORT		MARITIME TRANSPORT		RAIL TRANSPORT	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
2016	4,59	1,76	184,65	21,1	0,63	1,02	1,66	1,2
2017	4,36	1,79	259,32	18,15	0,66	1,03	1,45	1,02
2018	4,27	1,8	253,14	13,1	0,68	1,07	1,45	1,2
2019	4	2,06	245,54	11,35	0,55	0,89	1,38	1,42

2020 (JAN-OCT)	4,18	2,04	423,35	22,36	0,53	0,75	1,65	1,35
----------------	------	------	--------	-------	------	------	------	------

4. Imports and Exports by Region and the Modes of Transport Used

When Turkey's export and import numbers are analyzed based on the regions and cities, it is observed that there is not a homogenous distribution as far as the geographic context is concerned. Table 15 and Table 16 show that in 2021, 62.7% of Turkey's exports took place in the Marmara, 12% in the Aegean, 8.5% in the Central Anatolia, 6.6% in the Mediterranean, 6.2% in the Southeast Anatolian, 3.5% in the Black Sea, and 0.5% in the East Anatolian regions. When the Marmara region is analyzed separately, it is observed that the 68.5% of the total exports are carried out by the firms registered in the county town of İstanbul. The import numbers also show that the Marmara region takes the lead with 62.8% share in imports; and it is followed respectively by the Central Anatolia region with 7.8%, the Mediterranean and the Aegean regions with 6.4%, the Southeast Anatolian region with 3%, the Black Sea region with 1.5%, and the East Anatolian region with 0.6%. With regards to the import numbers, there is also a registered confidential data worth 27.326.000 dollars. The breakdown of the imports based on cities show that İstanbul takes the lead with 51.2% followed by Kocaeli, Ankara and İzmir (TÜİK, 2021).

Table 15. Export By Regios & Cities (General Trade System – Thousand Dollars) (TÜİK, 2021)

CITY	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	REGION
UŞAK	260.347	269.267	224.144	249.915	249.737	244.766	253.834	241.619	368.638,20	Aegean Region
AFYONKARAHİSAR	358.935	359.751	303.355	309.292	339.840	369.665	408.669	371.264	380.794,60	Aegean Region
KÜTAHYA	172.286	182.039	169.214	180.545	216.016	217.305	220.825	234.443	390.691,95	Aegean Region
MUĞLA	292.520	344.727	383.567	415.924	448.790	508.257	567.509	608.142	774.043,30	Aegean Region
AYDIN	681.424	726.715	622.624	607.401	692.652	717.904	746.879	768.614	859.202,55	Aegean Region
DENİZLİ	2.694.157	2.774.038	2.483.397	2.374.601	2.742.274	3.063.896	2.883.701	2.866.931	4.574.358,28	Aegean Region
MANİSA	1.823.648	1.962.498	1.817.853	1.848.106	1.971.952	2.269.716	2.438.424	2.276.515	5.205.188,31	Aegean Region
İZMİR	10.862.890	11.110.894	9.458.963	9.713.438	10.934.381	12.264.536	12.168.872	11.609.970	12.230.575,02	Aegean Region
BAYBURT	316	1.249	7.361	6.912	117	1.227	485	7	44,53	Black Sea Region
BARTIN	20.299	11.176	12.473	13.806	19.646	33.585	29.025	25.731	26.009,15	Black Sea Region
TOKAT	27.758	27.641	23.080	17.456	18.034	19.318	18.817	34.217	33.866,28	Black Sea Region
SİNOP	31.314	25.829	19.530	21.296	19.586	28.624	30.225	29.981	35.220,88	Black Sea Region
ARTVİN	67.654	85.779	66.927	56.118	52.924	52.693	48.809	55.557	55.840,94	Black Sea Region

GÜMÜŞHANE	6	208	27	37	51.258	34.226	49.532	38.076	67.407,72	Black Sea Region
AMASYA	86.267	97.920	88.776	75.690	93.050	109.959	114.220	91.634	71.659,62	Black Sea Region
BOLU	155.361	178.446	119.093	133.024	141.110	144.544	122.652	111.110	152.084,16	Black Sea Region
RİZE	354.741	315.612	196.017	160.977	160.852	151.009	169.351	165.692	207.348,18	Black Sea Region
GİRESUN	149.461	212.722	190.551	165.990	153.803	149.693	229.184	259.960	356.088,95	Black Sea Region
ORDU	169.078	202.317	221.045	163.115	225.273	204.168	245.986	234.774	365.099,15	Black Sea Region
KASTAMONU	129.290	43.813	42.803	43.797	92.534	124.748	94.494	302.499	401.470,37	Black Sea Region
DÜZCE	95.493	94.396	88.783	97.474	107.650	109.025	184.610	225.156	407.230,95	Black Sea Region
KARABÜK	257.739	296.191	214.224	244.913	325.786	367.166	382.771	414.947	627.843,31	Black Sea Region
ZONGULDAK	297.579	401.000	189.361	231.719	313.874	471.771	404.698	408.934	816.864,08	Black Sea Region
ÇORUM	174.953	241.303	333.283	209.640	171.714	714.557	1.539.823	909.396	1.123.906,43	Black Sea Region
TRABZON	1.183.247	1.324.443	1.552.530	1.342.442	1.200.923	1.064.045	1.164.033	1.060.371	1.183.889,62	Black Sea Region
SAMSUN	423.397	465.377	402.714	367.582	461.934	642.185	730.349	743.703	1.272.513,86	Black Sea Region
YOZGAT	21.495	16.921	11.091	10.648	11.952	9.522	13.499	15.284	16.417,14	Central Anatolia Region
SİVAS	78.550	91.375	77.886	80.166	93.109	96.098	92.752	92.338	71.713,22	Central Anatolia Region
KIRIKKALE	14.956	17.310	16.625	19.913	10.472	11.124	12.731	11.130	77.404,13	Central Anatolia Region
NİĞDE	68.923	68.184	57.106	58.898	61.202	59.106	58.414	62.848	79.750,26	Central Anatolia Region
NEVŞEHİR	49.038	46.818	36.890	50.052	61.227	54.539	69.545	51.085	95.056,00	Central Anatolia Region
KIRŞEHİR	209.242	213.225	169.609	167.988	189.169	225.213	222.932	203.441	126.958,99	Central Anatolia Region
AKSARAY	74.124	85.363	78.672	79.949	99.344	113.748	119.092	111.958	170.446,66	Central Anatolia Region
KARAMAN	334.817	357.482	299.508	305.597	318.170	301.870	266.526	257.227	274.941,73	Central Anatolia Region
ÇANKIRI	61.253	69.252	68.575	78.858	148.618	183.927	250.693	232.216	286.466,14	Central Anatolia Region
ESKİŞEHİR	818.979	904.060	827.323	856.794	896.696	1.048.551	1.134.818	927.266	1.165.351,84	Central Anatolia Region

KAYSERİ	1.889.386	2.120.071	1.809.533	1.743.457	1.876.654	2.362.967	2.496.210	2.625.497	2.897.741,78	Central Anatolia Region
KONYA	1.353.485	1.482.362	1.354.000	1.314.247	1.548.956	1.782.997	1.990.513	2.166.857	2.997.558,21	Central Anatolia Region
ANKARA	7.921.971	8.494.588	7.181.228	6.679.492	6.930.439	7.827.802	8.464.471	8.006.398	9.321.527,95	Central Anatolia Region
TUNCELİ	43	328	237	131	520	646	229	225	332,64	Eastern Anatolia Region
KARS	635	411	0	136	361	208	487	1.247	1.274,10	Eastern Anatolia Region
MUŞ	32.148	8.943	868	496	7.260	5.948	1.633	134.865	2.263,31	Eastern Anatolia Region
BİNGÖL	6.295	8.551	3.559	1.202	1.688	971	1.134	2.836	4.676,77	Eastern Anatolia Region
ARDAHAN	510	1.208	1.054	1.835	2.055	1.315	1.893	3.583	5.339,12	Eastern Anatolia Region
BİTLİS	3.471	4.550	3.534	2.663	3.989	6.369	5.379	4.782	7.196,96	Eastern Anatolia Region
ERZİNCAN	7.430	6.062	6.251	9.219	10.501	11.244	14.935	20.483	24.068,53	Eastern Anatolia Region
ERZURUM	38.514	33.140	19.992	17.516	17.073	15.283	22.362	23.549	28.480,26	Eastern Anatolia Region
AĞRI	60.085	86.395	91.152	59.136	52.047	30.602	36.150	33.671	34.565,96	Eastern Anatolia Region
HAKKARİ	280.612	389.443	185.799	23.588	72.050	58.522	44.440	38.204	35.319,33	Eastern Anatolia Region
VAN	27.561	28.784	20.435	38.790	44.740	38.797	49.591	25.358	59.131,55	Eastern Anatolia Region
İĞDIR	140.707	123.497	132.433	97.566	106.302	91.360	76.377	86.198	94.477,32	Eastern Anatolia Region
ELAZIĞ	262.529	234.682	169.676	252.668	321.291	221.191	209.767	148.940	335.893,82	Eastern Anatolia Region
MALATYA	307.737	311.199	250.101	248.397	235.780	224.177	278.957	288.953	425.127,67	Eastern Anatolia Region
KIRKLARELİ	256.097	400.155	502.029	183.247	164.326	175.743	188.102	179.744	16.000,87	Marmara Region
EDİRNE	31.353	42.830	36.947	39.333	42.166	51.762	60.057	68.188	63.041,71	Marmara Region
ÇANAĞKALE	198.011	149.209	129.482	108.963	124.917	152.911	169.681	147.071	78.834,47	Marmara Region
BİLECİK	80.079	79.830	124.304	77.180	96.923	101.366	89.502	109.546	116.290,89	Marmara Region

BALIKESİR	619.082	533.940	516.550	519.248	533.760	598.754	579.246	604.146	789.924,79	Marmara Region
YALOVA	305.967	265.139	256.569	358.030	380.152	310.864	438.857	528.665	855.675,96	Marmara Region
TEKİRDAĞ	1.819.296	1.760.276	1.541.084	1.495.402	1.616.206	1.913.609	1.948.239	1.925.277	1.370.410,98	Marmara Region
SAKARYA	2.352.657	2.724.406	2.077.529	2.685.657	5.364.278	5.735.632	5.351.062	4.623.705	5.099.790,15	Marmara Region
BURSA	9.456.295	9.970.943	9.140.463	10.364.727	11.066.414	11.716.921	10.898.036	9.548.796	14.959.238,46	Marmara Region
KOCAELİ	9.346.061	9.068.910	7.403.620	6.495.764	8.134.520	9.035.750	9.917.083	7.719.019	17.331.600,63	Marmara Region
İSTANBUL	81.576.600	84.831.850	79.274.723	77.766.581	83.448.092	88.203.471	88.827.640	82.853.001	88.860.053,20	Marmara Region
BURDUR	137.863	201.607	209.606	179.272	206.913	201.993	206.446	222.113	291.240,58	Mediterranean Region
OSMANIYE	133.794	93.680	136.783	142.724	163.040	273.180	306.476	205.294	423.902,19	Mediterranean Region
ISPARTA	135.478	137.670	127.334	151.793	193.367	198.749	210.895	205.589	440.204,12	Mediterranean Region
KAHRAMANMARAŞ	846.406	907.913	811.532	866.656	935.686	978.598	890.749	861.150	1.395.484,32	Mediterranean Region
ANTALYA	1.289.253	1.257.890	1.184.483	1.268.978	1.581.492	1.668.718	1.769.892	1.990.744	1.865.831,32	Mediterranean Region
ADANA	1.901.578	1.913.737	1.666.503	1.597.913	1.836.671	2.017.698	1.947.764	1.869.258	2.492.154,91	Mediterranean Region
MERSİN	3.383.857	3.231.017	2.469.650	2.633.264	2.682.629	2.814.211	3.091.336	3.209.165	2.601.046,15	Mediterranean Region
HATAY	2.889.945	2.302.460	1.903.731	1.827.033	2.410.737	2.965.359	3.063.174	2.657.968	4.046.191,65	Mediterranean Region
BATMAN	44.646	46.655	32.114	26.924	47.867	44.443	35.728	36.852	41.704,26	Southeastern Anatolia Region
SİİRT	9.785	1.368	13.053	133.296	27.990	19.762	39.485	75.151	87.961,07	Southeastern Anatolia Region
ADIYAMAN	100.376	339.028	548.636	344.303	137.788	85.269	67.278	88.468	116.176,02	Southeastern Anatolia Region
ŞANLIURFA	224.891	267.067	274.787	191.625	143.509	150.115	153.873	153.412	166.348,34	Southeastern Anatolia Region
DİYARBAKIR	281.376	254.084	192.754	159.575	198.064	212.778	218.852	254.446	231.252,13	Southeastern Anatolia Region
KİLİS	26.183	46.023	83.167	107.300	86.940	94.543	71.293	68.204	309.401,32	Southeastern Anatolia Region

ŞIRNAK	1.140.825	770.362	578.779	475.614	567.565	429.143	464.039	642.193	820.105,32	Southeastern Anatolia Region
MARDİN	1.091.117	975.263	913.616	923.368	982.816	905.276	832.736	962.941	958.756,63	Southeastern Anatolia Region
GAZİANTEP	6.707.624	6.950.431	6.719.406	6.860.579	6.990.184	7.208.951	7.811.872	8.163.001	10.092.165,38	Southeastern Anatolia Region
Unknown	259.758	21.566	8.048	12.040	2.233	40.502	21	5.735		Unknown
TOTAL	157.021.244	161.848.326	146.795.813	145.109.321	159.805.310	172.046.963	175.751.304	164.553.514	203.247.200,38	

The data shown in Table 15 and Figure 1 proves that İstanbul, Kocaeli and Bursa are the leading cities wherein the large part of Turkey's exports take place. Table 16 on the other hand shows that İstanbul and Kocaeli are the two main cities involved in Turkey's imports (TÜİK, 2021).

Table 16. Import By Regions & Cities (General Trade System – Thousand Dollars) (TÜİK, 2021)

CITY	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (JAN-DEC)	REGION
Afyonkarahisar	57 119	57 136	47 619	110 438	103 279	79 265	76 357	83 624	45 061	Aegean Region
Aydın	256 492	238 189	261 192	240 885	241 434	245 139	199 303	205 615	289 633	Aegean Region
Denizli	2 105 092	2 078 609	1 785 947	1 527 304	1 910 261	1 922 732	1 429 327	1 459 302	1 906 230	Aegean Region
İzmir	11 769 194	11 114 600	9 808 915	9 743 666	10 912 751	10 585 579	8 676 072	8 476 251	9 864 108	Aegean Region
Kütahya	122 292	180 481	131 185	102 321	148 381	104 410	83 804	131 122	122 054	Aegean Region
Manisa	2 717 724	3 275 865	3 209 470	2 535 749	3 079 661	2 750 865	2 382 351	2 432 464	2 961 668	Aegean Region
Muğla	415 710	114 983	119 809	171 629	267 090	248 252	318 136	281 519	261 753	Aegean Region
Van	45 414	50 399	32 574	58 308	106 321	83 147	163 016	18 091	20 813	Aegean Region
Amasya	25 568	36 315	26 285	42 798	40 065	48 448	39 855	38 515	41 706	Black Sea Region
Artvin	36 495	30 454	29 275	24 747	36 298	23 336	23 673	17 793	27 394	Black Sea Region
Bartın	7 897	8 411	11 964	11 472	10 250	12 881	6 269	4 204	3 631	Black Sea Region
Bayburt	4 099	2 720	4 027	12 264	583	225	4	72	72	Black Sea Region
Bolu	211 132	190 215	177 909	146 799	191 322	173 379	157 832	164 838	158 024	Black Sea Region
Çorum	111 137	305 160	283 250	231 677	220 071	514 916	1 656 627	2 647 202	818 022	Black Sea Region

Düzce	81 322	83 275	91 626	73 520	80 686	82 215	118 182	134 964	194 265	Black Sea Region
Giresun	9 445	14 426	13 520	14 628	16 436	21 379	14 048	23 568	18 955	Black Sea Region
Gümüşhane	2 127	77	1 306	159	138	4 830	1 287	2 958	1 008	Black Sea Region
Karabük	519 719	568 411	629 783	418 266	683 140	733 438	742 764	615 593	1 099 433	Black Sea Region
Kastamonu	54 256	60 810	159 444	150 512	189 837	238 641	87 262	149 194	156 953	Black Sea Region
Ordu	33 729	50 922	48 359	38 814	62 391	35 981	20 970	22 497	30 953	Black Sea Region
Rize	38 155	38 423	20 596	16 874	10 397	16 287	26 984	34 263	44 504	Black Sea Region
Samsun	778 068	773 568	645 672	558 050	764 740	828 304	706 924	788 046	1 016 234	Black Sea Region
Sinop	6 027	6 419	9 914	10 405	5 123	10 040	7 371	9 444	7 996	Black Sea Region
Tokat	21 216	21 255	24 671	18 341	19 318	17 605	14 621	12 787	12 792	Black Sea Region
Trabzon	109 882	113 044	201 246	87 504	68 566	87 873	90 319	98 371	113 505	Black Sea Region
Aksaray	46 112	48 192	58 068	48 540	49 271	73 734	36 420	39 703	52 791	Central Anatolia Region
Ankara	10 669 185	11 077 124	9 676 835	10 755 943	12 178 015	13 410 355	11 027 600	11 457 722	13 349 313	Central Anatolia Region
Çankırı	31 792	91 846	70 720	91 881	139 882	143 689	182 155	133 051	156 704	Central Anatolia Region
Eskişehir	710 580	764 562	682 810	681 300	779 451	890 272	852 173	779 237	876 321	Central Anatolia Region
Karaman	103 101	102 398	117 282	121 133	114 115	89 356	87 267	102 098	72 419	Central Anatolia Region
Kayseri	1 529 514	1 470 946	1 282 317	1 329 596	1 784 386	1 340 390	1 066 746	1 229 581	1 560 433	Central Anatolia Region
Kırıkkale	7 974	8 237	10 056	17 304	5 958	11 924	20 824	11 072	17 877	Central Anatolia Region
Kırşehir	188 694	195 180	185 536	204 563	279 245	326 462	281 822	252 088	331 220	Central Anatolia Region
Konya	1 073 134	1 277 380	1 049 628	916 891	970 334	828 158	752 777	877 587	1 056 955	Central Anatolia Region
Nevşehir	35 081	37 235	42 137	32 401	33 762	47 942	40 664	23 325	27 456	Central Anatolia Region
Niğde	32 119	47 704	30 270	34 757	28 425	36 839	45 578	60 877	56 022	Central Anatolia Region

Sivas	122 578	49 377	44 975	54 889	50 254	50 958	45 692	37 476	50 061	Central Anatolia Region
Zonguldak	1 349 958	1 186 590	1 037 874	771 108	1 306 689	1 350 582	1 177 306	1 174 579	1 687 479	Central Anatolia Region
Ağrı	91 022	67 245	90 232	133 152	191 469	93 976	96 295	68 367	76 525	Eastern Anatolia Region
Ardahan	189	-	156	337	96	-	-	158	45	Eastern Anatolia Region
Bingöl	966	1 110	681	1 028	16 351	988	485	952	598	Eastern Anatolia Region
Bitlis	1 971	2 622	1 786	16 092	7 937	3 186	1 718	1 333	1 593	Eastern Anatolia Region
Elazığ	21 624	22 485	19 816	45 108	50 804	22 688	22 166	26 250	19 833	Eastern Anatolia Region
Erzincan	22 806	18 360	8 237	6 788	8 410	4 723	1 763	1 425	1 797	Eastern Anatolia Region
Erzurum	34 301	37 611	36 258	30 184	38 237	43 095	34 106	45 022	97 152	Eastern Anatolia Region
Hakkari	40 586	70 818	8 457	10 118	48 591	38 001	44 705	37 135	67 200	Eastern Anatolia Region
Iğdır	11 120	17 184	15 264	16 715	30 184	21 378	15 508	13 048	15 881	Eastern Anatolia Region
Kars	2 780	3 385	1 336	2 263	4 273	10 350	3 241	1 046	1 082	Eastern Anatolia Region
Malatya	77 548	86 767	73 124	88 893	125 892	102 412	94 189	114 404	98 893	Eastern Anatolia Region
Muş	2 859	1 663	1 389	2 189	1 086	1 371	1 315	111 663	78 492	Eastern Anatolia Region
Tunceli	771	62	486	279	2 662	93	478	135	922	Eastern Anatolia Region
Yalova	173 144	177 283	191 955	169 424	610 612	573 198	641 957	649 002	973 090	Eastern Anatolia Region
Balıkesir	611 161	495 317	437 317	395 799	402 148	398 221	412 547	401 905	495 865	Marmara Region
Bilecik	102 732	138 192	89 357	110 827	122 158	119 226	52 414	53 889	73 815	Marmara Region
Bursa	8 266 123	8 465 324	8 361 708	9 139 341	9 524 265	8 892 031	7 982 429	7 606 514	7 779 946	Marmara Region
Çanakkale	96 702	80 548	78 401	79 552	87 016	85 086	67 659	86 511	97 741	Marmara Region
Edirne	102 278	106 793	72 828	79 949	95 580	66 722	90 074	108 731	107 346	Marmara Region

İstanbul	146 056 467	139 891 414	121 178 389	117 092 959	135 791 869	125 175 604	109 280 926	126 858 302	124 802 730	Marmara Region
Kırklareli	158 238	115 969	102 929	325 991	132 565	149 754	190 144	152 196	176 753	Marmara Region
Kocaeli	12 810 449	13 015 339	9 579 959	8 899 210	22 006 951	14 508 972	8 848 257	9 560 514	13 360 713	Marmara Region
Sakarya	1 769 366	1 751 246	1 600 861	2 205 251	3 185 522	3 244 739	3 035 322	2 915 926	2 858 180	Marmara Region
Tekirdağ	2 797 361	1 977 055	1 572 873	1 405 695	1 559 286	1 707 202	1 639 959	1 651 160	2 181 662	Marmara Region
Yozgat	7 216	8 050	9 114	27 538	28 453	21 884	25 331	20 980	13 296	Marmara Region
Adana	2 604 864	2 460 616	1 836 681	1 682 349	1 979 631	2 062 409	2 114 734	2 127 118	3 142 392	Mediterranean Region
Antalya	879 485	1 012 889	1 125 977	1 258 975	1 285 505	993 249	1 055 288	1 155 561	1 176 473	Mediterranean Region
Burdur	23 844	21 520	27 909	38 253	45 991	36 548	18 410	24 419	36 921	Mediterranean Region
Hatay	4 163 225	3 533 621	3 626 195	2 988 212	4 254 361	4 142 469	3 882 827	3 733 336	5 875 406	Mediterranean Region
Isparta	54 431	48 055	45 530	96 247	85 254	46 601	36 467	38 084	48 719	Mediterranean Region
Kahramanmaraş	1 172 399	1 217 453	1 004 577	1 170 703	1 320 502	1 126 245	1 134 298	982 322	1 128 069	Mediterranean Region
Mersin	4 377 188	3 906 526	2 417 512	2 430 207	2 715 794	2 293 598	2 767 004	2 841 198	3 413 407	Mediterranean Region
Osmaniye	648 343	836 973	692 040	566 328	623 175	709 091	480 150	494 677	711 173	Mediterranean Region
Adıyaman	47 060	56 103	44 987	53 069	86 507	47 771	42 078	67 091	64 284	Southeastern Anatolia Region
Batman	31 401	29 522	24 016	36 750	147 832	68 856	40 407	42 537	21 967	Southeastern Anatolia Region
Diyarbakır	98 839	55 507	54 834	53 582	73 880	71 022	72 234	104 696	93 717	Southeastern Anatolia Region
Gaziantep	5 072 731	5 381 079	4 478 431	4 507 358	5 068 823	4 874 476	5 065 632	5 276 938	6 525 930	Southeastern Anatolia Region
Kilis	21 051	21 795	39 832	35 410	41 245	65 091	36 984	50 794	56 852	Southeastern Anatolia Region
Mardin	122 885	149 789	104 442	101 532	153 438	151 829	261 592	327 557	327 092	Southeastern Anatolia Region
Siirt	5 259	11 719	7 550	97 930	11 817	40 565	25 944	13 887	30 126	Southeastern Anatolia Region

Şanlıurfa	225 819	244 690	147 622	141 829	162 498	148 534	203 018	231 523	307 451	Southeastern Anatolia Region
Şırnak	208 813	104 909	93 824	89 481	83 195	46 719	69 205	60 877	63 746	Southeastern Anatolia Region
Uşak	204 844	240 015	193 973	196 307	242 088	208 473	165 217	180 443	195 353	Unknown
Confidential Data	31 650 160	29 287 655	21 953 872	14 878 639	9 262 206	21 086 862	27 624 317	17 239 472	27 326 081	
Nonspecified	511 247	199 217	102 428	73 967	110 643	177 350	6 024	7 018	5 167	
TOTAL	243 379 180	234082 565	213619 211	187757 252	222 052 270	215 216 240	197 179 851	206 446 910	226 992 785	

When the regional impact of foreign trade is analyzed, the export and import mobility in geographical terms, fitted tightly within 200 square kilometer north-south and east-west lines; and this tightness brings along certain risks. In fact, despite export-import activities go on in this region with all modes of transportation, heavy road, i.e., truck/lorry mobility is experienced; and due to the positioning of the production facilities near to transfer ports, airports or railroads condenses heterogeneously the population density in these regions

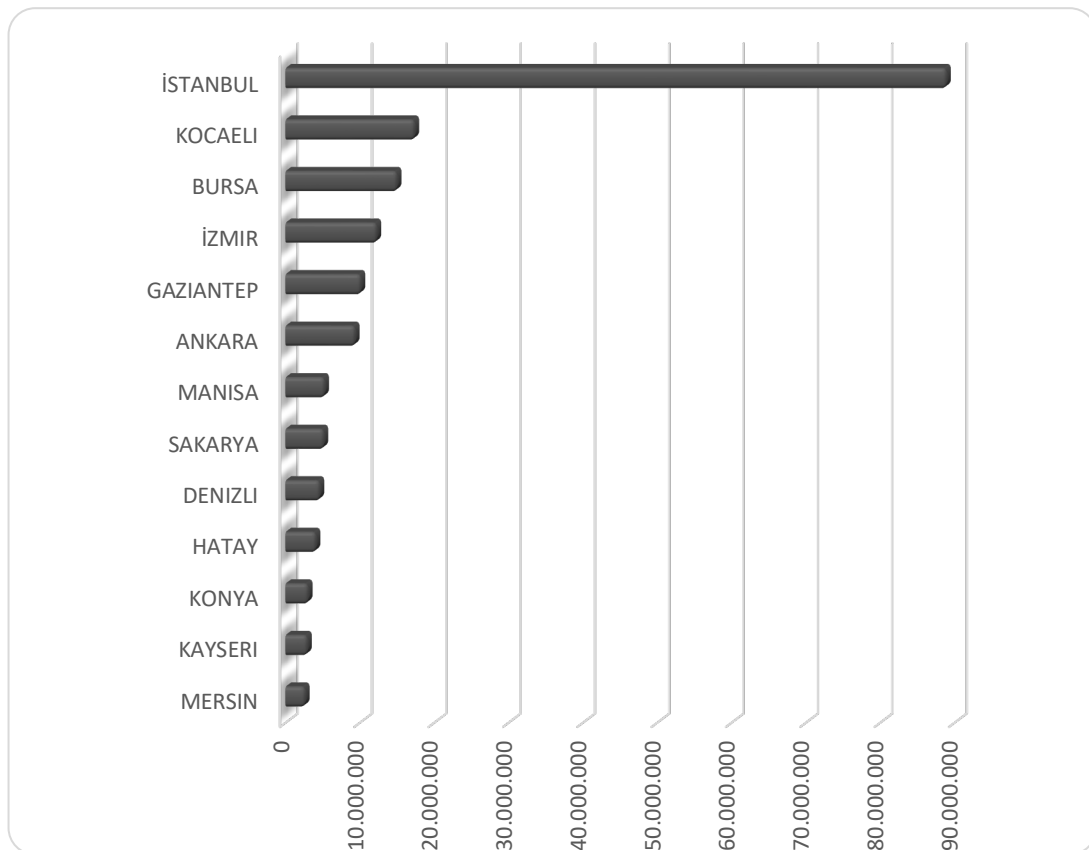


Figure 1. 10 Biggest Turkish Exporting Cities (Thousand Dollars) (TİM, 2021)

METHODS:

In this study, estimation was made using the single exponential smoothing method. In the single exponential correction method, the most recent observation value in the data pattern

is given the highest weight, and the previous observation values are given a decreasing weight. Here, the aim is to mathematically reduce historical data to reduce randomness a way to fix it. The estimation in the single exponential smoothing technique is as follows: calculated as:

$$St+1 = \alpha Dt + (1 - \alpha)St$$

Here: $St+1$: forecast value for period t+1

α : A fixed correction factor

St : predicted value at time t

Dt : actual value at time t

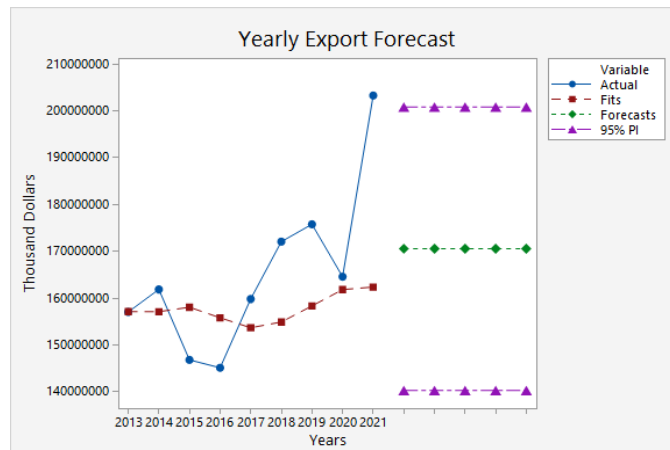


Figure 2. Yearly Export Forecast

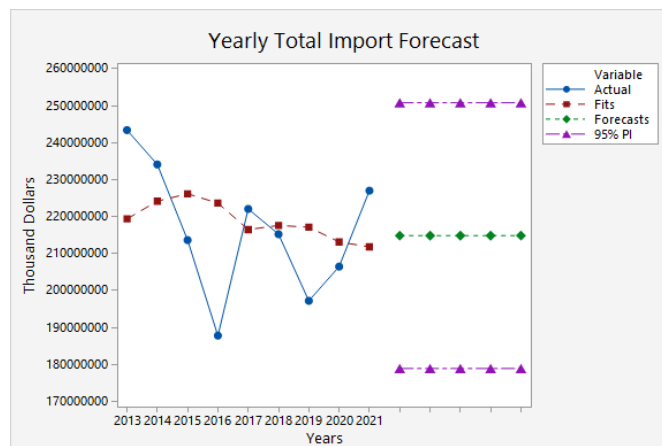


Figure 3. Yearly Import Forecast

RESULTS:

For the first time in history, whilst Turkey’s exports in 2021 have risen at the rate of 32.9% compared to the previous year with the value of 225 billion 368 million dollars; its foreign trade volume has reached 496.7 billion dollars; and the export/import coverage ratio has increased with the margin of 5.8% compared to the previous year, reaching up to 83.1% in 2021. Also in 2021, while all the 81 cities in Turkey have their share in exports, the total number of export firms has risen to 101.386.

When the modes of transportation of exports registered in 2021 is examined, it is observed that the “Maritime Line” is used at the utmost for exports (120.387.912 billion dollars), which is then followed by “Road” (62.304.873 billion dollars) and “Airline” (16.810.158 billion dollars) transportations respectively. In case of the modes of transportations of imports, while the “Maritime Line” takes the lead again (141.174.732 billion dollars), it is followed by “Road” transportation (44.167.395 billion dollars), and “Other Transportation Modes” (30.641.730 billion dollars).

When the general statistics are evaluated, along with a decrease in the air cargo transportation compared to the previous year, it followed a different course than air passenger transportation. One of the main reasons for that air cargo sector was affected by the Covid-19 pandemic to a lesser extent since it was necessary to continue with the global supply chain, and to transport medical equipment and medicines. In addition to that, it is observed that the maritime exports of the products that are particularly light in value but large in volume has shrunk 9% in ratio due to the breakdown in production and shrinking in demands because of Covid-19 pandemic. With the restart of the production process in factories in 2021 and with Turkish Lira reaching the competitive levels particularly in foreign trade, it is observed that the exports have increased 20% in ratio. Along with the airline and maritime transportation, one other important change that needs to be empathized is the one that took place in railroad transportation. In fact, whilst the railroad exports remained at the value of 753.544.000 dollars in 2018, with the exports via the Baku-Tbilisi-Kars (BTK) Pipeline Route and the exports to China via the Middle Corridor known as the “Iron Silkroad”, these number has risen to 50.6% in ratio, reaching the total value of 1.487.369.000 dollars.

In our analysis the forecast of the change in imports and exports in the next 5 years is predicted as follows: the export between 2022 and 2027 (see figure 2), the average is expected to be 170,532,620 (thousand dollars) at the 95% confidence interval (Lower bound 140.273.234, Upper bound 200.792.006 (thousand dollars)). For the import between 2022 and 2027 (see figure 3), the average is expected to be 214,827,800 (thousand dollars) at the 95% confidence interval (Lower bound 178.862.812, Upper bound 250.792.788 (thousand dollars)).

CONCLUSION:

Whilst road transportation is preferred mostly for interurban freight transportation in Turkey, the highest amount of investment within the budget is made on the development of highway infrastructure. Road transportation provides flexible option on short distance transportations and door to door deliveries but is not considered as cost-efficient or sustainable in long distance transportations due to its limited carrying capacity. Coastal shipping on the other hand does not come to fore as a transportation mode as flexible as road transportation due to its ability to provide service within a restricted geographical location. In terms of flexibility, airline transportation has similar infrastructure problems that are encountered by maritime and railroad transportation; and it is mostly used finitely for products that are heavy in value or perishable supplies due to high costs. Pipeline transportation does not feature a significant privilege in terms of freight cost reduction as it is usually preferred for the transportation or transit transformation of limited range of products. At this point, it can be stated that the railroad transportation should be popularized as an option that allows transfer of goods in

higher capacity in contrast to road transportation, and as a more flexible transportation mode in contrast to maritime transportation.

As part of exports and imports, the 60% of the handled products during loading and unloading are done via maritime line. Road transportation integrating maritime transportation through combined transportation get a share of 30% in exports whereas it gets a share of 20% in imports. The most important reason for that is because Turkey heavily uses pipeline transportation in imports; and uses road transportation for exports to the neighboring countries and regions. At this point, it can be emphasized that through reasserting combined transportation applications used in developed countries and the railroad transportation in domestic logistics, the reduction of freight costs and the development of sustainable logistics strategies can be achieved.

In conclusion, for Turkey to develop its exports in parallel to its transportation infrastructures it is necessary: (1) to change the unbalanced resource allocation among the transportation systems; and the shifting of the weight from road transportation to railroad and maritime transportation, (2) to give weight to combined transportation system to reduce the cost and time spent on individual transportation systems, (3) to redistribute the infrastructure investments in a balanced manner, particularly the investments concerning the railroads that remain in the background, (4) to disconnect the railway routes for the passenger trains and freight trains, (5) to expend the hinterlands of ports and make them suitable for combined transportation mode, to spread the production facilities homogenously across all regions and (7) to use more efficiently and effectively the logistics information system technologies.

Compliance with Ethical Standard

Conflict of Interests: The authors declare that there is no conflict of interest.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is not required for this study.

Acknowledgements: I have no thanks

REFERENCES:

- Alliance Experts. (2021, 12 14). *International Transportation of Goods, Transport Prices & Other Costs*. Alliance Experts:
<https://www.allianceexperts.com/en/knowledge/transportation-for-international-trade/> adresinden alındı.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *Kamu Yatırımlarının Sektörlere Göre Dağılımı*. Ankara: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (tarih yok). *Ulaştırma Türlerine Göre Taşınan Yolcu ve Yük Miktarı*. Ankara: T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü . (2021). *2020 Havayolu Sektör Raporu* . Ankara: Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı .
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2021, 12 14). *Boru Hatları ve Projeleri*.
<https://enerji.gov.tr/nukleer-enerji-ve-uluslararası-projeler-genel-mudurlugu-boru-hatlari-ve-projeleri> adresinden alındı
- European Commission. (2021). *EU Transport in Figures*. Luxembourg: European Commission.
- Eurostat . (2021). *International Trade in Goods by Mode of Transport*. Eurostat.

- Görçün, Ö. F. (2018). Ulaştırma Sistemlerine Giriş. K. Büyük içinde, *Ulaştırma Sistemleri ve Yönetimi* (s. 5). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Güler, A. (2020). *Lojistik Sektör Raporu 2020*. UTİKAD.
- Güneş, N. (2018, 05 12). *Türkiye'nin Stratejik Doğalgaz Boru Hatları*. <https://www.ilimvemedenyet.com/turkiyenin-stratejik-dogalgaz-boru-hatlari.html> adresinden alındı
- İncaz, S., & Karaköprü, U. O. (2021). The Importance of Ambarlı Port in Container Handling in Turkey; Forecasting Analysis for the Near Future and the Impact of COVID 19 Pandemic. *Kent Akademisi* 14.4, 899-910.
- Jaganjac, J., Obhodaš, I., & Jerković, D. (2020). Forecast of E-Commerce Growth in Bosnia and Hercegovina. *EMC REVIEW-ČASOPIS ZA EKONOMIJU* 19.1 , 151-166.
- Kalkınma Bakanlığı. (2018). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023): Ulaştırma*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.
- KPMG Türkiye. (2021). *KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış*. KPMG Türkiye.
- Meixell, M., & Norbis, M. (2008). A Review of the Transportation Mode Choice and Carrier Selection Literature. *The International Journal of Logistics Management* , 183-211.
- Özoğlu, B., & Demirci, S. (2021). Türkiye'de Karayolu Taşımacılığının Değerlendirilmesi: Bir Literatür Taraması. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 670-687.
- Polatoğlu, M. G. (2021). Demokrat Parti Dönemi Demiryolu Politikası (1950-1960). *Mavi Atlas*, 215-231.
- Rashed, Y., Meersman, H., Sys, C., Voorde, E. V., & Vanellander, T. (2018). A combined approach to forecast container throughput demand: Scenarios for the Hamburg-Le Havre range of ports. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 117, 127-141.
- Shibasaki, R., & Watanabe, T. (2012). Future forecast of trade amount and international cargo flow in the APEC Region: An application of Trade-Logistics Forecasting Model. *Asian Transport Studies*, 194-208.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2020, 12 31). *Havayolu Uçak Filosu İstatistikleri*. <https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/4547-istatistikler> adresinden alındı
- Takım, A., & Ersungur, Ş. (2015). Taşıma Şekillerine Göre Türkiye'de Dış Ticaretin Analizi: Mevcut Durum, Sorunlar ve Beklentiler. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* , 357-376.
- TİM. (2021). *İhracat 2021 Raporu*. İstanbul: Türkiye İhracatçılar Meclisi .
- TİM. (2021). *İhracat Rakamları: İller Bazında Rakamlar*. Türkiye İhracatçılar Meclisi .
- TÜSİAD. (2012). *Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri: Maliyet ve Rekabet Unsurları*. İstanbul: TÜSİAD.
- TÜİK. (2021). *İllere Göre İhracat*. Türkiye İstatistik Kurumu.
- TÜİK. (2021). *İllere Göre İthalat*. Türkiye İstatistik Kurulu.
- Tüzemen, A., & Yıldız, Ç. (2018). Geleceğe Yönelik Tahminleme Analizi: Türkiye Çimento Üretimi Uygulaması. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi* 16.3, 162-177.
- Uçakkuş, P., & Koçyiğit, S. Ç. (2019). Sağlık Kurumlarında Talep Tahmini: Cerrahi Gazlı Bez Üzerine Uygulama. *İşletme Araştırmaları Dergisi* 11.4, 3421-3429.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı . (2021). *Devlet ve İl Yolları Envanteri*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). *2019 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri*. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). *Bütçe*. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020). *TCDD 2016-2020 İstatistik Yıllığı*. Ankara: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020). *Veriseti*. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- United States Department of Transportation. (2021). *U.S. - International Freight Trade by Transportation Mode*. Washington: Bureau of Transportation Statistics.
- Yiğit, V. (2016). Hastanelerde tıbbi malzeme talep tahmini: Serum seti tüketimi üzerinde örnek bir uygulama. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi* 5(4), 207-222.
- Zeng, T., Hu, D., & Huang, G. (2013). The Transportation Mode Distribution of Multimodal Transportation in Automotive Logistics. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 405-417.]



İnsan Ölçeğinde Tasarlanan Kentsel Mekanlar ve Kent Sakinlerinin Aidiyet Duyguları Üzerine Bir Değerlendirme

An Evaluation of Urban Spaces Designed at Human Scale and Urban Residents' Sense of Belonging

Leila Akbarishahabi¹ 

öz

Kentsel tasarım ilkeleri arasında yer alan insan ölçeği mekândaki fiziksel bileşenlerin ölçüleri ile ilgili bir kavramdır. Mekânın ölçü birimi insan olduğundan, kentsel mekânların insan ölçeğinde tasarlanması ve bu mekânlarda insan ölçüsünde bileşenlerin varlığı bireyde benim gibi hissi uyandırmaktadır. Bu benlik hissi insan-mekân ilişkisinin güçlenmesine ve aidiyet duygusunun oluşup gelişmesine neden olmaktadır. Sosyal sürdürülebilirlik için, bireyde aidiyet duygusunun gelişmesi önemlidir. Aidiyet mekândaki güven duygusunun artması, yabancılaşma ve suç eğiliminin azalmasına yardımcı olmaktadır. Bu çalışmanın amacı, insan ölçeği ve aidiyet duygusu arasındaki ilişkiyi vurgulamaktır. Çalışmanın hipotezine göre, kentsel mekânlarda insan ölçeğindeki tasarımlar ve elemanların varlığı, kent sakinlerinin aidiyet duygularını geliştirmektedir. Çalışmada 400 katılımcı ile anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların kentsel mekânlarda dolaşırken fark ettikleri kentsel elemanlar ve aynı zamanda, mekâna aidiyet duyguları sorgulanmıştır. Daha sonra, kentsel elemanlar bağımsız ve aidiyet duygusu bağımlı değişkenler olarak tanımlanmış, çoklu regresyon analizi yapılmıştır. Sonuç olarak, katılımcıların aidiyet duyguları ve peyzaj elemanları, kent mobilyaları, kaldırım ve yaya yürüyüş yolları, bina cephelerindeki girinti-çıkıntılar ve kapı- pencere yoğunluğu gibi değişkenler arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, katılımcıların aidiyet duyguları ve fark ettikleri eleman olarak arabalar arasında anlamlı ve negatif bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Sonuç olarak, kentsel tasarım projelerinde yayalara yönelik mekânların tasarlanması bireylerin aidiyet duygularının gelişmesine neden olmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel tasarım, İnsan ölçeği, Aidiyet duygusu

ABSTRACT

The human scale, among the principles of urban design, is a concept related to the sizes of the physical components in the space. Since the measurement unit of the space is human, the design of urban spaces at human scale and presence of human-sized components in these spaces evoke the feeling of like me in the individual. This sense of self leads to strengthening the human-space relationship and forming and developing a sense of belonging. For social sustainability, it is important to develop a sense of belonging in the individual. The sense of belonging helps to increase the sense of trust in place and decrease the alienation and tendency of crime. The aim of this study is to emphasize the relationship between human scale and sense of belonging. According to the study's hypothesis, the existence of human scale designs and elements in urban spaces improves the sense of belonging of the city dwellers. A survey was conducted with 400 participants in the study. The urban elements that the participants noticed while walking around the urban spaces and, at the same time, their sense of belonging to space were questioned. Then, urban elements were defined as independent and sense of belonging as dependent variables, and multiple regression analysis was performed. As a result, it has been determined that there is a significant and positive relationship between the participants' sense of belonging and variables such as landscape elements, urban furniture, pavement and pedestrian walkways, recesses-protrusions and door-window density on building facades. In addition, it was determined that there was a significant and negative relationship between the

¹ **Corresponded Author:** Asst. Prof., Cappadocia University, Faculty of Architecture, Design and Fine Arts, Department of City and Regional Planning, Nevşehir, Turkey, leila.akbarishahabi@kapadokya.edu.tr, 0000-0002-0547-7874



sense of belonging of the participants and the cars as the element they noticed. As a result, the design of spaces for pedestrians in urban design projects causes the sense of belonging of individuals to develop.

Keywords: Urban design, Human scale, Sense of belonging

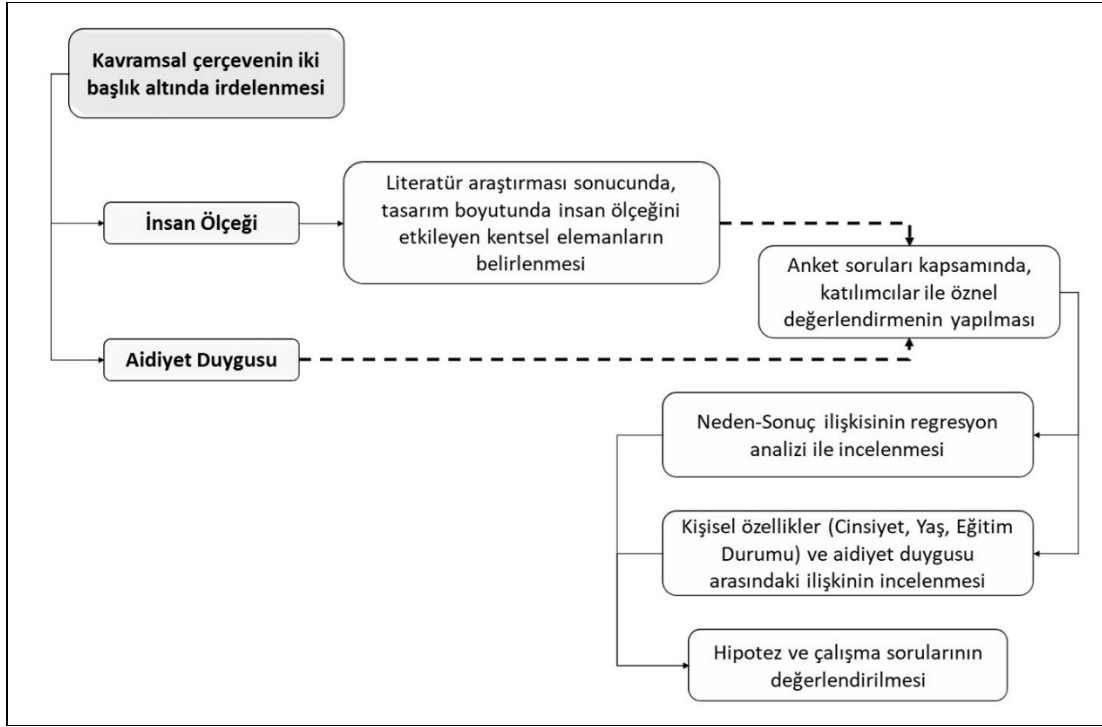
GİRİŞ:

İnsan ölçeği, temel olarak, insanların günlük yaşamlarında görebildikleri, dokunabildikleri ve algılayabildikleri insan vücudu ve insan davranışlarıyla ilgili bir ölçeği ifade etmektedir (Long, 2019). Kentsel tasarım ilkesi olarak tanımlanan insan ölçeği, kentleri daha insan odaklı, kullanıcı dostu ve yaşanabilir hale getirmenin bir aracıdır. Ölçek olarak insan boyutuna yakın tasarımları içeren bu ilkenin temel amacı, küçük ölçekli ve görsel erişilebilirliği olan göz hizasındaki kentsel bileşenler ile mekânı daha algılanabilir hale getirmektir. Ancak, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, modern mimari ve tasarım projeleri sonucunda, küçük ölçekli eski kentsel doku yerini büyük ölçekli yüksek binalar, işlevsel bölgeler, karayolu ağları ve geniş ölçekli açık alanlara bırakmıştır. Böylece, insan ölçeğindeki mekânlar ve binalar kaybolurken, kentler arabalar ile dolup taşmıştır. Bu dönem, Jane Jacobs (1961) tarafından yazılan, "The death and life of great American cities" adlı kitapta, modernist kentsel planlama ve tasarım yaklaşımlarının kentlerde geleneksel doku, çeşitlilik, yakınlık ve tarihsel bağlama zarar verdiği vurgulanmıştır. Günümüz modern kentlerde geniş yollar ve devasa yapılar gibi sadece tek ölçekli tasarımlar görülmekte, küçük, orta ve büyük ölçekli kentsel elemanlardan oluşan mekânsal hiyerarşi kaybolmaktadır. Mekânda, özellikle 1 cm ile 1 m boyutunda olan bitkilerin, çiçeklerin, kentsel mobilyaların ve bina cephelerindeki süsleme, girinti-çıkıntı, eklemeler ve detayların var olması mekânı insan ölçeğine indirgemektedir. İnsan ölçüsünde olan mekânlar ve bileşenler, insan-mekân arasındaki etkileşimi güçlendirmektedir. Böylece, birey mekânın insan odaklı tasarlandığını ve tasarım sürecinde önemsendiğini kavramaktadır. Mekândaki insan ölçüsündeki bileşenler bireyde "benim gibi" hissini uyandırmaktadır. Bu duygu bireyde aidiyet duygusunun oluşup gelişmesine neden olmaktadır. Aidiyet duygusunun gelişmesi sosyal birliğin oluşması, suça eğilimin azalması ve güven duygusunun artmasına neden olmaktadır. Bu çalışmada, kent sakinlerinin yaşadıkları mahalleye olan aidiyet duyguları ve mahallede insan ölçeğinde var olan kentsel elemanların yoğunluğu ve niteliği arasındaki ilişki incelenmiştir. Çalışmada aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır:

1. Kentsel tasarım ilkesi olarak tanımlanan insan ölçeği nedir?
2. Kentsel mekânlarda insan ölçeğini sağlayan parametreler nelerdir?
3. İnsan-çevre etkileşiminde, aidiyet duygusu ne anlama gelmektedir?
4. İnsan ölçeğini sağlayan parametreler ve mekânsal aidiyet duygusu arasında ilişki var mıdır?
5. Bireyin yaş, cinsiyet ve eğitim gibi kişisel özellikleri aidiyet duygusunu etkiler mi?

Çalışmanın hipotezi ve varsayımına göre, kentsel alanlarda insan ölçeğinde tasarlanan elemanların yoğunluğu arttıkça, kent sakinlerinin aidiyet duyguları gelişip güçlenmektedir. Çalışmada, kentsel tasarım ilkesi olarak insan ölçeğinin ve dolayısıyla, kentsel mekânlarda boyutsal olarak insan ölçüsünde ve algılanabilir nitelikte olan elemanların artmasıyla paralel gelişen aidiyet duygusunun önemine vurgu yapılmıştır. Ayrıca, çalışmada, insan ölçeğini sağlayan kentsel elemanların tespiti ve tanımlanması amaçlanmıştır. Genelde, kent ile ilgili çalışmalarda, "İnsan ölçeği" ve "Aidiyet duygusu" göz ardı edilen iki kavram olarak görülmektedir. Oysaki, kentsel tasarımda bu kavramları ve aralarındaki ilişkiyi dikkatte almak, kentlerde suç, yabancılaşma ve güvensizlik gibi sorunların kısmen çözülmesine yardımcı olacaktır. Çalışmanın içeriği, kentsel tasarımda insan ölçeği ve aidiyet duygusuna dayanmaktadır. Bu bağlamda, bu iki kavram literatür kapsamında açıklanmış, kentsel mekânlarda insan ölçeğini sağlayan fiziksel bileşenler tanımlanmış, insan ölçeği ve aidiyet duygusu arasındaki ilişki irdelenmiştir. Son olarak, gelişen aidiyet duygusunun kentsel mekânlarda sağladığı olumlu sonuçlar değerlendirilmiştir. Çalışmanın hipotezini sorgulamak amaçlı, katılımcılar ile anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket analizleri sonucunda, bulgular incelenmiş ve kentlerde aidiyet duygusunu arttıran insan ölçekli bileşenler sırasıyla tanımlanmıştır. Çalışmanın sonuç bölümü de ise, kentsel

tasarım projelerine katkı sağlayacak şekilde öneri ve stratejiler geliştirilmiştir. Çalışmanın kavramsal çerçevesi Şekil 1’de verilmektedir.



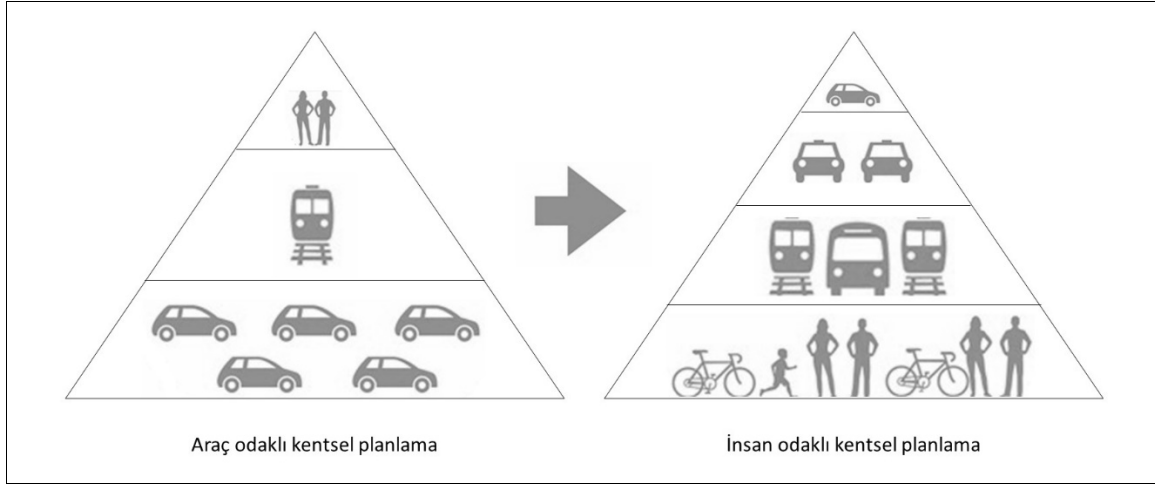
Şekil 1. Çalışmanın kavramsal çerçevesi (Yazar tarafından oluşturulmuştur.)

Literatür incelemesi sonucunda, insan ölçeği ve mekansal aidiyet duygusunu kentsel tasarım boyutunda inceleyen çok az sayıda bilimsel araştırmaya rastlanılmıştır. Çalışmanın özgünlüğünü ortaya koyan bu sonuç, aynı zamanda, araştırma sürecinde, bazı zorluklara da neden olmuştur. Bu bağlamda, bilimsel bir araştırmanın önemli bir bölümünü oluşturması gerektiği düşünülen benzer araştırmalara, bu çalışmada yer verilememiştir.

1. İnsan Ölçeği

Mekân boyutsal karşılaştırma sonucunda algılanmaktadır. Birey mekânı algılamaya çalışırken, nesnelere ölçeklerini birbirleriyle karşılaştırır ve kendi vücut ölçeğini referans olarak mekânı bir bütün olarak kavrar. Ölçek kavramı boyuttan farklıdır. Boyut bir nesnenin gerçek ölçülerini temsil ederken, ölçek, o nesnenin etrafındaki diğer nesnelere göre boyutsal kıyaslama sonucunda anlam kazanır (Carmona vd., 2003). Kentsel mekânlar insanların kullanımı için tasarlandığından, mekânın tasarım birimi insandır. İnsanlar mekânsal ölçeği algılayabilmek için kendi vücut ölçeklerini referans olarak mekânı kavramaktadırlar (Ching, 2007). Mekânın insan ölçeği ve boyutunda tasarlanması ve insan ölçüsünde olan bileşenlerin mekânda var olması, kent sakinlerinin yaşam kalitesini artırırken aynı zamanda, insan ve mekân arasındaki ilişkinin kolay sağlanmasına da neden olmaktadır. İnsan ölçeği, tasarım ve görsel erişim açısından ele alındığında, boyutsal hiyerarşi ve çeşitlilikten söz etmek mümkündür. Salingeros’a (2005) göre, Mekânda farklı ölçekteki elemanların varlığı, mekânın görsel olarak anında erişilebilir olmasını sağlamakta ve bu da bireyde konfor ve güven duygusunun oluşmasına neden olmaktadır. Ancak, modern kentlerde küçük-orta-büyük olmak üzere farklı ölçeklerdeki kentsel elemanlar göz ardı edilmektedir (Salingeros, 2005). Günümüz kentlerde, geniş yollar ve devasa yapılar gibi sadece tek ölçekli tasarımlar sonucunda, insan öncelikli yaklaşımlar ihmal edilmektedir. Kentler iki önemli alandan oluşmaktadır: “İnsanların barındığı, çalıştığı, dinlendiği, eğlendiği ve sosyalleştiği mekanlar” ve “İnsanların hareket ettiği mekanlar”. Ancak, modern ilkeler ile tasarlanan ve planlanan kentlerde, kamusal alanlar, insan ölçeğinden çok daha büyük ve daha hızlı ve yoğun bir hareket için tasarlanmıştır. Radwan ve Morsi’ye (2019) göre, teknolojik gelişmelerin

gölgesinde, inşaat ve otomobil endüstrisinin hızla gelişmesiyle birlikte, modern kentler insan odaklı olmaktan çok araç odaklı tasarlanmıştır (Radwan ve Morsi, 2019). Araç ve insan odaklı planlama ve tasarım sistemleri arasındaki fark Şekil 2’de gösterilmektedir.



Şekil 2. Araç ve insan odaklı planlama sistemleri arasındaki fark (Radwan ve Morsi, 2019)

Şekil 2’ye göre, araç odaklı kentsel planlama ve tasarım projelerinin önceliği ve amacı kentin özel araçlar tarafından kolay kullanılabilirliğidir. Ancak, insan odaklı planlama ve tasarım çalışmalarında, temel hedef insanların kentsel alanları kolayca kullanabilmeleri, erişilebilirliğin sağlanması ve kentsel yaşam kalitesi ve memnuniyetin artırılmasıdır. Carmona ve diğerlerine (2003) göre, yaşanabilir kentsel mekânların tasarlanmasını etkileyen altı önemli boyut vardır: sosyal, görsel, algısal, zamansal, morfolojik ve işlevsel. İnsan ölçeği algısal yaşam kalitesi olarak, insanların kentsel yaşam memnuniyetini etkilemektedir (Carmona vd., 2003). Lennard (1997) yaşanabilir kenti aşağıdaki özellikler ile ifade etmektedir (Lennard, 1997):

- Kent sakinleri araçları değil, kentsel mekânı ve diğer insanları görüp hissetmelidir,
- Kent sakinleri birbirlerinden ayrı ve izole bir şekilde değil, sosyal etkileşim ve bütünleşme içerisinde olmalıdır,
- Kentsel mekândaki tasarımlar ve fonksiyonlar insan odaklı olmalıdır,
- Herkese hitap eden ve kullanıcılara güven veren mekânlar olmalıdır,
- Kent sakinlerini memnun eden estetik tasarımlar ve güzel mekanlar olmalıdır,

Bu nitelikler, insan merkezli bir kenti tanımlarken, tasarım boyutunda yaşanabilir bir kentin insan ölçekli olması gerekliliği anlaşılmaktadır. EGCN (2020) raporuna göre, insan ölçeğindeki kentsel tasarım projeleri dört temel bileşenden oluşmaktadır. Bu bileşenler Tablo 1’de özetlenmiştir.

Tablo 1. İnsan ölçeğindeki kentsel tasarım projelerinin bileşenleri (EGCN, 2020)

Bileşenler	Açıklama
Yaşanabilir kent	Kent sakinleri için sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel olmak üzere farklı olanaklara hızlı ve etkin erişimin sağlanması
Göz hizasında bir kent	Yayalar ve bisikletler için tasarlanmış, yüksek kaliteli kamusal mekânlara sahip “göz hizasında bir kent”
Çeşitlilik	Farklı ölçekte ve renkteki kentsel elemanların bir arada bulunması
Herkese hitap etmesi	Çocuklar, yaşlılar, engelliler, kadınlar ve göçmenler gibi tüm kent sakinlerinin ihtiyaçları ve beklentilerini karşılayabilecek işlevler barındırması

Tablo 1'e göre, sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel olanaklara kolay ve hızlı erişim, boyutsal olarak göz hizasında olan elemanlar ve görsel iletişim, doku, renk ve ölçek olarak görsel çeşitlilik ve aynı zamanda, herkese hitap eden işlevsel çeşitlilik mekânın insan ölçeğinde olmasını destekleyen parametreler olarak tanımlanmaktadır. Hansen'e (2014) göre ise, insan ölçeği kentsel doku, yürüme mesafesi, erişilebilirlik, mekânsal organizasyon, yer döşemesi, sokakların genişliği ve uzunluğu, binaların genişliği ve yüksekliği, kent mobilyaları, peyzaj, ağaçlar ve mimari detayların tasarımı ile ilgilidir (Hansen, 2014). Bir kentsel tasarım ilkesi olarak tanımlanan insan ölçeğinin amacı, canlı kamusal mekânlar ve çekici yürüyüş alanları yaratmaktır. Böylece, bireylerin kentsel yaşam memnuniyetleri de artmaktadır. Teng (2012) kentsel mekânların tasarımında insan ölçeği ilkelerini Tablo 2'de açıkladığı gibi özetlemektedir (Teng, 2012).

Tablo 2. İnsan ölçeğini sağlayan tasarım ilkeleri

İlke	Açıklama
Çevresiyle güçlü bağlantı kuran kompakt yapılar	Küçük ölçekli bloklar ve yapılar çevreleriyle güçlü bağ kurabilmekte ve aynı zamanda, insanlar arasındaki iletişim mesafesini azaltabilmektedirler.
Kısa yürüyüş yolları	Çeşitli görsel detaylar ile zenginleştirilmiş kısa yürüyüş yolları, algılanabilir varış noktalarıyla yayalar için davetkar bir nitelik taşırlar.
Hiyerarşik organizasyon	Kentsel mekânları küçük, orta ve büyük olmak üzere farklı boyutlara bölmek mekânda hiyerarşik düzenin sağlanmasına neden olur. Her 25 metrelik mesafede boyutsal olarak değişen kentsel görünüm insanlar için zengin ve keyifli bir kentsel deneyim sunar.
Binalar arasında düzen	Binaların yüksekliklerine göre, sıralı olarak doğru konumlandırılmış binalar, mekânsal düzeni etkilemektedir. Genellikle bir ile üç katlı binalar ve dört ile altı katlı binalar iki ayrı grupta değerlendirilebilir. Yüksek binalar arka planda, alçak binalar ise ön planda konumlandırılabilir.
Mekânlar ve binalarda uyumlu kontrast	Kentsel mekânlar ve binaların ölçeklerinin değişikliği uyumlu bir kontrast oluşturmalıdır. Böylece, bu değişken ölçekler yayaların sürekli ilgisini çekerek heyecanlı bir yürüyüş deneyimine neden olur.
Sokak genişliği ve bina yüksekliği arasındaki dengeli oran	Sokak genişliğinin bina yüksekliğine olan oranı 1 ile 2 arasında olmalıdır.
Özel ve kamusal alanları birbirine bağlayan geçirgen sınırlar	Özel ve kamusal alanı birbirine bağlayan geçirgen ve yumuşak sınırlar, binalar ve kamusal alan arasındaki gösterişsiz ve katı olmayan sınırların insanlar için bir geçiş bölgesi olabileceği anlamına gelir.
Karma fonksiyonlara sahip aktif zemin kat düzenlemeleri	Karma işlevlere sahip aktif zemin kat düzenlemeleri, mekânın insan ölçeğini etkilemektedir. Yatayda kısa cephe uzunluğu, dikeyde ritim ve detaylar insan ölçeğinin sağlanmasına yardımcı olur.
Mimari çeşitlilik, detaylar ve süslemeler	Mimari çeşitlilik ve detaylar, binaların dinamik yapısını sergileyerek insanların dikkatini çekebilecek ve insanları binalara ve mekânlara yakınlaştıracak nitelikte olmalıdır.

Tablo 2'e göre, bağlantı, yürünebilirlik, erişilebilirlik, hiyerarşi, düzen, uyum ve kontrast, kapalılık ve süreklilik, geçirgenlik, işlevsel ve görsel çeşitlilik gibi ilkelerin kentsel tasarım projelerinde dikkate alınması mekânın insan odaklı ve insan ölçeğinde tasarlanmasına yardımcı olacaktır. Kentsel mekânlarda insan ölçeğini sağlayan bileşenleri ortaya çıkarmak önemlidir. İnsan ölçeğinde bir mekân tasarlamak, insanların etkileşimde buldukları ortamları, boyut ve şekil olarak ortalama boyuttaki bir insanın kolayca kullanabilmesini sağlayacak şekilde tasarlamak demektir (Burke, 2016). Karsenberg ve Laven (2012), kentsel mekanlardaki insan ölçeğini üç başlıkta incelemektedir: "Binalar", "Sokaklar" ve "İçerik".

Tablo 3. Üç başlıkta insan ölçeği (Karssenberg ve Laven, 2012)

Binalar	Sokaklar	İçerik
<ul style="list-style-type: none"> Küçük ölçekli birimler Uygun bina yükseklikleri Karakteristik mimari Cephelerde şeffaflık ve geçirgenlik Cepenin dikey-yatay hareketliliği Fonksiyonel çeşitlilik Hibrit bölge (özelden kamuya geçiş) Arazi kullanımında esneklik 	<ul style="list-style-type: none"> Yürünebilirlik (zevкли olmalı) Fiziksel konfor (sokak donatıları) Görsel konfor (sokak mobilyaları) Kapalılık (yükseklik genişliğin en az yarısı kadar olmalıdır) Bakım Binalarda çeşitlilik Peyzaj ve ağaçlandırma Otopark olanakları Tanımlı başlangıç-bitiş noktaları Uygun yoğunluk 	<ul style="list-style-type: none"> Uzunluk-genişlik-yükseklik olarak doğru orantı Meydan, park ve sokak ağlarının doğru bağlantısı Yaya akışı (metre başına dakikada 5 ile 20 kişi arası) Çevredeki mahalleler ile ekonomik ve kültürel etkileşim Çevresel özellikler ile uyumlu kentsel tasarım uygulamaları Yürüyüş ve bisiklet yollarının işlevselliği

Literatür incelemesi sonucunda, çalışmada boyutsal olarak kentsel mekandaki insan ölçeği iki kategoride değerlendirilmiştir: “Mesafe ve Açı”, “Sokaklar ve Binalar”.

1.1. Mesafe ve Açı

Mekân, duyu organlarımızla çevreden edindiğimiz bilgiler sonucunda algılanmaktadır. Mekânsal algılamanın büyük bir bölümünü görsel veriler oluşturmaktadır. Görsel olarak, insanları ve mekânı algılayabilmek için mesafe önemli bir parametredir. Gehl'e (2010) göre, mesafe 100 metreye ulaştığında insanların sadece fiziksel hareketleri görünmekte, 20-25 metre mesafeden insanların yüz ifadeleri fark edilmekte, 10 metreden daha az bir mesafede ise insanların tüm duyguları algılanabilmektedir. Gehl (2010) sosyal etkileşim mesafelerini Tablo 4'teki gibi açıklamaktadır (Gehl, 2010).

Tablo 4. Sosyal etkileşim mesafeleri (Gehl, 2010)

Mesafe	Açıklama
500-1000 m aralığında	Birey, sadece görsel olarak algıladığı verileri kavramaya çalışır.
Mesafe <100 m	Birey ve diğer insanlar arasında, sosyalleşme gerçekleşir.
0-100 m aralığında	Algı düzeyi, genelden detaylı algıya ulaşır.
20-25 m aralığında	Bu mesafede görsel algıya, işitme eklenir ve algı düzeyi artar.
Mesafe <10 m	Tüm duyu organları kullanılarak algılama işlemi tam anlamıyla gerçekleşir.

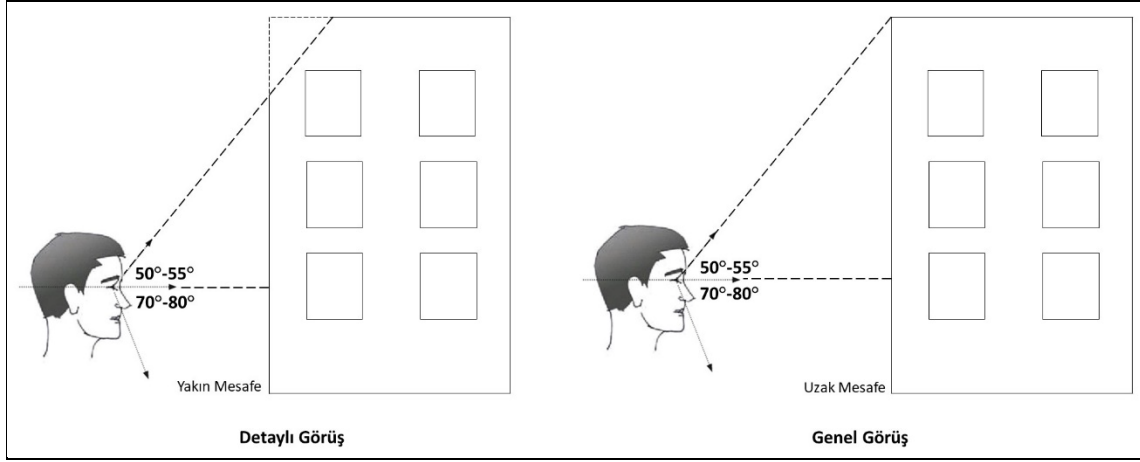
Tablo 4'e göre, mesafe azaldıkça algı seviyesi artmaktadır. Hall (1996) iletişim mesafesini görsel algının yanı sıra ses seviyesindeki değişiklikler üzerinden dört kategoride sınıflandırmaktadır.

Tablo 5. Mesafe sınıflandırması (Hall, 1996)

Kategori	Mesafe	Açıklama
Yakın mesafe	0-45 cm	Bu mesafe sosyal ortamlarda rahatsız edici olabilir.
Kişisel mesafe	45-130 cm	Yakın arkadaşlar ve aile üyeleri arasındaki temas mesafesidir.
Sosyal mesafe	1,3-3,7 m	Sosyal gruplar ve iş arkadaşları arasındaki mesafedir.
Kamusal mesafe	3,7 m < ...	Duygusal etkileşim değil sadece görsel etkileşim mesafesidir.

Genel olarak, kentsel mekânları algılamak ve bu mekânlarda sosyalleşmek için bireyin nesnelere ve diğer insanlarla olan mesafesi 10 metreden daha az olmalıdır. Göz hizasında olan nesnelere birey tarafından kolay bir şekilde algılanmakta, ancak, göz anatomisine göre, aşağı bakmaktan yukarı bakmaktan daha kolaydır ve insanlar yatay görüş çizgisinin 70-80 dereceye kadar altına görebilirken, bu çizgiden 50-55 dereceye kadar yukarısını görebilmektedirler. Böylece, birey kentsel alanlarda yürürken göz hizasında olan ve görüş çizgisinin altında olan elemanları daha kolay algılamakta, ancak, görüş çizgisinin üstünde binaların en fazla beşinci kata kadar olan bölümünü görebilmektedir (Gehl, 2010). Mimari kuramına göre, kentsel görünüm “genel görüş” ve “detaylı görüş” olmak üzere ikiye

ayrılmaktadır. Kentsel mekânları bir bütün olarak anlamak ve ayrıca detaylarıyla birlikte algılamak için her iki görüşünde oluşması gerekir. Ancak, görüş hizası ve binaların çatıları arasındaki görsel açı 50-55 dereceden fazla olduğunda, her iki görüşünden birlikte oluşması neredeyse imkânsızdır (Şekil 3).



Şekil 3. Görüş açısı (Yazar tarafından oluşturulmuştur)

Sonuç olarak, algılanabilirlik mesafesinde (...<10 m), genel algı ve detaylı algının birlikte oluşabilmesi için, bireyin görüş hizası ve binaların çatıları arasındaki görsel açının 50-55 dereceden daha az olması gerekir ve bu da neredeyse en fazla 4-5 kat yüksekliğindeki binalara denk gelmektedir.

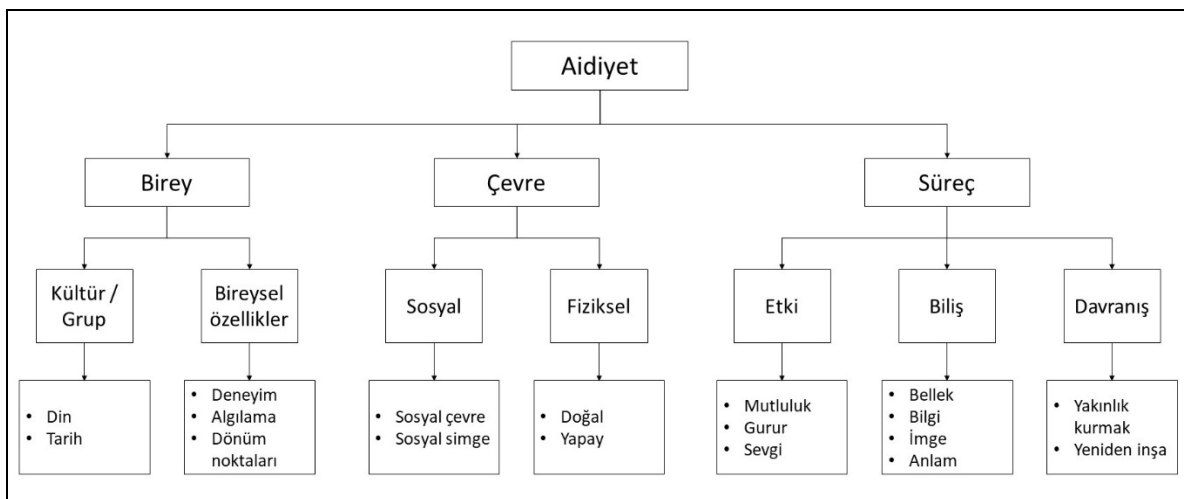
1.2. Sokaklar ve Binalar

İnsan ölçeği ve kentsel alanlardaki boyutsal ve oransal uyumu değerlendirirken, sokak ve binaları birbirinden ayrı incelemek mümkün değildir. İki tarafında binalar ile kuşatılan mekânlar sokak olarak tanımlanmaktadır. Bu bağlamda, bina yüksekliklerinin sokak genişliğine olan oranı önem kazanmaktadır. Kapalılık olarak tanımlanan bu oranın doğru bir ölçüde olması, sokakların algısal olarak başarılı bir şekilde tasarlanması ve insan ölçeğinin sağlanmasına neden olmaktadır (Ewing vd., 2006). Carmona ve diğerlerine (2003) göre, en uygun kapalılık oranı 1:1 (bina yüksekliği: sokak genişliği) iken (Carmona vd., 2003), Jacobs'a (1993) göre, bu oranın en az 1:2 olması gerekmektedir (Jacobs, 1993). Arnold (1993), 12 metreden geniş olan sokaklarda, insan ölçeğini sağlamak amaçlı, sokağın iki yanında ağaç ve bitki sıralarının olması gerektiğini vurgulamaktadır (Arnold, 1993). Alexander ve diğerlerine (1977) göre, binaların kat sayılarının dörtten fazla olmaması, üst katların yaya tarafından algılanabilir olması, bina yüksekliği ve sokak genişliği arasındaki oranın fazla olmaması mekândaki insan ölçeğini desteklemektedir (Alexander vd., 1977). Genişliği fazla olan sokaklarda, saat kuleleri veya heykeller gibi sokak mobilyaları, insan ölçeğini sağlayabilmektedir (Hedman, 1984). Ewing ve Handy'ye (2009) göre, sokak genişliğinin bina yüksekliklerinden fazla olmaması ayrıca, bina cephelerinde detaylar, süslemeler ve eklemelerin olması insan ölçeğinin sağlanmasına yardımcı olur (Ewing ve Handy, 2009). Aynı zamanda, sokaklar ve kentsel alanlarda ağaçlar, bitkiler, çiçekler, su öğeleri, çöp kutusu, heykeller ve oturma bankları gibi bileşenler büyük ölçekli elemanları alt birimler ile ilişkilendirir, böylece mekân insan ölçeğine indirilir ve bir bütün olarak birey tarafından algılanır (Marcus ve Francis, 1998). Ewing ve diğerlerine (2006) göre, sokakların genişliği ve uzunluğu, binaların yüksekliği, sokak donatıları, peyzaj, yer döşemesi ve kaldırım gibi bileşenler boyut ve şekil olarak mekânın insan ölçeğinde tasarlanmasında dikkate alınmalıdır (Ewing vd., 2006). Stamps'a (1999) göre ise, binaların zemin kat yükseklikleri ve bina cephelerindeki saçak, tente ve gölgelik gibi eklemeler ve pencerelerin yoğunluğu mekânın insan ölçeğinde olmasını etkilemektedir. Zemin kat yüksekliği düşük olan binalar, cephelerinde saçak, tente, gölgelik ve balkon gibi eklemeler ve girinti-çıkıntıları olan binalar ve ayrıca, cephelerinde kapı ve pencere sayısı fazla olan binalar mekânın insan ölçeğinde olmasına yardımcı olmaktadır (Stamps, 1999). Binanın zemin katı çevre ile güçlü bir bağlantı kurmakta, böylece zemin kat düzenlemeleri insan ölçeğinin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Gehl (2010) binaların zemin katında insan ölçeğini sağlayan özellikleri aşağıdaki gibi açıklamaktadır (Gehl, 2010):

1. Kapı ve pencere gibi küçük birimlerin artması (100 metrede en az 15-20 kapı)
2. İşlevsel çeşitliliğin sağlanması
3. Sade ve pasif birimlerin azaltılması
4. Cephede rölyef ve girinti-çıkıntılar
5. Cephe artikülasyonu
6. Ayrıntılar ve malzeme

2. Aidiyet

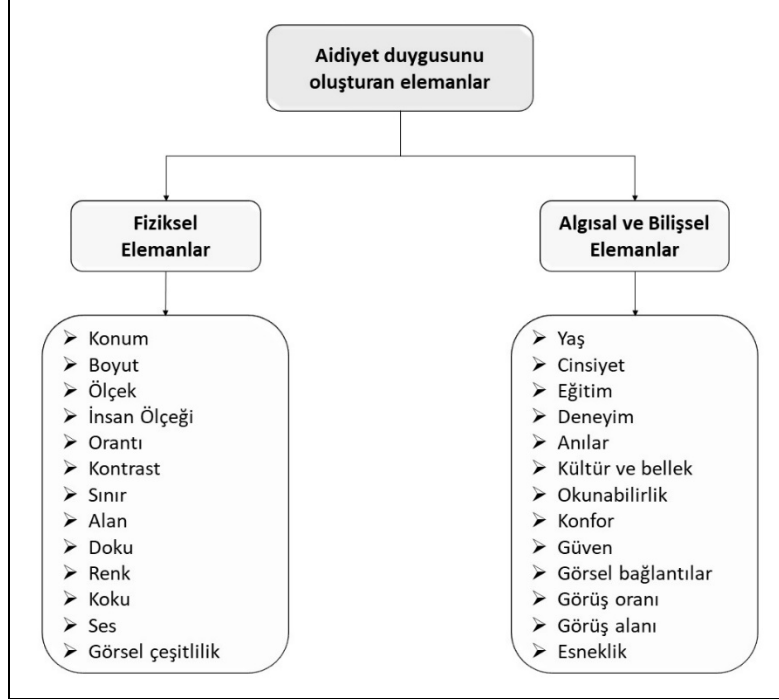
Bir bütünün tamamlayıcısı veya bir parçası olmak, genel olarak aidiyet duygusunu; insan-mekân ilişkisinde ise mekânı sahiplenme ve mesken edinme isteği mekânsal aidiyet duygusunu ifade etmektedir. Kendini bir mekâna ait hissetmeyen birey, mekâna yabancılaşma ve orayı terk etme eğilimindedir. Bu bağlamda, aidiyet sosyal bağları ve ilişkileri güçlendirme potansiyeline sahiptir ve bireyde bir mekânda kalma/olma düşüncesini yaratır (Lovell, 1998). Mekânı orada yaşayan insanlar ve diğer organizmalar ile bütün bir olgu olarak ele almak gerekmektedir. İnsanlar mekânda farklı duyu ve deneyimler yaşamaktadırlar. Böylece, mekânın niteliği insanların duyu ve deneyimlerini ve sonuç olarak davranışlarını etkilemektedir. Soyut ve somut olarak, mekânsal kalitenin artmasıyla birlikte bireyin mekândaki deneyimleri derinleşmekte ve anlam kazanmaktadır ve sonuç olarak, bireyde mekâna aidiyet duygusu gelişmektedir (Stedman, 2002). Aidiyet varoluşsal bir boyut ile anlatılan "benlik" duygusuyla yakından ilişkilidir. Buradaki aidiyet duygusu rahat olma, güven duyma, duygusal bağlılık ve aşinalık duygularını içermektedir. Mekânsal aidiyet duygusu bireyin yaşadığı ev, mahalle ve kent gibi farklı ölçeklerdeki alanlarda oluşabilmektedir (Antonsich, 2010). Maslow'un "İhtiyaçlar Hiyerarşisi"nde "Aidiyet/Ait olma" kavramı "Fiziksel" ve "Güvenlik" ihtiyaçlarından sonra gelmektedir (Maslow, 1943). Aidiyet kavramı, farklı disiplinlerdeki araştırmacılar tarafından farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Ancak, aidiyet mekânsal boyutuyla "bireyin kendisini evindeymiş gibi hissetme" (Antonsich, 2010), "bireyin bulunduğu mekânla duygusal bir bağ kurma" (Low, 1992) ve "bireyin bulunduğu mekâna yüklediği anlam" (Hidalgo ve Hernandez, 2001) gibi tanımlar ile ifade edilmiştir. Scannell ve Gifford'a (2010) göre, aidiyet duygusu "birey" in kültürü ve bireysel özellikleri çerçevesinde, fiziksel "çevre" de kurduğu sosyal ilişkiler sonucunda ve bir "süreç" içerisinde gelişmektedir. Bu süreç aynı zamanda üç aşamalıdır: etki, biliş ve davranış. Bu aşama, duygusal verileri anlamlandırıp, davranışa dönüştürmesini ifade eder (Şekil 4). Mekânsal aidiyet duygusu, ölçek, büyüklük, fiziksel ve sosyal özellikler gibi mekânın nitelikleri ve insanların bireysel özelliklerine göre değişmektedir (Scannell ve Gifford, 2010).



Şekil 4. Mekânsal aidiyet şeması (Scannell ve Gifford, 2010)

Şekil 4'ten de anlaşıldığı üzere, aidiyet kavramı çok boyutlu bir olgudur. Bireysel ölçekte, bireyin ait olduğu toplumsal ve kültürel grupların ideolojisi ve aynı zamanda bireyin kişisel özellikleri, çevresel ölçekte ise mekânın sosyal ve fiziksel nitelikleri aidiyet duygusunun oluşup gelişmesini etkilemektedir. Kentsel ölçekte aidiyet duygusu incelendiğinde, yaş, cinsiyet ve eğitim gibi öznel faktörlerin yanı sıra,

doğal ve yapay olmak üzere çevrenin fiziksel ve nesnel nitelikleri bireyin aidiyet duygusunu büyük ölçüde etkilemektedir. Steel (1981) aidiyet duygusunu etkileyen nesnel ve öznel faktörleri iki başlık altında tanımlamaktadır (Steel, 1981): “Fiziksel elemanlar” ve “Algısal ve bilişsel elemanlar” (Şekil 5).



Şekil 5. Aidiyet duygusunu oluşturan elemanlar (Steel, 1981)

Şekil 5'e göre, fiziksel elemanlar kapsamında renk, doku, koku, ses ve orantı gibi birçok değişken aidiyet duygusunu etkilenmektedir. Bu değişkenler içerisinde, boyut, ölçek, orantı ve insan ölçeği gibi parametreler önemli yere sahiptir. Algısal ve bilişsel elemanlar incelendiğinde ise, bireyin kişisel ve demografik özellikleri önemli rol oynamaktadır. Sonuç olarak, kentsel mekanlardaki aidiyet duygusunu çok değişkenli ve farklı etkenler çerçevesinde gelişen bir kavram olarak tanımlamak mümkündür. Hajer ve Reijndorp'e (2001) göre, kentsel mekânlar insanların mekâna bağlanmalarını ve kendilerini o mekâna ait hissetmelerini sağlayacak ve bir şekilde birbirleriyle uzlaşmalarına fırsat verecek alanlardır (Hajer ve Reijndorp, 2001). Ancak, son yıllarda kentlerin hızlı ve kontrolsüz bir şekilde büyümesi özdeşleşme, benimseme ve toplumsal aidiyet duygusunun kaybolması, çevresel ve sosyo-ekolojik sorunların gelişmesi ve yaşam kalitesinin düşmesine neden olmuştur. Greene'e (1976) göre, mekânda insan ölçeğindeki bileşenlerin varlığı, bireyde aidiyet ve güven duygusunun oluşmasına neden olur ve birey mekânı kontrolü altına aldığı hisseder. Böylece, insan ve mekân arasında güçlü bir ilişki oluşur ve bireyde aidiyet duygusu gelişir. İnsan ölçeğine sahip bileşenler bireye “benim gibi” mesajını verir ve duysal olarak, bileşen ve birey arasında bir bağ oluşur (Greene, 1976). Bireyler kendilerini insan ölçeğine sahip mekânlara aidiyet hissetmektedirler (Dover ve Massengale, 2013; Ewing ve Bartholomew, 2013). İnsan ölçeği kavramı “benim gibi” duygusu ile tanımlanırken, aidiyet duygusu “benlik” duygusu ile ilişkilidir. Bu bağlamda, kentsel mekânlarda insan ölçeği ve aidiyet duygusunun “benim gibi ve benlik” duyguları çerçevesinde birbirleriyle ilişki olduğunu söylemek mümkündür. Bireyde, “benim gibi” duygusunu oluşturan ve güçlendiren elemanlar ve elemanlar, aynı zamanda, “benlik” duygusunun oluşup gelişmesine de yardımcı olmaktadır. Ancak, modern kentlerde, devasa ofis ve konut blokları, geniş cadde ağları, hızlı toplu taşıma araçları, geniş kamusal alanlar, büyük alışveriş merkezleri insanlar ve kent arasında mekânsal olarak aidiyetsizlik gibi dramatik bir sorun yaratmaktadır (Radwan ve Morsi, 2019).

3. Yöntem

Çalışmada, mekâna aidiyet duygusunu etkileyen fiziksel faktörlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Temel yaklaşımı analitik olan bu çalışmada, literatür taramasının yanı sıra, anket araştırması gerçekleştirilmiştir. Genel hatlarıyla bu çalışmada kullanılan yaklaşımların “Belgesel Tarama”, “Nicel Analiz”, “Nitel Analiz” ve nihayetinde “Yorumlayıcı Yaklaşım” olduğunu belirtmek mümkündür. Çalışmanın hipotezine göre, kentlerde, insan ölçeğinde olan elemanların varlığı ve kent sakinlerinin aidiyet duyguları arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki vardır. Bu hipotezi sorgulamak amaçlı, anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Anket soruları, literatür kapsamında geliştirilmiş, nesnel ve öznel olmak üzere iki parametre ele alınmıştır: 1. Bireyin fark ettiği mekânın fiziksel elemanları, 2. Bireyin algısal ve bilişsel değerlendirmesi sonucunda aidiyet duygusunun seviyesi.

Anketlerden elde edilen veriler, SPSS 24 istatistik program ile analiz edilmiştir. Katılımcıların mekâna olan aidiyet duygularını ve mekândaki insan ölçeğinde var olan kentsel elemanların fark edilebilirliği arasındaki ilişkiyi değerlendirmek için, neden-sonuç ilişkisini ortaya koyan Çoklu-Regresyon analizi gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, katılımcıların demografik özelliklerine göre, mekâna aidiyet duygularının ortalamaları arasındaki farklılığın anlamlı olup olmadığını analiz etmek amaçlı, t-testi ve ANOVA testi kullanılmıştır.

3.1. Anket

Anket soruları üç bölümden oluşmuştur. Birinci bölümde, katılımcıların yaş, cinsiyet, eğitim düzeyleri ve mahallede ikamet süreleri sorulmuştur. İkinci bölümde ise, literatür incelemesi sonucunda, insan ölçeğini sağlayan ve sağlayamayan kentsel elemanların katılımcılar tarafından fark edilebilirliği sorgulanmıştır. 3 Likert-ölçekli soru kapsamında ele alınan soruların cevapları, “evet- hayır- tarafsız görüş” şeklinde belirlenmiştir. Üçüncü bölümde ise, kent sakinlerinin yaşadıkları mahalleye olan aidiyet duyguları, “evet- hayır- tarafsız görüş” olarak 3 Likert-ölçekli soru ile sorgulanmıştır. Çalışmada, kentsel elemanların fark edilip edilmediğini ve aynı zamanda, aidiyet duygusunun olup olmadığını sorgulamak amaçlandığından, katılımcılardan istenilen bilginin derinlik seviyesine bağlı olarak, 3 Likert-ölçekli değerlendirme sisteminin yeterli olduğu düşünülmüştür. Anketin ikinci ve üçüncü bölümlerinde yer alan sorularda, sırasıyla “kentsel elemanlar” bağımsız değişken ve “aidiyet duygusu” bağımlı değişken olarak tanımlanmıştır. Değişkenler Tablo 6’da açıklanmaktadır.

Tablo 6. Bağımlı ve bağımsız değişkenler

Bağımlı ve bağımsız değişkenler	
Bağımsız Değişkenler (Kentsel elemanlar)	D1: Aydınlatma, oturma bankı, heykel, su ögesi ve çöp kutusu gibi kent mobilyaları
	D2: İnsanlar
	D3: Arabalar
	D4: Bitki, çiçek ve ağaç gibi peyzaj elemanları
	D5: Kaldırım ve yaya yürüyüş yolları
	D6: Mağazaların tabelaları
	D7: Mağazaların vitrinleri
	D8: Bina cephelerinde saçak, gölgelik ve balkon gibi eklemeler
	D9: Bina cephelerindeki süsleme, bezeme ve mimari detaylar
	D10: Bina cephelerindeki kapı ve pencere yoğunluğu
	D11: Yüksek katlı binalar
	D12: Binaların çatıları
Bağımlı Değişken	Aidiyet Duygusu

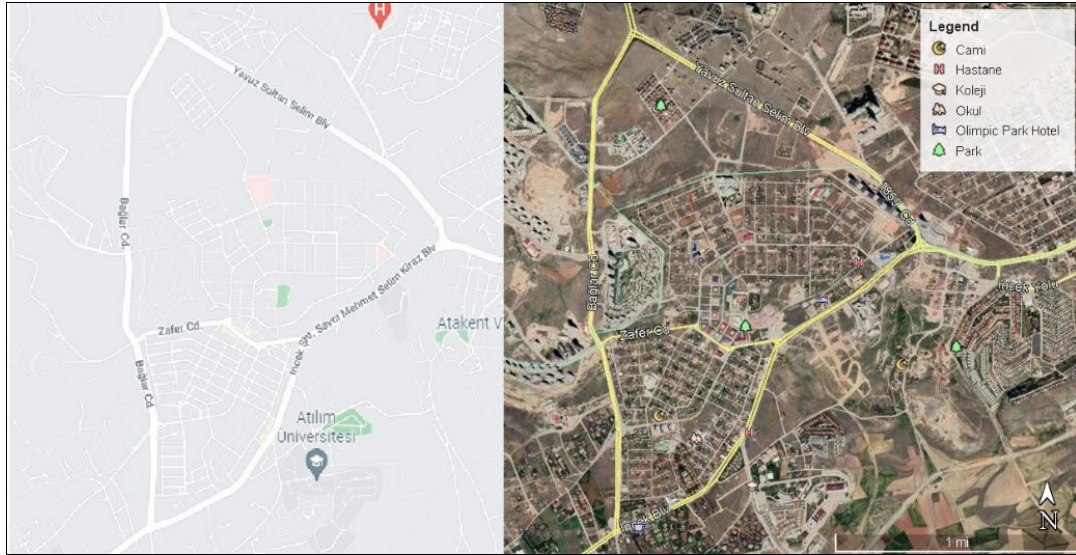
Bağımsız değişkenlerin belirlenmesinde, literatür araştırması sonucunda incelenen çalışmalar referans alınmıştır (Gehl, 2010; Hansen, 2014; Karssenber ve Laven, 2012; Marcus ve Francis, 1998; Scannell ve Gifford, 2010; Stamps, 1999; Steel, 1981; Teng, 2012).

3.2. Alan

Anket değerlendirmesi toplam 400 katılımcı ile yüz yüze gerçekleşmiştir. Anket çalışması, Ankara ili Gölbaşı ilçesine bağlı Kızılcaşar mahallesinde yaşayan ve son üç yıl içerisinde mahalleye yerleşen kent sakinleri ile gerçekleşmiştir. Anket uygulama alanı, kuzey-doğu yönünde Yavuz Sultan Selim Bulvarı, batı yönünde Bağlar Caddesi ve güney-doğu yönünde İncek Bulvarı ile çevrelenmiş, yaklaşık 380 hektarlık üçgen bir bölgedir. Mahallede, 2-3 katlı müstakil evler, düşük katlı apartmanlar ve aynı zamanda, site içerisinde yer alan yüksek katlı binalar bulunmaktadır. Ulaşım altyapısı mahalle ölçeğinde tasarlanmış olup, bölgede ticari birimler, okul, hastane, kargo firmaları ve bankalar gibi sosyal donatılar, peyzaj düzenlemesi ve sokak mobilyaları yer almaktadır. Bu nitelikler sonucunda, bağımsız değişkenler kapsamında, bölgedeki kentsel elemanlar çeşitlilik göstermektedir. Bu çeşitliliğin veri toplama sürecinde, daha tutarlı ve anlamlı bilgilerin elde edilmesine neden olabileceği düşünülmüş ve bu açıdan, bu bölge araştırma alanı olarak tercih edilmiştir. Şekil 6'da çalışma alanına ait resimler, şekil 7'de ise, harita ve hava fotoğrafı yer almaktadır.



Şekil 6. Çalışma alanına ait resimler



Şekil 7. Çalışma alanına ait harita ve hava fotoğrafı

3.3. Katılımcılar

Anket uygulaması, mahalleye son üç yıl içerisinde yerleşen, 18 yaş üstü kadın ve erkekler ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların demografik özellikleri Tablo 7’de yer almaktadır.

Tablo 7. Katılımcıların özellikleri

Cinsiyet	Sayı	Yüzde	Yaş	Sayı	Yüzde	Eğitim	Sayı	Yüzde
Erkek	209	52,25	18-30	71	17,75	İlk okul	43	10,75
Kadın	191	47,75	31-40	134	33,5	Orta okul	80	20,0
			41-50	89	22,25	Lise	155	38,75
			51-60	91	22,75	Lisans	85	21,25
			61 üstü	15	3,75	Lisansüstü	37	9,25
Toplam	400	100	Toplam	400	100	Toplam	400	100

Anket sorularını cevaplayan katılımcıların %52,25’i erkek ve %47,75’i kadınlardan oluşmuştur. Katılımcıların yaş ortalamaları 35,70 olarak hesaplanmıştır. Eğitim düzeyleri ise, %10,75 oranla ilkokul, %20,0 oranla orta okul, %38,75 oranla lise, %21,25 oranla lisans ve %9,25 oranla lisansüstü olarak tespit edilmiştir.

4. Bulgular

Çalışmanın bu aşamasında anketlerden elde edilen veriler analiz edilmiştir. Cronbach alfa analizi ile güvenilirlik katsayısı 0,71 ($\alpha=0,71$) olarak hesaplanmış ve ankette yer alan sorulardan hiç birisi elenmemiştir. Veriler üzerinde, Normallik ve Homojenlik analizleri yapıldıktan sonra, bağımsız değişkenlerin bağımlı değişken üzerindeki etkisini incelemek amaçlı, çoklu regresyon analizi gerçekleştirilmiştir. Tahmin edilen regresyon modelinde R^2 değeri %66 olarak hesaplanmıştır. Modeldeki bağımsız değişkenler bağımlı değişkendeki varyans’ın %66’sını açıklamaktadır ($R^2= 0,66$). Bu değere göre, tahmin edilen modelin anlamlı olduğu tespit edilmiştir. Analiz sonuçları Tablo 8’de verilmektedir.

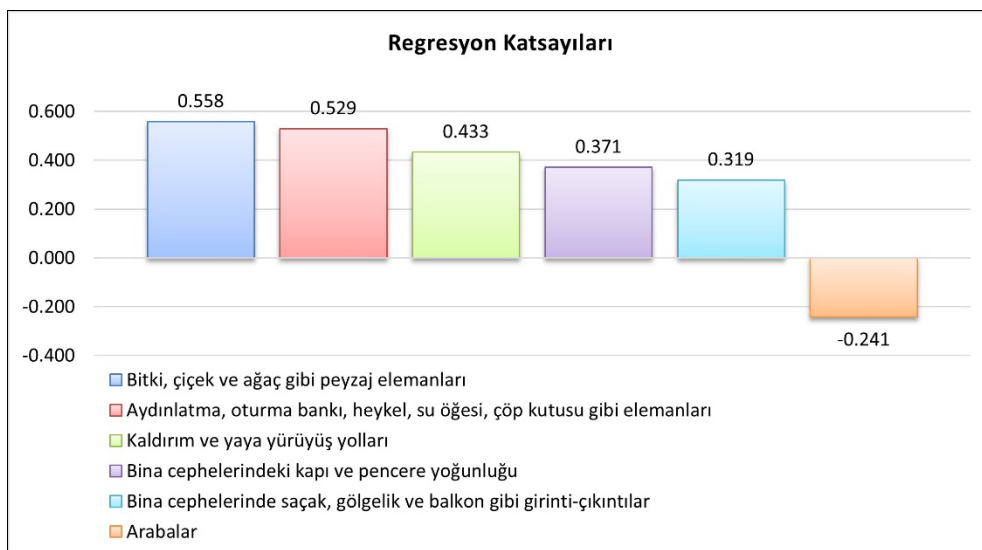
Tablo 8. Regresyon sonuçları

Katsayılar ^a						
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.	VIF
(Sabit)	-1,295	,487		-2,658	,008*	
D1: Aydınlatma, oturma bankı, heykel, su ögesi, çöp kutusu gibi mob.	,529	,089	,337	5,924	,000*	1,674
D2: İnsanlar	,151	,109	,076	1,386	,167	1,562
D3: Arabalar	-,241	,126	-,097	-1,909	,017*	1,328
D4: Bitki, çiçek ve ağaç gibi peyzaj elemanları	,558	,168	,170	3,317	,001*	1,362
D5: Kaldırım ve yaya yürüyüş yolları	,433	,079	,261	5,499	,000*	1,162
D6: Mağazaların tabelaları	-,098	,083	-,063	-1,181	,239	1,462
D7: Mağazaların vitrinleri	,106	,114	,054	,924	,356	1,764
D8: Bina cephelerinde saçak, gölgelik ve balkon gibi eklemeler	,319	,092	,165	3,469	,001*	1,168
D9: Bina cephelerindeki süsleme, bezeme ve mimari detaylar	-,164	,152	-,050	-1,074	,284	1,120
D10: Bina cephelerindeki kapı ve pencere yoğunluğu	,371	,080	,235	4,648	,000*	1,324
D11: Yüksek katlı binalar	,209	,128	,079	1,632	,104	1,225
D12: Binaların çatıları	,017	,112	,008	,149	,882	1,642

a : Bağımlı değişken: aidiyet duygusu

* : Anlamlılık düzeyi (P<0,05)

Tahmin edilen regresyon modelin anlamlılık düzeyi 0,05'ten az (P<0,05) olarak belirlenmiştir. Bu da %95 güven aralığında, bağımsız ve bağımlı değişken arasında, istatistiki olarak anlamlı bir ilişkinin olduğu ve bağımsız değişkenin bağımlı değişkeni etkilediği anlamına gelmektedir. Regresyon katsayılarına göre, sırasıyla, bağımsız değişkenler olarak "Bitki, çiçek ve ağaç gibi peyzaj elemanları", "Aydınlatma, oturma bankı, heykel, su ögesi ve çöp kutusu gibi kent mobilyaları", "Kaldırım ve yaya yürüyüş yolları", "Bina cephelerindeki kapı ve pencere yoğunluğu" ve "Bina cephelerinde saçak, gölgelik ve balkon gibi eklemeler" ve bağımlı değişken olarak "Aidiyet duygusu" arasında, p<0,05 anlamlılık düzeyinde istatistiki olarak anlamlı ve pozitif bir ilişki vardır. Aynı zamanda, "Arabalar" ve bireyin "Aidiyet duygusu" arasında, p<0,05 anlamlılık düzeyinde istatistiki olarak anlamlı ve negatif bir ilişki vardır. Regresyon katsayıları Şekil 8'de verilmektedir. Ayrıca, bağımsız değişkenler olarak "İnsanlar", "Mağazaların tabelaları", "Mağazaların vitrinleri", "Yüksek katlı binalar", "Binaların çatıları" ve "Bina cephelerindeki süsleme, bezeme ve mimari detaylar" ve bağımlı değişken olarak "Aidiyet duygusu" arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki olmadığı tespit edilmiştir.



Şekil 8. Regresyon katsayıları

Şekil 8'e göre, "Bitki, çiçek ve ağaç gibi peyzaj elemanları"nın fark edilebilirliği, 0,558'lik aidiyet duygusunun artmasına, "Aydınlatma, oturma bankı, heykel, su ögesi, çöp kutusu gibi mobilyaları"nın fark edilebilirliği, 0,529'luk aidiyet duygusunun artmasına, "Kaldırım ve yaya yürüyüş yolları"nın fark edilebilirliği, 0,433'luk aidiyet duygusunun artmasına, "Bina cephelerindeki kapı ve pencere yoğunluğu"nın fark edilebilirliği, 0,371'lik aidiyet duygusunun artmasına ve "Bina cephelerinde saçak, gölgelik ve balkon gibi eklemeler"ın fark edilebilirliği, 0,319'luk aidiyet duygusunun artmasına neden olmuştur. Ayrıca, "Arabalar"ın fark edilebilirliği, 0,241'lik aidiyet duygusunun azalmasına neden olmuştur.

4.1. Cinsiyet- Yaş- Eğitim ve Aidiyet

Bireyin mekâna olan aidiyet duygusu algısal ve bilişsel değerlendirme sonucunda, çevrenin fiziksel özelliklerinden etkilendiği kadar bireyin kişisel özelliklerinden de etkilenmektedir. Bu bağlamda, çalışmanın bu aşamasında, Bireyin cinsiyet, yaş ve eğitim durumu gibi özellikleri ve aidiyet duygusu arasındaki ilişki incelenmiştir.

Aidiyet duygusunun cinsiyete göre, farklılık gösterip göstermediğini incelemek amaçlı, iki bağımsız grup (Kadın-Erkek) arasındaki ortalamaların istatistiki olarak anlamlı olup olmadığını inceleyen T-Testi kullanılmıştır. T-Testi sonuçları Tablo 8'de verilmektedir.

Tablo 8. T-Testi analiz sonuçları

Değişken	Cinsiyet	Ortalama	SD	Std. Error (Ortalama)	t	Sig.	Fark	Std. Error (Fark)
Aidiyet Duygusu	Erkek	1,59	,734	,059	-3,645	0,000*	-0,323	0,089
	Kadın	1,91	,795	,067				

SD: Standard Sapma

*: Anlamlılık düzeyi (P<0,05)

T-testi analizi sonucuna göre, erkek ve kadınlar tarafından puanlanan aidiyet duygusunun ortalamasındaki fark p <0,05 anlamlılık düzeyinde istatistiki olarak anlamlıdır. Sonuç olarak, kadınların yaşadıkları mahalleye olan aidiyet duyguları erkeklerden daha fazladır. Böylece, bireysel özellik olarak cinsiyetin aidiyet duygusu üzerindeki etkisi kanıtlanmıştır.

Aidiyet duygusunun yaş ve eğitim durumuna göre, farklılık gösterip göstermediğini incelemek amaçlı, çoklu bağımsız gruplar arasındaki ortalamaların istatistiki olarak anlamlı olup olmadığını inceleyen ANOVA analizi kullanılmıştır. Yaş ve eğitim durumuna göre, gruplar arası aidiyet duygusuna ilişkin ortalamalar Tablo 9'da ve ANOVA analizi sonucu Tablo 10'da verilmektedir.

Tablo 9. Yaş ve eğitim durumuna göre aidiyet duygusu ortalamaları

Yaş	Sayı	Ortalama	Std. Sapma	Std. Hata	Eğitim	Sayı	Ortalama	Std. Sapma	Std. Hata
18-30	71	1,79	0,863	0,119	İlk okul	43	1,22	0,491	0,087
31-40	134	1,97	0,780	0,078	Orta okul	80	1,53	0,724	0,093
41-50	89	1,79	0,845	0,103	Lise	155	2,06	0,837	0,078
51-60	91	1,32	0,471	0,057	Lisans	85	1,58	0,586	0,073
61 üstü	15	1,64	0,505	0,152	Lisansüstü	37	1,82	0,772	0,146

Tablo 10. ANOVA analizi

	ANOVA ^a		Eğitim	ANOVA ^a	
	F	Sig.*		F	Sig.*
Yaş	7.904	.000	Eğitim	11.778	.000

a: Bağımlı değişken: aidiyet duygusu

*: Anlamlılık düzeyi (P<0,05)

Tablo 10'a göre, her iki değişken için ANOVA analizi sonucunun $P < 0,05$ anlamlılık düzeyinde istatistiki olarak anlamlı olduğu görülmektedir. Sonuç olarak, kişisel özellik olarak bireylerin yaş ve eğitim durumlarının aidiyet duyguları üzerinde etkili olduğu kanıtlanmıştır. Gruplar arası ortalama farklılıklarını yorumlamak için istatistiki analizler gerçekleştirilmiştir. Her iki analizde (yaş bağımsız değişken ve aidiyet duygusu bağımlı değişken – eğitim durumu bağımsız değişken ve aidiyet duygusu bağımlı değişken) öncelikle normallik testi yapılmıştır. Normal dağılıma sahip olmayan her iki grup için Anova, Post Hoc (Games-Howell) Testi uygulanmıştır. Analiz sonuçları Tablo 11'de verilmektedir.

Tablo 11. Games-Howell analiz sonuçları

(I) Yaş	(J) Yaş	Ortalamadaki Fark (I-J)	Std. Hata	Sig,*	(I) Eğitim	(J) Eğitim	Ortalamadaki Fark (I-J)	Std. Hata	Sig,*
18-30	31-40	-,178	,142	,719	İlk okul	Orta okul	-,315	,128	,108
	41-50	,001	,157	1,000		Lise	-,842*	,116	,000
	51-60	,469*	,132	,006		Lisans	-,359*	,114	,019
	61 üstü	,156	,193	,925		Lisansüstü	-,603*	,170	,008
31-40	18-30	,178	,142	,719	Orta okul	İlk okul	,315	,128	,108
	41-50	,179	,129	,636		Lise	-,527*	,122	,000
	51-60	,647*	,096	,000		Lisans	-,045	,119	,996
	61 üstü	,334	,171	,331		Lisansüstü	-,288	,173	,466
41-50	18-30	-,001	,157	1,000	Lise	İlk okul	,842*	,116	,000
	31-40	-,179	,129	,636		Orta okul	,527*	,122	,000
	51-60	,468*	,118	,001		Lisans	,482*	,107	,000
	61 üstü	,155	,184	,914		Lisansüstü	,239	,165	,603
51-60	18-30	-,469*	,132	,006	Lisans	İlk okul	,359*	,114	,019
	31-40	-,647*	,096	,000		Orta okul	,045	,119	,996
	41-50	-,468*	,118	,001		Lise	-,482*	,107	,000
	61 üstü	-,313	,163	,352		Lisansüstü	-,243	,163	,575
61 üstü	18-30	-,156	,193	,925	Lisansüstü	İlk okul	,603*	,170	,008
	31-40	-,334	,171	,331		Orta okul	,288	,173	,466
	41-50	-,155	,184	,914		Lise	-,239	,165	,603
	51-60	,313	,163	,352		Lisans	,243	,163	,575

Bağımlı değişken: aidiyet duygusu

*: Anlamlılık düzeyi ($P < 0,05$)

Tablo 11'e göre, yaş grupları arasında aidiyet duygusuna ilişkin ortalama karşılaştırmasında, "18-30", "31-40", "41-50" ve "61 üstü" grupların ortalaması arasında anlamlı fark bulunmazken, "51-60" yaş grubundaki katılımcıların mekâna aidiyet duyguları ve diğer yaş gruplarının aidiyet duyguları arasında $P < 0,05$ anlamlılık düzeyinde istatistiki olarak anlamlı bir fark olduğu tespit edilmiştir. "51-60" yaş grubundaki katılımcıların mekâna aidiyet duygularının ortalaması 1,32 olarak hesaplanmış (Tablo 9'a bakınız) ve diğer grupların aidiyet duygusu ortalamalarından daha düşük olduğu tespit edilmiştir. Eğitim durumunda ise, "İlk Okul" ve "Lise" eğitimine sahip katılımcıların mekâna aidiyet duyguları diğer gruplar ile $P < 0,05$ anlamlılık düzeyinde istatistiki olarak anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır. "İlk Okul" eğitimine sahip katılımcıların aidiyet duygularının ortalaması en düşük olarak 1,22 düzeyinde hesaplanırken, "Lise" eğitimine sahip katılımcıların aidiyet duygularının ortalaması en yüksek 2,06 olarak hesaplanmıştır (Tablo 9'a bakınız).

SONUÇ:

Günümüzde değişen nüfus yapısı ve yaşam tarzlarına göre, başarılı bir kent planlamak ve tasarlamak için dört ana kavramın dikkate alınması gerekmektedir: Canlılık, güvenlik, sürdürülebilirlik ve sağlık (Gehl, 2010). Bu bağlamda, kentlerde sürdürülebilir bir sosyal yaşam için kent sakinlerinin yaşadıkları mahalleye olan aidiyet duyguları önem kazanmaktadır. Aidiyet duygusu, kavramsal olarak benlik olgusu ile ilişkilidir ve güven duyma, duygusal bağlılık ve aşinalık duygularını içermektedir. Bir yere ait olma, bireyin mekândaki varlığını sürdürmesinde belirleyici rol oynayan önemli bir duygudur.

Mekânsal yerleşim farkındalığının ötesinde olan bu duygu, bireyin mekâna bağlanması sonucunu doğurmaktadır. Mekâna aidiyet duygusu, çevrenin fiziksel nitelikleri ve aynı zamanda, bireyin kişisel özelliklerinden etkilenmektedir (Steel, 1981). Kentsel mekânın algılanabilirliği ve erişilebilirliği arttıkça, bireyde güven duyma ve hakimiyet kurma hissi artmakta ve bu da aidiyet duygusunun gelişmesine neden olmaktadır. Literatür kapsamında, mekâna aidiyet duygusu genel olarak, kültür, tarih ve kolektif bellek gibi öznel veriler üzerinden incelenmiştir. Bu çalışmada, mekânsal aidiyet duygusunun öznel değerlendirmelerin yanı sıra, mekânın tasarım boyutu üzerinden nesnel bir değerlendirme ile ele alınması amaçlanmıştır. Bu bağlamda, ait olma ve benimseme duygusu ile yakından ilişkili olan ve kentsel tasarımın önemli ilkeleri arasında tanımlanan insan ölçeği kavramı ele alınmış, aidiyet duygusu ve insan ölçeği arasındaki ilişki irdelenmiştir. Kentlerde, insan ölçeğindeki tasarımların temel düşüncesi, görsel olarak boyutsal ve ölçek çeşitliliğidir. Mekânda var olan elemanların boyut olarak çeşitliliği alt, orta ve üst ölçekli bileşenlerin bir bütün olarak bir araya gelmesine yardımcı olmaktadır. Günümüz kentlerde, ölçek çeşitliliğinin ihlal edilmesi, insan vücudu ölçeğine yakın elemanların kaybolması ve buna karşın devasa yapılar ve yolların tasarlanması kentin görsel olarak zor algılanmasına neden olmakta ve bu da aidiyet, bağlanma ve benimseme gibi duyguların gelişmemesine sebep olmaktadır. Boyutsal olarak hiyerarşik düzen ve ölçekler arası bağlantı küçük, orta ve büyük boyutlu bileşenleri kapsamakta ve kentsel mekânda herhangi bir boyutun eksikliği, alanın algılanabilirliğini düşürmektedir. Bu bağlamda, kentsel alanlarda insan ölçeğinde olan alt birimler ve küçük bileşenlerin varlığı önem kazanmaktadır (Berlyne, 1971). Kentsel alanlarda, bina cephelerindeki süsleme, detay ve girinti-çıkıntılar, yatay ve dikey düzlemdeki bölmeler, saçak, balkon ve mimari detaylar, kapı ve pencere yoğunluğu, yatay ve düşeydeki biçimsel farklılıklar ve ritim, binaların zemin kat düzenlemeleri, ayrıca, ağaç, bitki ve çiçekler gibi peyzaj öğeler, oturma bankları, çöp kutusu, aydınlatma, su öğeleri ve heykeller gibi donatı elemanları ve mobilyalar mekânın boyut olarak insan ölçeğinde olmasını desteklemektedirler. İnsan ölçeğindeki bileşenler, insanların kamusal mekânlarla etkileşimlerini olumlu yönde etkilemekte ve insanlar bu mekânların tasarım sürecinde dikkate alındıklarını hissetmektedirler. İnsan ölçeğindeki mekânlar ve bileşenler bireyde aidiyet duygusunun oluşup gelişmesine neden olur. Bireyde aidiyet duygusunun gelişmesi, yaşadığı ortamda sosyal birliğin oluşması, yabancılaşma ve suç eğiliminin azalması ve güven duygusunun artmasına neden olur (Osman, 2018). Bu çalışmada, insan ölçeği ve aidiyet duygusu arasındaki ilişkiyi incelemek amaçlı, literatür araştırması sonucunda, anket tasarlanmış ve Ankara ili Gölbaşı ilçesine bağlı Kızılcaşar mahallesinde yaşayan ve son üç yıl içerisinde mahalleye yerleşen 400 katılımcıya uygulanmıştır. Çalışmada, katılımcıların cinsiyet, yaş ve eğitim durumları ve aidiyet duyguları arasındaki ilişki incelenmiştir. Sonuç olarak, kadınların mekâna aidiyet duyguları erkeklere göre daha yüksek olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca, katılımcıların yaş ve eğitim durumlarının mekâna aidiyet duygularını etkilediği tespit edilmiştir. Bu bağlamda, çalışmanın alt hipotezini oluşturan, "Bireylerin kişisel özellikleri aidiyet duygularını etkilemektedir." varsayımı kanıtlanmıştır. Aynı zamanda, anket sorularında, mekânda insan ölçeğini sağlayan ve sağlamayan kentsel elemanların fark edilebilirliği bağımsız değişken ve mekâna olan aidiyet duygusu bağımlı değişken olarak tanımlanmıştır. Bağımsız değişkenlerin bağımlı değişken üzerindeki etkisini analiz etmek amaçlı Çoklu-Regresyon analizi gerçekleştirilmiştir. Analiz sonucuna göre, kentsel mekânlarda, peyzaj ve bitki, bina cephelerindeki eklemeler, kentsel donatılar, yaya kaldırım ve yürüyüş yolları, ayrıca bina cephelerindeki kapı ve pencere yoğunluğu bireyin aidiyet duygusu ile pozitif bir ilişki kurmakta, ancak arabalar ve bireyin aidiyet duygusu arasında negatif bir ilişki bulunmaktadır. Böylece, kentsel planlama ve tasarım sürecinde insan odaklı ve insan ölçekli tasarımların yaygınlaşması bireylerin aidiyet duygularının artmasına neden olmaktadır. Sokaklarda ve açık kamusal alanlarda bitki, çiçek ve ağaç gibi peyzaj elemanlarının konumlandırılması, oturma bankları, aydınlatma elemanları, çöp kutuları, su öğeleri, telefon kabinleri, bilgilendirme panoları, trafik ve yön levhaları, çiçeklikler, gölgeleme elemanları, çocuk oyun elemanları ve spor aletleri, otobüs ve bisiklet durakları gibi kent mobilyalarının yerleştirilmesi, yer döşemeleri ve kaldırımların özenli bir şekilde tasarlanması ve renk, malzeme ve

desen olarak çeşitlendirilmesi, özellikle binaların zemin kat cephelerinde saçak, tente, gölgelik ve balkon gibi girinti-çıkıntılarının eklenmesi ve kapı-pencere yoğunluğunun artırılması ve geometrik olarak farklı ve çeşitli biçimlerin kullanılması mekânın insan ölçeğinde tasarlanmasına katkı sağlayacaktır.

Etik Standart ile Uyumluluk

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

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

KAYNAKÇA:

Kitaplar:

Alexander, C., Ishikawa, S. and Silverstein, M. (1977). **A pattern language, towns, buildings, construction.** (Second edition). New York: Oxford University Press.

Arnold, H. (1993). **Trees in urban design.** New York: Van Nostrand Reinhold.

Carmona, M. Tiesdell, S. Heath, T. and Oc, T. (2003). **Public places- Urban spaces: the dimensions of urban design.** Oxford, UK: Architectural Press.

Ching, F. (2007). **Architecture: Form, Space and Order.** 3rd ed. John Wiley & Sons.

Dover, V. and Massengale, J. (2013). **Street Design: The secret to great cities and towns.** Hoboken: Wiley.

Gehl, J. (2010). **Cities for people.** Island Press.

Glaser, M. Hoff, M. Karssenberg, H. Laven, J. Teeffelen, J.V. (2012). **The City at Eye Level – Lesson from Street Plinths.** Eburon Academic Publishers. Delft, the Netherlands.

Greene, H. (1976). **Mind and image: an essay on art and architecture.** Lexington: University press of Kentucky.

Hajer, M. and Reijndorp, A. (2001). **In search of new public domain.** NAI Publishers, Rotterdam.

Hall, E. (1966). **The hidden dimension.** Garden City, N.Y.: Doubleday.

Hedman, R. (1984). **Fundamentals of urban design.** Chicago: American Planning Association.

Jacobs, J. (1961). **The death and life of great American cities.** New York: Random House.

Jacobs, A. B. (1993). **Great streets.** Cambridge: MIT Press.

Karssenberg, H. ve Laven, J. (2012). The City at the Eye Level. in Glaser, M. Hoff, M. Karssenberg, H. Laven, J. Teeffelen, J.V. **The City at Eye Level – Lesson from Street Plinths.** Eburon Academic Publishers. Delft, the Netherlands.

Kay, J. H. (1997). **Asphalt nation: how the automobile took over america, and how we can take it back.** Berkeley, CA: University of California Press.

Lovell, N. (1998). **Locality and Belonging.** London: Routledge Publishing.

Low, S. M. (1992). Symbolic ties that bind. In I. Altman, & S. M. Low (Eds.), **Place attachment** (pp. 165–185). New York: Plenum Press.

Marcus, C. C., and Francis, C. (1998). **People places: design guidelines for urban open space**. (Second edition). New York: John Wiley and Sons.

Salingaros, N. A. (2005). **Principles of urban structure**. Amsterdam: Techne Press.

Steel, F. (1981). **The Sense of Place**. Boston: CBI Publishing Company.

Teng, L. (2012). **Human scale development**. School of Planning and Media Design: Blekinge Tekniska Högskola.

Makaleler:

Antonsich, M. (2010). **Searching for belonging—An analytical framework**. *Geography Compass*, 4(6), 644-659.

Berlyne, D. E. (1971). **Novelty, complexity and hedonic value**. *Attention Perception and Psychophysics*, 8(5), 279-286.

Ewing, R., Handy, S., Brownson, R., Clemente, O. and Winston, E. (2006). **Identifying and measuring urban design qualities related to walkability**. *Journal of Physical Activity and Health*, 3(1), 223-240.

Ewing, R. and Handy, S. (2009). **Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability**. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65-68.

Gehl, J., Kaefer, L. J., and Reigstad, S. (2006). **Close encounters with buildings**. *Urban Design International*, 11(1), 29-47.

Hansen, G. (2014). **Design for Healthy Communities: The Potential of Form-based codes to create Walkable Urban Streets**. *Journal of Urban Design*, 19(2), 151-170.

Hidalgo, M. C., and Hernandez, B. (2001). **Place attachment: Conceptual and empirical questions**. *Journal of Environmental Psychology*. 21: 273-281.

Long, Y. ve Ye, Y. (2019). **Measuring human-scale urban form and its performance**. *Landsc. Urban Plan.* 191, 103612.

Maslow, A. H. (1943). **A Theory of human motivation**. *Psychological Review*, 50, 370-396.

Osman, D.A.M. (2018). **A Place to Meet: The Art of Making the City's Street**. *European Journal of Sustainable Development*, 7(1), 33-45.

Scannell, L., and Gifford, R. (2010). **Defining place attachment: A tripartite organizing framework**. *Journal of Environmental Psychology*. 30: 1-10.

Stamps, A. E. (1999). **Architectural detail, van der laan septaves and pixel counts**. *Design Studies*, 20(1), 83-97.

Stedman, R. (2002). **Toward a social psychology of place: Predictive behavior from place –based cognitions, attitudes, and identity**, *Environmental Behavior*, 34, 561-581.

Bildiriler:

Lennard, S.H.C., Ungern-Sternberg, S., Lennard, H.L. (1997). ***Making Cities Livable, Wege zur Menschlichen Stadt***, International Making Cities Livable Conferences, California.

Radwan, A. H. ve Morsi, A. A. G. (2019). ***The human scale in public spaces. an analytical study of new cairo settlements***. Building The Future “Now”: Rights to Better Living, Architecture and Contexts.

Web siteleri:

Burke, S. (2016). **Placemaking and the Human Scale City**. Project for Public Spaces. <https://www.pps.org/article/placemaking-and-the-human-scale-city>. (Erişim: 25.04.2021).

Raporlar:

European Green Capital Network [EGCN]. (2020). **How Can Your City Get To... A Human Scale?**, An Initiative of the European Commission.



The Tourism Sector in Country Branding: An Assessment on Health Tourism in Turkey

Ülke Markalaşmasında Turizm Sektörü: Türkiye’de Sağlık Turizmi Üzerine Bir Değerlendirme

Görkem İldeş¹

Öz

Türkiye’de sağlık alanında yapılan yatırımlar ve sahip olunan kaynaklar katma değeri en yüksek turizm türlerinden biri olan sağlık turizmine olan ilgiyi artırmıştır. Küreselleşme, uluslararası işbirlikleri, kişilerin seyahat olanaklarının genişlemesi, yaşlı nüfusun artması, sağlıklı ve uzun yaşamak isteyen insanların bilinçlenmesi, dijitalleşmenin etkisiyle yeni tedavi yöntemleri hakkında kişilerin anında bilgi sahibi olabilmesi gibi etkenler neticesinde sağlık turizmi ülkelerin kendilerini tanıtmaları, itibarlarını yükseltmeleri için günümüzde kritik bir öneme sahiptir. Bir mevsime bağlı kalmaksızın yıl genelinde hizmet verilebilen sağlık turizmi hem bu yönüyle hem de sahip olduğu hedef kitle çeşitliliği sebebiyle diğer turizm türlerinden ayrılmaktadır. Bu çalışmanın amacı sağlık turizminde yapılan tanıtım çalışmalarını ulusal ve uluslararası boyutta tartışarak, genel ülke tanıtım stratejileri içerisinde sağlık turizminin yerini incelemektir. Literatür analizine dayalı olarak yapılan bu çalışmada ülkenin sahip olduğu potansiyeli tespit ederek, hedef kitlelere uygun oluşturulabilecek farklı tanıtım stratejilerini ve yöntemlerini tartışmak ve iletişim faaliyetlerini ele almak amaçlanmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda, Türkiye’nin sağlık turizmini iyi yönetebilirse termal kaynakları, yetişmiş insan gücü, ve son teknolojilere adapte olmuş tedavi yöntemleri sebebiyle uluslararası hastalar tarafından özellikle bazı branşlarda-estetik, göz hastalıkları, diş hekimliği, kadın hastalıkları, kulak burun boğaz, fizik tedavi ve rehabilitasyon,... - yıllar içinde artarak tercih edilen bir ülke olduğu görülmüştür. Covid-19 salgını dolayısıyla yaşanan seyahat kısıtlamaları, medikal turistlerin değişen öncelikleri, ülkelerin sağlık politikalarındaki karneleri hız kazanan sağlık turizmini doğrudan etkilemiştir. Bu bağlamda bu krizi iyi yöneten ülkelerin sağlık turizminde itibarını ve güvenilirliğini artıracakları öngörülmektedir. Sağlık turizmini ülke markalaşması içinde değerlendirmenin ve güncel örneklerle ortaya koymanın alandaki tüm paydaşlara fayda sağlayacağına inanılmaktadır. Ayrıca bu alanda tanıtım çalışmaları yürütecek pazarlama profesyonelleri, halkla ilişkiler uzmanları, reklamcılar ve araştırmacılar için de çalışmanın yol gösterici olacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: 1. Markalaşma, 2. Ulus Markalaşması, 3. Ülke İmajı, 4. Sağlık Turizmi

ABSTRACT

Investments made and resources owned in the field of health in Turkey have increased the interest in health tourism, which is one of the types of tourism with the highest added value. In consequence of factors such as globalization, international collaborations, the expansion of people’s travel opportunities, the increase in the elderly population, the rising awareness of people who want to live healthy and long, and the fact that people can have instant information about new treatment methods thanks to the effect of digitization, health tourism is of critical importance for countries to promote themselves and raise their reputations. Health tourism, which can be served throughout the year regardless of a season, differs from other types of tourism both in this respect and due to the diversity of its target audience. This study aims to examine the place of health tourism in general country promotion strategies by discussing the promotional activities in health tourism at the national and international levels. This study, which is based on literature analysis, aims to determine the potential of the country, to discuss different promotion strategies and methods that can be created in accordance with the target audiences, and to deal with communication activities. In the light of the researches, if Turkey can manage its health tourism well, it has the potential to be increasingly

¹ Asst. Prof. Dr., Maltepe University, Faculty of Communication, Department of Public Relations and Publicity, gorkemildas@gmail.com
ORCID: 0000-0001-8745-5566



preferred over the years by international patients, especially in some branches (plastic surgery, ophthalmology, dentistry, gynecology, otolaryngology, physiotherapy, and rehabilitation, etc.), due to its thermal resources, trained manpower, and treatment methods adapted to the latest technologies. Travel restrictions due to the Covid-19 epidemic, the changing priorities of medical tourists, and the reports on the health policies of countries have directly affected the accelerating health tourism. In this context, it is predicted that countries that manage this crisis well will increase their reputation and credibility in health tourism. It is believed that assessing medical tourism within the country branding and presenting it with current examples will benefit all stakeholders in the field. Additionally, it is believed that the study will be a guide for marketing professionals, public relations specialists, advertisers, and researchers who will carry out promotional activities in this field.

Keywords: 1. Branding, 2. Nation Branding, 3. Country Image, 4. Health Tourism

INTRODUCTION:

The tourism sector is one of the fields that contribute the most to the country’s economy and is considered as a smokeless industry. The tourism industry in Turkey was discovered in the 80s, attracted large investments area in the 90s, and was influenced by the crises and social events in the 2000s, as these investments could not return its worth, the number of tourists decreased, yet sometimes increased. The Coronavirus epidemic, which has entered our lives in recent years and transformed every aspect of life, has had a very negative impact on the tourism sector. It is expected that not only the short-term consequences such as travel restrictions or the change in tourists’ perceptions of a safe country but also the long-term macroeconomic effects such as loss of income and the perception of tourism as luxury consumption will push the sector to more struggle and change.

Although tourism is a sector where borders have disappeared with the effect of globalization, it is susceptible to crises that occur in another geography or in a country at one end of the world (Pforr & Hosie, 2008). In a study that draws attention to the many crises that Turkey has experienced as geography -earthquakes, floods, terrorism, economic crises, etc., it has been emphasized that it is durable compared to other countries in combating the crisis and that the tourism sector can compensate for the losses caused by the Covid-19 epidemic (Çetin & Göktepe, 2020: 92). There are various reasons why tourists visit another country other than their country of residence. When considered in the tourism denominator, there are many reasons such as vacation, entertainment, culture-art, history, sports, education, congress, health, belief, agriculture, and the desire to travel based on a special interest. Tourists involved in medical tourism also have distinctive needs. While some tourists benefit from medical tourism because they do not consider their country’s health services to be sufficient or do not prefer them due to their high budget, others travel to a country they trust for plastic surgery.

One of the sectors most affected by the Covid-19 epidemic has undoubtedly been tourism. In 2019, 662,087 people visited Turkey within the scope of health tourism and 1 billion 65 million 105 thousand USD was obtained as tourism income. With the outbreak of the Coronavirus, a significant decrease (-50%) was experienced in Turkey, as in every country, in 2020, and this number decreased to 388 thousand 150 people (Kalyoncuoğlu, 2021). Murat Işık, General Manager of the Export Development Center (IGEME), stated that the income obtained from health tourism in Turkey exceeded 2.5 billion USD according to the data of the 2020-2021 period. Although many areas that contain the operational process are interrupted during the Covid-19 period, surviving and developing health tourism stakeholders (agencies, hospitals, tourism companies, etc.) have spent this process focusing on new market research, analysis, creation of new targets, and new promotional strategies in line with these targets (IGEME, 2021). It is of great importance for institutions to survive in competitive market conditions, to predict the future by accurately analyzing the developments in the sector in times of crisis, and to adapt to change at all times in order to preserve their existence (Gemci et al., 2009:106).

Although there are many components of the ecosystem that paves the way for the development of health tourism, it is extremely important to protect this area as a country policy. In this context, the concept of nation branding appears in the literature. The success of cultural industry products worldwide, the presence of globally known brands and artists, and the international success of many sectors such as education, health, construction, and tourism increase its influence with the support of this nation branding. Simon Anholt was the first to introduce the concept of nation branding to the literature in 1996 (Ünal, 2017). Anholt states that places, like people, have reputations and perceived images, that they should be managed and that countries should renew themselves with branding theories on the scale of their own conditions (Anholt, 2007: 7). In this context, public diplomacy and nation branding are two important concepts that are intertwined. Public diplomacy includes activities to identify the strengths of states, to present the areas that they will benefit from when they highlight them to the public on a global scale and to establish cooperation. The way to achieve this is to distinguish the right target audience, to develop and implement communication and management strategies specific to each target audience. Nye classified the powers that countries have as a military power, economic power and soft power. Nye described the concept of “Soft Power” as to arouse admiration, attract attention, and reveal the values, culture and policies with the help of public diplomacy to create a positive impression in the global public by communicating based on persuasion (Nye, 2005: 37).

Brand Finance, reputable in the country image ranking, expressed the soft power components with the following titles (Brand Finance Global Soft Power Index, 2021).



Figure 1. Soft Power Components (Brand Finance Global Soft Power Index, 2021).

In the management of nation branding and public diplomacy, the marketing strategies and promotional activities that countries will create to achieve success in the international arena and to have a reliable and high-reputation country perception are of importance (Yağmurlu, 2019: 122). Shimp and Sharma pointed out the effects of the media on the country’s image and stated that “gatekeepers” affect attitudes about countries (Shimp & Sharma, 1987: 288). Determining a country’s promotion strategy with a correct vision and taking action by preparing a promotion plan in accordance with the strategies will in a sense replace an existing and accepted passport on the world stage. In this context, in the first part of the study, nation/country branding was addressed, in the second part, the branding dimension in tourism and health tourism was examined, and in the third part, the communication strategies and action plans to be created were discussed.

1. Nation/Country Branding and Tourism

Today, tourism is one of the most important building blocks in nation/country branding, which constitutes a salvation plan for developing countries. Many economic, social and technological developments affect the countries’ conditions of competition. The brand values created by the countries have played a lifesaver role for their survival and development.

Simon Anholt, who introduced the term destination branding to the literature, is one of the pioneers of “Nation Brands” research. They have been measuring the recognition and image of countries since 2005 with the scale they developed together with GfK Roper establishment. Anholt GfK, which created the “Nation Brand HExagon” and determined the most valuable country brands on a global scale, has analyzed the country brand value in six parameters, namely governance, people, exports, cultural and heritage, investment & immigration and tourism, and evaluated it with 23 criteria included in these parameters. Accordingly, the most important components of the nation brand hexagon are expressed below.



Figure 2. The Anholt-GfK Nation Brands Hexagon [(Anholt- GfK, 2008: 186) as cited in Mahraus and Hassan, 2019:14].

Dinnie, another one who made a name for her work in the field, stated that the nation branding represents the umbrella branding, which covers all brands in the country, and that it should be the first step to be developed. Dinnie further drew attention to the importance of making efforts to promote endorsed brands -such as tourism, export, investment, art, sports- in the next stage, and in the third

stage, pointed out that steps should be taken to identify important points of interest for tourism, especially regions and cities, which can be gathered under the title of standalone brands, and to brand sports clubs, export products, and services. (Dinnie, 2008: 181-200).

Brand Finance, with its own brand, Nation Brand Impact™, evaluates countries with the headings of encouraging inward investment, adding value to exports, and attracting tourists and skilled migrants (Brand Finance, 2021). This research, which deals with the title of tourism as ‘domestic tourism’ and ‘international tourism’, covers all the efforts to be made to motivate the residents of the country to meet their vacation requirements in their own country and to host international tourists at the same time.

The perception of a country in the world directly affects its tourism. It determines not only the level of trust and prestige it has but also the type of tourism to which the tourists will be directed and the profile of the future tourists. Kotler stated that every field from the traditions of the country to the international relations report, from the structuring of the mass media to the culture-art equipment, from the cuisine habits to the attire styles affects the image of the country (Kotler & Gertner, 2002). Italian fashion and design, French cuisine, American movies can be given as examples. Travels from all over the world to Italy for fashion week or wine tasting trips to the villages of France can be considered in this context. Branding is also the most important step to stand out amongst others. When it includes special, country-specific elements such as an identity card, it becomes different from others and can make a difference.

Branding in tourism started to increase in the world in the 80s. For example, when Spain gained full membership to the EU in 1986, while renewing its identity thanks to the social transformation and economic change it went through, it entered the world stage with the slogan “Spain is passion”. They have tried to engrave this slogan in their minds in all their communication activities, by staying true to the same message in every field from music to art, architecture to fashion. An example of this is the story of the USA, which is remembered with a long-term effort, by preserving the “American dream” theme in every discourse from economy to foreign policy, from the world of literature to the movie industry (Kaleağası, 2021). Turkey, on the other hand, emphasized the “cheap holiday” that it developed with the discourse of price policy in international tourism for years, and it took time to build a new tourism perception in Turkey by getting rid of the promise of sea-sand-sun. In a study pointing out the necessity of determining the areas that Turkey should focus on in order to get rid of this perception, it was emphasized that the support of international opinion leaders should be sought. It was stated that it would not be enough to just refer to the natural beauties, and that all the differences of the city, from history to art, should be packaged within the framework of a life experience (Altınbaşak & Yalçın, 2010: 241-248).

It can be observed that Turkey attracted the attention of the international media with its promotional campaign, which achieved a significant breakthrough in 2008. In the German press, terms such as “enchanted, paradise, beautiful sunshine, treasure” were used for Turkey’s riches. From the beginning of the year, the Ministry has broadcast Turkey ads with the theme of sea-sand-sun, history, and nature on the channels of KW and RTL, which have the highest ratings in Germany, on SAT1, VOX, and Tele 5, on 10 websites including www.google.de and in the most followed 21 magazines such Germany’s Focus, Der Spiegel, Bild der Frau, and Touristik Aktuell Events. In the promotional campaign, in which 300 taxis, buses, and trams dressed as Turkey advertisements on the streets and streets of five cities continued to remind the Germans of Turkey all year, tourists were invited to Turkey through 3,227 billboards. In addition, the ministry, which hosted German journalists in Turkey, worked on advertisements with the world’s major tour operators such as Öger Tur, TUI, and Thomas Cook. As a

result of this campaign carried out by the Ministry, many news about Turkey was published in the German press: “You can forget about the cold winter of ‘Germany’ around Antalya and Side” in Tina Magazine; “Antalya with its dreamy beaches that fascinate tourists” in *Schöne Woche*, “Bodrum, we are coming” in BZ, “Blue Miracles of Antalya” in *Hannoversche Allgemeine*, “Oriental Snow” in *Thüringer Allgemeine Erfurt*, “Snow happens in Uludağ” in *Volkszeitung*, “Raki instead of tea” in *Lausitzer Rundschau*, “Heavenly winter travel in Turkey” at *Münsterlandische Tageszeitung*, “Beautiful sunshine everywhere” at the *Nordsee Zeitung*, “Miracle region made of stone, sand and clay” at *Berliner Zeitung* (Türkiye Turizm, 2008).

Turkey was introduced as one of the successful countries in the sector in 2009 when the global crisis had a severe impact on the world tourism sector. The Times, one of the leading newspapers in England, announced Turkey as the “success story of 2009 in tourism” in a news publication on its website. The newspaper, discussing which countries the British go-to for their holidays the most, commented that “Turkey, which quickly caught up with Greece, is a rising star thanks to the holiday-makers who aim to stay away from the strong Euro and the facilities built in the southwest”. The news also stated that Turkey and Greece are the two countries that make their voices heard in mass tourism and that India and the United Arab Emirates attract richer tourists (Hürriyet, 2009). At this point, “mass tourism” as stated by The Times supports the perception that Turkey has created in minds for years. Promotional campaigns have been carried out in Turkey for years, supporting the image of sea-sand-sun and cheap vacation in the tourism sector, however, it is clearly seen in the new campaign discourses that this strategy has begun to change in recent years. With the change, different specializations in tourism have become prominent, and accordingly, target audience diversity has emerged.

The Covid-19 epidemic, which is the crisis experienced by the whole world, has affected every mechanism of the tourism sector. The expression “the worst tourism season in 80 years” was used for travel restrictions and these difficult days when life stopped and interrupted. Due to the epidemic, the tourism sector, which covers 10 percent of the world economy and has a transaction volume of approximately 9 trillion dollars, has shaken the USA, France, Spain, China, Italy, and Turkey, which are the most visited countries in the world, as well as countries such as Thailand, the Philippines, and Indonesia, whose economy is largely based on tourism. Emphasizing that these losses are relatively less in health tourism compared to other types of tourism, Prof. Tengilimoğlu stated that health tourism will have the advantage of being a type of tourism that spans 12 months (İHA,2020).

Turkey is one of the rare countries where several seasons are experienced in different regions at the same time. Therefore, keeping tourism alive in these lands every day of the year is of great importance both for providing foreign currency inflow and for the management of the perception of the country. For the development of tourism, it is necessary to diversify, in other words, to invest more in areas such as thermal, winter, health, congress, sports, highland tourism and to give wide publicity to promotions to attract international tourists to these areas.

2. Health Tourism

The high health costs in various countries, the increase in the elderly population, the decrease in transportation costs, the increase in health institutions that offer alternative treatment methods under economic conditions, advanced technological infrastructure have all contributed to an increased number of travels for treatment and good living. The emerging-market affects many components from the international agreements of the states in the field of health to their incentives, from the management of health institutions to the promotional activities (Aydın, et al., 2011: 92; Dinçer, 1993:

5; Pakkan, 2021). From this point of view, all processes and activities covering inter-provincial or international travel for treatment and vacation are defined as “Health Tourism”.

Developed countries may be in a more fortunate position in the international arena with their economic and technological superiority. It is important to be able to transfer the advantage to the areas where the tourism and health sectors intersect. A study that points out the importance of promotion and lobbying in the health sector has emphasized that each mechanism has different importance in the sector, from institutions dealing with health such as the Ministry of Health, to hospitals, from suppliers to consultants, from international insurance organizations to a competent promotion team in the field (Badulescu & Badulescu, 2014: 406-415). Health tourism, especially for nearly 20 years, emerges as a growing tourism type in Turkey. Looking at the definitions in the literature, while there are those who define it as therapeutic travel, there are also those who define it as a type of tourism that allows health institutions to grow by using the potential of international patients. Although there are different classifications for health tourism, it can be examined under three titles: medical tourism, thermal tourism or spa-wellness tourism, and advanced age tourism, which includes care for the disabled and elderly (Aydın, 2008: 7).

Eric Cohen classified the tourist profile in health tourism as tourists only, tourists treated on vacation, patients on vacation, and patients only. Stating that determining this is important in terms of creating service types and determining communication strategies in the market, Cohen stated that the most important profile in health tourism is the patients only profile (İçöz, 2009: 2260-2261).

International health tourism provides important economic contributions to countries. For this purpose, the foreign exchange left by tourists from different countries is an opportunity to close the current account deficit of the countries. According to the International Health Services Inc. (USHAŞ), which was established under the coordination of the Ministry of Health, within the scope of health tourism, there are 30 million people who go outside their own country and receive service. The expenditures made in the field of health tourism in the world have been reported as approximately 500 billion dollars. This figure is estimated to be much higher when unregistered services are included (USHAŞ, 2021). Health tourism has been the gateway to the economy of many developing countries. For example, after the economic crisis prevailing in Asia in 1997, the country’s administrators considered health tourism as a lifesaver, and the advertising and public relations activities they started in this area worked and caused them to become economically stronger. Thailand has become a popular destination for international tourists with its plastic surgery practices performed with a low budget compared to developed western countries (Turkish Health Foundation and Health Association, 2010: 13-16).

According to the 2019 report of the International Society of Aesthetic Plastic Surgery (ISAPS), which was established in 1970 and is a leader in aesthetic and cosmetic surgery and accepted as a global authority, among the countries that perform global aesthetic operations in health tourism in the world, America ranks first with a share of 15% in the world, followed by Brazil as the second country that follows it very closely. Then, China, Japan, South Korea, India, Mexico, Russia and Turkey are listed. In this global-scale comprehensive report, Turkey ranks in the top 10 in all categories (ISAPS, 2019).



TURKEY

TOTAL NUMBER OF
PROCEDURES IN TURKEY
754,392

TOTAL SURGICAL PROCEDURES 351,930

FACE & HEAD		BODY & EXTREMITIES	
Brow Lift	6,003	Abdominoplasty	18,807
Ear Surgery	10,107	Buttock Augmentation	5,742
Eyelid Surgery	35,496	Buttock Lift	1,900
Facelift	11,296	Liposuction	41,847
Facial Bone Contouring	3,756	Lower Body Lift	3,045
Fat Grafting (face)	26,100	Thigh Lift	3,596
Neck Lift	7,047	Upper Arm Lift	5,351
Rhinoplasty	61,495	Labioplasty	3,944
TOTAL FACE & HEAD	161,298	TOTAL BODY & EXTREMITIES	84,231

BREAST		MOST COMMON PROCEDURES	
Breast Augmentation	45,893		
Breast Implant Removal	3,901		
Breast Lift	22,055		
Breast Reduction	24,955		
Gynecomastia	9,599		
TOTAL BREAST	106,401		

	TOTAL	% OF TOTAL
Breast Augmentation	45,893	13.0%
Liposuction	41,847	11.9%
Eyelid Surgery	35,496	10.1%
Fat Grafting (face)	26,100	7.4%
Breast Reduction	24,955	7.1%

TOTAL NONSURGICAL PROCEDURES 402,462

INJECTABLES		FACIAL REJUVENATION	
Botulinum Toxin	199,506	Chemical Peel	2,103
Calcium Hydroxylapatite	2,857	Full Field Ablative	10,498
Hyaluronic Acid	140,795	Micro-Ablative Resurfacing	13,848
Poly-L-Lactic Acid	0	Photo Rejuvenation	4,655
TOTAL INJECTABLES	343,157	TOTAL FACIAL REJUVENATION	31,103

OTHER		MOST COMMON PROCEDURES	
Hair Removal	21,707		
Nonsurgical Fat Reduction	6,496		
TOTAL OTHER	28,203		

	TOTAL	% OF TOTAL
Botulinum Toxin	199,506	49.6%
Hyaluronic Acid	140,795	35.0%
Hair Removal	21,707	5.4%
Micro-Ablative Resurfacing	13,848	3.4%
Full Field Ablative	10,498	2.6%

Figure 3. Total Number of Procedures in Turkey.

TOP 10

COUNTRIES RANKED BY TOTAL NUMBER OF PROCEDURES

RANK *	COUNTRY	TOTAL SURGICAL PROCEDURES	PERCENTAGE OF TOTAL SURGICAL PROCEDURES	TOTAL NONSURGICAL PROCEDURES	PERCENTAGE OF TOTAL NON-SURGICAL PROCEDURES	NUMBER OF PROCEDURES	PERCENTAGE OF TOTAL
1	USA	1,351,917	11.9%	2,630,832	19.3%	3,982,749	15.9%
2	Brazil	1,493,673	13.1%	1,072,002	7.9%	2,565,675	10.3%
3	Japan	249,543	2.2%	1,223,678	9.0%	1,473,221	5.9%
4	Mexico	580,659	5.1%	619,804	4.6%	1,200,464	4.8%
5	Italy	314,432	2.8%	774,272	5.7%	1,088,704	4.4%
6	Germany	336,244	3.0%	647,188	4.8%	983,432	3.9%
7	Turkey	351,930	3.1%	402,462	3.0%	754,392	3.0%
8	France	320,997	2.8%	423,084	3.1%	744,081	3.0%
9	India	394,728	3.5%	249,024	1.8%	643,752	2.6%
10	Russia	483,152	4.3%	93,735	0.7%	576,886	2.3%

Figure 4. Countries Ranked by Total Number of Procedures.





Figure 5. Countries Ranked by Estimated Number of Plastic Surgeons

The number of people visiting another country is increasing every year in today’s stressful living conditions, not only for therapeutic purposes, but also to benefit from thermal springs/SPA centers for alternative treatment needs such as rest, relaxation, rejuvenation, and feeling good. As a part of health tourism, Turkey, which is one of the seven richest countries in the world in terms of thermal springs and thermal tourism, has not been able to evaluate its resources correctly and efficiently for years. The inadequacy of the government’s policies towards this, weaknesses in business management, insufficient use of communication technologies, and the lack of professional websites caused this great advantage to remain idle (Bedük, Zerenler & Soysal, 2008: 155).

In health tourism in Turkey, thermal/spa tourism used to come to mind at first, however, much progress has been made in this field in the last 20 years. With its growth stages, the health tourism ecosystem has expanded its scope by offering tourists both aesthetic and thermal tourism/SPA/Wellness preferences for treatment. Thermal tourism, elderly tourism, medical tourism, treatment centers in advanced technologies, infertility, aesthetic surgery are among the fields of study of organizations interested in health tourism. While it covers a wide variety of areas such as health tourism, hair transplant, dental treatment, in-vitro fertilization treatment, plastic surgery, it also provides services in places such as hospitals, hotels, spas, mineral springs, spa centers, health cure centers, etc. The prominent clinical branches preferred by international patients are obstetrics, internal medicine, ophthalmology, medical biochemistry, general surgery, dentistry, orthopedics and traumatology, infectious diseases and ear-nose-throat branches (USHAŞ, 2021). According to TURSAB’s

future projection in 2014, Turkey would reach 2 million visitors in health tourism and generate 20 billion dollars in revenue in 2023 (Şahbaz, 2018). With the Covid-19 epidemic affecting the whole world, these figures need to be updated. Today, investments in this field have increased with the state’s incentive systems and promotion supports. Government incentives given in Turkey are classified as Registration and Protection Support, Consultancy Support for Report and Overseas Company Acquisition, Documentation Support, Advertising, Promotion and Marketing Support, Overseas Unit Support, Consultancy Support, Agency Commission Support, Translation Services Support, Patient Transportation Support, and incentives covering the expenses of training, promotion and marketing activities organized exclusively for abroad with the participation of institutions/academics/experts/related persons and organizations invited to the country (Tontuş, 2017). As can be understood from these incentives, integrated marketing management and branding are vital for the future of health tourism. Within the scope of this study, communication management strategies that have been and should be done for the development of health tourism in Turkey are discussed in Chapter 3.

3. An Assessment on Health Tourism in Turkey

Not only is marketing management considered as a set of strategies created to increase sales volume today, but it also includes the process of establishing sustainable relations with its stakeholders by acting with a value-creating perspective of the institution. The ability of the institution to realize the strategies that will serve its existential purpose with “value-driven” practices will help it stand out amongst other institutions. Raval and Grönroos (1996) defined the equation that needs to be established in order to increase the value of a product or service in the eyes of target audiences as increasing the benefit perceived by the customer and reducing the cost perceived by the customer (Raval & Grönroos, 1996: 20-26). Kotler and Keller (2009) drew attention to the importance of the selection of the target market and the correct communication with the target audiences for the institutions to reach their goals and evaluated the analysis, planning, implementation, and control of the programs for the design of the mutual shopping process within the scope of marketing management.

According to Kotler and Armstrong (2013), establishing and increasing sustainable and solid relationships with stakeholders is possible with “relationship marketing”. Gummesson affirmed this opinion and stated that the orientation towards relationship marketing is based on globalization, the strengthening of the competitive environment, the rapid transformation in information and communication technologies, the spread of total quality practices, the awareness of customers, the increase in mutual win-win relations with stakeholders, the need for long-term relationships, and the changing nature of organizational working conditions and human resource management (Gummesson, 1999: 72-85). The modern understanding of marketing, which is based on relationships and the needs of target audiences, points to the importance of the concept of integrated marketing management.

“Integrated marketing communication” has a structure in which all communication processes are intertwined. It prioritizes management in which all communication disciplines such as public relations, advertising, and sales promotion contribute to the main message at the scale of their capabilities (Clow & Baack, 2018). The use of all communication tools and strategies in the interaction of organizations with their stakeholders can also be defined as “communication management” in the literature. Ruler and Verčič, on the other hand, proposed the concept of “communication management” instead of the term “public relations” (Van Ruler & Verčič, 2008). In a study that considers communication management as an upper framework, all activities for corporate communication and integrated marketing communication were discussed within this scope (Summak, 2011: 52-71).

There are many types of marketing that are intertwined or used together in the literature, such as word of mouth marketing, guerrilla marketing, viral marketing, lifestyle marketing, experiential marketing, stealth marketing; these types of marketing can be used for each market in the tourism sector, can be evaluated within the scope of “innovative communication management” (İldaş, 2021: 169).

It has been determined that many established disciplines in the literature -such as corporate communication, public relations, advertising, marketing communication, organizational communication, image management, perception management- are intertwined, feed and supports each other. In this case, all these applications that take care of the common interest of the organization become meaningful under the heading of communication management. Organizations want to convey their messages to their stakeholders and see the results in order to ensure that the messages have been delivered. The creation of the content of the message specific to the target audience, and the persuasion methods, techniques, tools, and communication design can be evaluated within the scope of communication management (İldaş, 2021: 8).

Although marketing management is a common denominator that contributes to every field, a definition specific to tourism was required. According to the World Tourism Organization, tourism marketing is a management approach that includes researching products/services and making predictions with a future vision in order to direct the tourist potential in line with the purpose of the establishment/organization (UNWTO, 2021). The four components of marketing, product, price, place, promotion, are also essential in tourism marketing and include organizational audit, marketing strategy, marketing mix decisions, and implementation processes. (David, 2021).

As discussed in the first part of the study, when marketing is addressed in the axis of nation branding, it is considered that the steps to be taken in nation branding are of vital importance for the development of the sectors in the country and the globalization parameter. Nation branding requires good public diplomacy management beyond the marketing activities of institutions. Kotler and Levy (1969: 10-12) suggested that the marketing practices they brought to the literature could be applied to every field; realizing the importance of marketing, the tourism industry has taken many steps to show that this proposal has come to life. Countries, regions and cities have now turned into market objects and have made an effort to make a difference in the global competitive market (Aksoy, 2008: 141). Emphasizing that countries cannot do this with only promotional activities, Anholt stated that branding is much more than public relations management. According to Anholt, investment should be made in the image and perception of the country, and the way to do this is through the policies of the countries. Strong nation brands are formed by investments in “innovation, competitiveness, international relations management and qualified workforce” (Kaneva, 2011: 117-125). In this sense, a study that talks about international lobbying activities, states that government relations, public and industry collaborations and political incentives are important in lobbying studies (Omar, 2009: 47).

While preparing the Nation Brand Impact™ report, Brand Finance explained the parameters used in place branding under the titles of “brand investment”, “brand equity” and “brand performance” (Brand Finance, 2021).

Brand Investment	Website visits, easy to plan trip/visit, value for money, affordable, social media presence, unaided advertising recall, advertising and promotion spend
Brand Equity	Awareness, familiarity, consideration, recommendation, appeal & personality
Brand Performance	Average spend per person/night, length of stay, market share

Table 1. Place Brand Strength Metrics

Van Riel (1995) and Van Riel & Fombrun (2007: 14) discussed corporate communication under the headings of “management communication”, “marketing communication” and “organizational communication”. When the corporate communication element is evaluated in terms of tourism marketing and health tourism, it is essential for the formation of the global image that countries have in the field of health, the structuring of brand values and the strengthening of their reputation (Van Riel & Fombrun, 2007: 36). Management communication includes strategic management, linking personality and identity, as well as the relationships between corporate personality and identity. Van Riel (1995) defined marketing communication as a form of communication that supports the sales of the organization’s goods and services. The tools and techniques used by the organization to achieve its marketing communication objectives are called the “promotional mix”. The key elements of the promotional mix include advertising, personal selling, public relations, direct selling and sales promotion. Within the scope of this study, while determining the communication strategies of the Ministry of Culture and Tourism for health tourism, suggestions will be made within the scope of marketing communication. Van Riel (1995) defined organizational communication as any type of communication that an organization carries out with its corporate stakeholders, with which it has independent relations. Public relations is the oldest known organizational form of communication. In recent years, organizational communication has been divided into various functional areas such as finance and human resources, covering investor relations, relations with the environment, and relations with employees.

As a result of the joint resolution of management communication, marketing communication and organizational communication, countries can adopt attitudes that can change their stance on a global scale. The behavioral change in Indonesia’s tourism policy constitutes an example of this. The authorities had to cut off the tourist flow due to the high demand for the island of Bali. Country managers, who wanted to create a vision of Bali far from the crowd, developed and implemented strategies aimed at reducing middle-income tourists and maintaining and increasing the interest of high-income tourists. Balinese officials preferred fewer tourists and higher incomes over fewer low expenditures. For this purpose, many luxury hotels and restaurants were built and marketing activities were carried out for high-income tourists (Bradley & Blythe, 2014: 88-89).

Hungary, which is one of the important destinations in health tourism in Central Europe with its hot springs, lakes, baths, and SPAs, is one of the countries preferred by international patients, especially for dental surgery and prosthesis. Having easy transportation after EU membership in 2004, acting with an affordable price policy compared to European countries, having hospitals and hotels where English is spoken at good standards, cooperation agreements between the Hungarian Ministry of Health and the British Health Service Commission, international ISO approved hospitals, the package programs that include flight-accommodation-transfer and treatments offered by the clinics have made it easier for Hungary to be preferred by international patients (Işık, 2022:145).

Market selection is very important in health tourism. Cultural differences determine the preferences and wishes of individuals. The customer demands of the USA, Europe, Middle East, Turkic Republics and Iran differ from each other. The use of different messages to reach customers in different markets

is called adaptation. After the determination of product and service quality and the formulation of price policies, the style, and language of the message to be given differ according to the country/geography/region/target audience. The economic, cultural, legal, technological, political, and demographic characteristics of the countries determine the international marketing strategy (Omar, 2009: 36).

Murat Işık, General Manager of the Export Development Center (IGEME), stated that it is necessary to aim to be a doctor country rather than a textile country, and stated that we were tailors, we became designers, and now we are trying to become a brand (IGEME, 2021). At this point, determining the main objectives as a country policy will serve as a compass for many steps to be taken. For example, moving away from the emphasis of sea-sand-sun to promote the country’s tourism has paved the way for fields such as health tourism. Instead of palaces, mosques, belly dances that have been told to tourists for years, promotional movies have been being prepared in order to draw attention to the fields of sports tourism, extreme sports, highland tourism, and health tourism, with the promise of changing lives and providing the experience.

In this context, it should be remembered that each country has its own culture and unique needs. Care should be taken to prepare a separate communication plan for each country. In this direction, separate promotional movies should be prepared for America, Europe, the Middle East, Neighboring Countries and Turkic Republics, and the website of the Ministry of Culture and Tourism should be brought to life by sticking to the same concept. It is known that the promotion of health tourism in the major cities of countries such as Thailand, Jordan, India, and Singapore is realized by the state and through practices such as the health office at the airports of these cities. The expansion of health offices in Turkey will contribute to the accessibility and the trust relationship to be established with tourists. The absence of a complaint-suggestion mechanism for foreign patients coming to our country for health tourism is seen as a deficiency. For example, the absence of any guidance in foreign languages for foreign patients who want to make a complaint or suggestion in the “ALO 184 Health Line” created by the Ministry of Health implies that the importance of the subject is not sufficiently understood. This appears to be a weak spot.

From accreditation to agency relations, communication with international insurance networks, opening promotional offices abroad, market research to be carried out by country, promotional activities, it has been determined that organizations that provide full-range services in health tourism are not available in Turkey. Just as the understanding that the integrated management of all processes emphasized in the integrated marketing management literature will increase efficiency, it is recommended within the scope of this study that the application of this will also be beneficial in health tourism.

In order to ensure the development of health tourism on a global scale in Turkey, as in successful country policies in health tourism, branding studies can be deepened by selecting pilot regions and cities. For example, studies on the evaluation of all resources in the form of classifications can be continued, taking into account the regions where geothermal resources are located. For example, the tourist coming to the country for respiratory tract cure (inhalation) should be provided with a package as needed. This package, created with doctors, should be planned in every detail, from a forest walk in the most historical place of the city to the menu variety that prioritizes healthy nutrition in the hotel where the tourist will stay, such as shopping stops where tarhana, which is produced through women’s employment in the villages, can be bought. It should be aimed to provide an unforgettable holiday experience to the tourists who come to receive health services.

At the launch meeting of the 29th Izmir Health Tourism Summit, IGEME General Manager Murat Işık, who emphasized that Izmir is unique as a brand city in health tourism, conveyed the incentives offered by the state to health institutions. Işık announced that Izmir will become a brand city in health tourism when not only health but also cultural touristic areas are promoted with its hospitals, clinics and thermal tourism facilities. Explaining what has been done for this, Işık said, “Members of the press, agencies, insurance companies and union representatives who are health tourism stakeholders from America, England and Germany will be here. We will carry out studies in order to directly promote the services provided by Turkey regarding health tourism and to determine what they want from Turkey” (Demirparmak, 2017). The government gives incentives to organizations to organize training programs and workshops with the participation of doctors abroad, to position them as the country’s brand ambassadors in health tourism, to direct patients to Turkey for health services when they return to their countries, and to offer them an economic income model as a result (Tontuş, 2017; IGEME, 2021). In this sense, all protocols to be made between countries will pave the way for health tourism. For example, cooperation between municipalities with sister municipalities abroad, determining the criteria of accreditation bodies in the field, and developing good relations with agencies are important factors for influencing success stories.

Once a national strategy is determined to identify Turkey with health tourism, all stakeholders should act together when necessary to support this and serve the Turkish brand. As in the case of America and Brazil, Turkey should aim to increase its market share not only in the number of patients but also in terms of income.

After the literature review and the examination of Turkey’s profile in health tourism, the Master Plan in Thermal Tourism (2007-2023) prepared by the Ministry of Culture and Tourism has been analyzed within the scope of the study, and the following action steps for Thermal Tourism, which is one of the health tourism fields, have been recommended (Republic of Turkey Ministry of Culture and Tourism, 2007).

Examples of Action Steps

Action 1- Creating a master plan by separating regions and cities that can constitute brands in thermal tourism according to their characteristics

Aegean Region: Aydın, Denizli, Manisa, İzmir

By separating the determined thermal tourism centers according to the benefits/types of diseases they treat (heart disease, skin diseases, ...) a separate market target will be developed for all of them, and strategies will be determined and implemented accordingly.

Action 2- Feasibility studies for thermal tourism projects

The areas to be invested will be determined according to the thermal water potential, and zoning plan will be conducted accordingly. The determinations and usage rights regarding the thermal water will be determined by the zoning plans.

Action 3- Improvement of existing facilities

Thermal facilities will be planned as a complex, environmental quality will be increased by protecting green areas around hotels and cure centers, having jogging and excursion tracks in these areas, and arranging entertainment venues for the tourists to have a good time.

Action 4- Tourism Incentives

In order to encourage the private sector, public land and thermal water allocations will be made.

Providing incentives to encourage health tourism for investors, leasing long-term state lands...

Supporting the opening of new hospitals for health tourism.

Action 5- Increasing the architectural qualities in thermal facilities

It will be ensured that the architecture in the spa facilities is made in accordance with the historical and local texture (such as the Ottoman-Seljuk), creating a point of interest.

Action 6- Identifying Pilot Regions

Financial support for infrastructure (road, sewerage, drinking and utility water) and landscaping works will primarily be used for our pilot regions.

Action 7- Establishment of Hospitals in Pilot Regions

The prominent features of cities and spas will be brought together with health tourism on a common ground, and they will be identified with that region, and special hospitals will be established in the cities.

1st Pilot Region: Balıkesir- Edremit- Altınoluk: Asthma Hospital

An Asthma Hospital will be opened with the support of the state, in Altınoluk district of Edremit, Balıkesir, which is known as the second oxygen-richest region in the world after the Swiss Alps.

2nd Pilot Region. Rize: Mental Health Hospital

Therapy tours to relieve stress

Migraine Treatment

Disease of the Era: Depression

3rd Pilot Region: İzmir: Personal Care and Regeneration Hospital

Obesity Treatment

Healthy lifestyle

Gaining Correct Nutrition Habits

Accurate Weight Loss

Action 8- Promotion of thermal tourism

In the brochures for promotional purposes, emphasis will be placed on our regions, which are known for the presence of thermal facilities and thermal water.

The use of thermal water in common spaces will be encouraged instead of individual use in residences, timeshare and housing cooperatives.

Starting from the local residents, the country will be addressed and then the world.

A Health and Thermal Tourism Unit will be established within the Ministry and the Ministry employees will be informed first.

Campaigns will be organized to explain the services and benefits of thermal water and health complex to the citizens of the region through mass media.

Awareness-raising activities will be carried out with government incentives by making regional visits with the Minister of Health.

Action 9- National promotion

Meetings, seminars and promotional programs will be organized to raise awareness of the private sector and society.

Ensuring that the “Cultural Activities Lesson” is included in the curriculum in schools. Within the scope of this course, ensuring that the tourism awareness is established in the students from primary education.

Allowing some courses to be monitored and processed on-site. Supporting schools as the Ministry on transportation and expenses, and to raise awareness of students on Health and Thermal Tourism during cultural trips.

Cooperation with insurance companies will be ensured. Those who want to benefit from health and thermal tourism within the scope of private health insurance will be entitled to a discount. Within the scope of pension insurance (60+), spa discounts will be applied. Thus, tourism for the elderly will be made attractive. By launching the “Healthy Life Card” application, as the museum card application, special discounts will be offered to those who benefit from Health and Thermal Tourism throughout Turkey.

Action 10- International promotion

Positive relations will be developed with health and social aid organizations in foreign countries. Meetings, seminars and promotional programs will be organized to raise awareness of the private sector and society.

Promotion days and invitations will be given to the foreign press.

Health Fairs will be attended, country-specific promotional booklets will be distributed and promotional movies will be screened.

First, Turkish doctors in the world and then international doctors will be contacted and they will be made to recommend Turkey as a prescription.

International Health Congresses will be hosted more. Innovative treatment methods in Turkey will be conveyed by taking place in Medical Congresses.

Seminars will be held throughout the year to inform doctors in different countries.

The collaboration will be made with public relations agencies providing services in the field of Health Tourism abroad. (such as Four Communication and Bell Pottinger Group - UK)

Communication with consultancy companies specializing in health tourism will be increased, and the establishment and expansion of these companies in Turkey will be ensured.

The message “Come to Turkey for your health” will be placed in the perception of tourists abroad with informative brochures. Message contents will be created according to countries such as getting away from city life, renewal, purification, beautification and rest.

Collaborations will be established to provide an alternative treatment abroad for the citizens of the countries and the employees of international companies.

Mass media in target markets will be used effectively. In addition to digital campaigns, participation as a guest in the Health Programs on the television of that country will be provided.

By contacting the Obesity Fighting Association of the relevant country, for instance, interesting package programs will be offered with bulk discounts.

Authentic discourses will be developed, taking into account the language of each country, its unique cultural priorities, and its perspectives on Turkey.

A separate introduction will be prepared for each country. For example; “Obesity Recovery” programs targeting America and “Depression Recovery” programs targeting Nordic Countries can be developed. In the Nordic countries, the rate of suicide and depression is higher due to the fact that the sun does not show its face very much. Therefore, “mental health tourism” for these countries can be concentrated on.

The agenda of the countries will be followed and country-specific packages will be prepared; because the needs of citizens in countries are not static, because they are changing. It is important to follow these changes and to have up-to-date information on this subject. Promotions for advanced age tourism can be made to countries with an elderly population such as Indonesia. For example, drinks and spas that are good for muscle and joint diseases, heart, asthma, and diabetes can be highlighted.

It is also important to present interesting package program names: “The First Breath I Draw”, “Wipe the Slate Clean”, “Hello to My New Life”, “A Happy New Year, A Happy New Me”, “Health First”, “Rebirth Experience”, “Life Rebooting Camp”, “Memory Cleaning Experience”, “Goodbye Pain”, “Digital Detox”.

CONCLUSION:

Nation branding is of great importance for both developed and developing countries’ economies and global perception management. Tourism is one of the fields that contribute the most to the country’s image and economy. The tourism diversity of a country not only attracts tourists from different geographies but also has positive effects on the diversity of the tourist profile. In this context, health tourism makes it possible to serve tourists from all over the world for 12 months throughout the year. Turkey enjoys the advantage of its geothermal resources in health tourism, and has the potential to maintain this trust with its reliable physicians and health institutions in the field of health. The fact that Turkish physicians have knowledge in their fields and carry out successful studies, the use of state-of-the-art instruments and devices, and the offering of medical operations and treatments at much more affordable budgets compared to other European countries indicate a potential that will carry Turkey

further in the field. If this process is managed well and the opportunities are systematically coordinated, both the market share and prestige of the country in the world will increase.

Health tourism is a type of tourism that includes all processes and activities that include treatment as well as holiday, inter-provincial or international travels. Although the definitions in the literature for health tourism differ, they are classified under three headings as “medical tourism”, thermal and spa tourism/spa-wellness tourism, and “advanced age tourism, which includes care for the disabled and elderly”, as they include health procedures and specialties within the scope of this study. When evaluated in the light of the information obtained from the literature review and research results, it has been seen that Turkey has come a long way in terms of branding and integrated marketing management in health tourism, but there is still a long way to go and new markets to explore. All incentives, from investment to promotion by the state, have a great role in improving the sector and, of course, contributing to the country’s image. However, considering the incentives given as a whole, instead of eclectic and independent promotional materials, there is a need for integrated marketing strategies and communication actions that serve Turkey’s main goals and objectives in health tourism.

In order to become a brand country in tourism, a successful “Turkey Perception Survey” is needed first, and these researches should be constantly updated. Then, being aware of the strengths and opportunities, it is necessary to determine the sub-goals and give importance to the training of a qualified workforce that will enable these goals to be achieved. Turkey should implement the right communication strategies in order to develop its advantages with the right product and marketing strategies and to bring them together with the right target audiences at the right time. It will be inevitable to develop different strategies for different target groups, to maintain communication activities uninterrupted, to design innovative projects, to implement them with a successful team, to support and encourage such projects as the Ministry of Tourism and Culture, and most importantly, with the synergy that will be created across the nation.

Just as a single definition cannot be made as an international tourist, it will not be sufficient to make a single market segmentation in terms of countries. We can host, for example, tourists coming from England and longing for the sun on our beaches, tourists who want to escape from the stress of adverse weather conditions and city life at our thermal facilities, tourists with muscle-joint disorders at our spa facilities, medical tourism tourists who want to have a hair transplant in our clinics, elderly people over 65 years old in our rehabilitation centers. In addition, even if they come from the same country for the same health service for the same purpose, the travel packages offered should be diversified according to their demographic characteristics (age, income, etc.). In order for the work to progress healthily, the human resources in every mechanism in this ecosystem, from the health institution to the hotel, from the insurance company to the restaurant, should be well trained, they should be subjected to continuous vocational training in order to know what they serve, the purpose and route of the country, and they should not have a foreign language problem. Currently, it is known that 75% of the promotion in the health sector in Turkey is conducted through digital marketing. The evolution of the strategy of attracting more tourists to the country to increase the potential to generate more income is another important factor for the country’s image. Promotions through both traditional and digital marketing channels should be continued throughout the year in an integrated fashion. It is valuable for the construction of sustainable communication that the tourists who come to the country come back and receive service, that they give advice by expressing their satisfaction when they return to their country, ensuring that doctors from different countries are our brand ambassadors, establishment of liaison offices in market places, information centers that can intervene immediately when incoming tourists have problems, and telephone lines that can be reached 24 hours a day. The correct management of

this interaction between countries and institutions with a purposeful and planned communicative organization will increase the brand value of the country.

In this study, where the importance of health tourism’s contribution to the country’s brand is clearly understood, it has been determined that bringing together perspectives from different disciplines will transform the field for the better. Health sector (Ministry of Health, hospitals, doctors, clinics, aesthetic centers, ...), transportation, accommodation, insurance, catering services, consultants, agencies, accreditation bodies, tour guides, science centers serving the field, academics and students in the relevant departments of universities, researchers should all come together for the health tourism policy of the country, produce solution suggestions, select spokespeople who will contribute to their fields, and raise awareness by updating information in the sector. Due to its multidisciplinary nature and its contribution to the perception of the country, the field should be the subject of more research, and the subject should be examined in particular for sample country profiles. Turkey, which has a constantly rising trend in health tourism, is also a good example for international research in the field of health tourism. It is believed that this aspect of the study will contribute to the literature.

Compliance with the Ethical Standard

Conflict of Interest: The authors declare that there is no conflict of interest.

Ethics committee approval: Ethics committee approval is not required for this study.

REFERENCES:

- Aksoy, E. (2008). Ülkelerin ve Coğrafi Bölgelerin Markalaşması. Uzmanlık Tezi, Ankara: T. C. Türk Patent Enstitüsü Markalar Dairesi Başkanlığı Yayını.
- Altınbaşak, İ. & Yalçın, E. (2010). City image and museums: The case of Istanbul. *International Journal of Culture Tourism and Hospitality Research*, 4(3): 241-251.
- Anholt, S. (2007). *Competitive Identity: The New Brand Management for Nations, Cities and Regions*: Basingstoke. UK: Palgrave Macmillan.
- Anholt, S. (2008). The Anholt-GfK Roper Nation Brands IndexSM 2008. Global Report for Media Reference.
- Aydın, D. (2008). Sağlık Turizminde Komşu Ülke Avantajı. Sağlık Turizmi Bülteni, September-October, Retrieved from: http://www.saglikturizmi.org.tr/saglikturizmi_dosyalar/saglik_turizmi_bultenler/7.pdf
- Aydın, D., Aktepe, C., Şahbaz, P., & Arslan, S. (2011). Türkiye’de Medikal Turizmin Geleceği. Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi ile Sağlık Bakanlığı Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü Sağlık Turizmi Koordinatörlüğü Ortak Raporu, Ankara.
- Badulescu, D. & Badulescu, A. (2014). Medical Tourism: Between Entrepreneurship Opportunities and Bioethics Boundaries: Narrative Review Article. *Iran Journal Public Health*, 43(4): 406–415.
- Bedük, A., Zerenler, M., & Soysal, A. (2008). Değişen Dünya’da Yeni Yönetim Modelleri’nin Turizm Sektöründe Kullanılması ve Tanıtım Stratejileri’nin Belirlenmesi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (20) : 135-162.
- Bradley, N. & Blythe, J. (2014). *Demarketing*. New York: Routledge.

Brand Finance Global Soft Power Index (2021). Global Soft Power Index 2021 The world’s most comprehensive research study on perceptions of nation brands. Retrieved from: <https://brandirectory.com/globalsoftpower/download/brand-finance-global-soft-power-index-2021.pdf>

Brand Finance, (2021). National Brands 2021. Retrieved from: <https://brandirectory.com/download-report/brand-finance-nation-brands-2021-preview.pdf>

Clow, K. E., Baack, D. (2018). *Integrated Advertising, Promotion and Marketing Communications*, 8th Ed. (8). Harlow: Pearson.

Çetin, G. & Göktepe, S. (2020). Covid-19 Pandemisinin Turizm Endüstrisi Üzerindeki Etkileri. *In Covid-19 Pandemisinin Ekonomik, Toplumsal ve Siyasal Etkileri* (pp.87-97), İstanbul: İstanbul Press.

David, J. (2021) Tourism marketing: definition and importance. How and What. Retrieved from: <https://howandwhat.net/tourism-marketing-definition-importance/>

Demirparmak, S. Z. (2017). İzmir sağlık turizminde markalaşmada rakipsiz. Ticaret Gazetesi, 17 September 2017, Retrieved from: <https://www.ticaretgazetesi.com.tr/izmir-saglik-turizminde-markalasmada-rakipsiz>

Dinçer, M. Z. (1993). Turizm Ekonomisi ve Türkiye Ekonomisinde Turizm. İstanbul: Filiz Kitabevi.

Dinnie, K. (2008). *Nation Branding: Concepts, Issues, Practice*. Oxford: Butterworth- Heinemann.

Gemci, R., Gülşen, G., & Kabasakal, F. M. (2009). Markalar ve Markalaşma Şartları. *Uludağ University Journal of The Faculty of Engineering*, 14(1): 105-114.

Gummesson, E. (1999). Total relationship marketing: experimenting with a synthesis of research frontiers. *Australasian Marketing Journal*, 7(1), 72-85.

Hassan, S., & Mahrous, A. A. (2019). Nation branding: the strategic imperative for sustainable market competitiveness. *Journal of Humanities and Applied Social Sciences*, 1(2): 146-158.

Hürriyet. (2009). The Times: Türkiye turizmde 2009 lideri. 12 August 2009, Retrieved from: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/the-times-turkiye-turizmde-2009-lideri-12261922>

İçöz, O. (2009). Sağlık Turizmi Kapsamında Medikal (Tıbbi) Turizm ve Türkiye’nin Olanakları. *Journal of Yasar University*, 4(14): 2260-2261.

ISAPS. (2019). Isaps International Survey On Aesthetic/Cosmetic Procedures performed in 2019. Retrieved from: <https://www.isaps.org/wp-content/uploads/2020/12/Global-Survey-2019.pdf>

Işık, M. (2022). *Türkiye’de Termal Turizm Gerçeği ve Termal Turizmin Geleceği*. İstanbul: İGEME Akademi Yayınları.

İGEME. (2021). İzmir Sağlık Turizminde Marka Olacak. İhracatı Geliştirme Merkezi, 21 September 2021, Retrieved from: <https://igeme.com.tr/hurriyet-murat-isik-izmir-saglik-turizminde-marka-olacak/>

İHA. (2020). Covid-19’un Türk sağlık turizmine etkisi, 19 April 2020, Retrieved from: <https://www.ih.com.tr/ankara-haberleri/covid-19un-turk-saglik-turizmine-etkisi-2584607/>

İldaş, G. (2021). *Çok Satan Kitapların Uluslararası İletişim Yönetimi*. İstanbul: Nobel Yayınları.

Kaleağası, B. (2021). Akıllarda Kalacak Türkiye, Elegans, Retrieved from: <http://elegans.com.tr/arsiv/63/haber028.html>

Kalyoncuoğlu, Y. (2021). 2020'de 1 milyon 300 bin yabancı sağlık turizminde Türkiye'yi seçti. Anadolu Ajansı, 16 March 2021, Retrieved from: <https://www.aa.com.tr/tr/saglik/2020de-1-milyon-300-bin-yabanci-saglik-turizminde-turkiyeyi-secti/2177415>

Kaneva, N. (2011). Nation Branding: Toward an Agenda for Critical Research. *International Journal of Communication*, 5: 117–141.

Kotler, P. & Armstrong, G. (2013). *Principles of Marketing: An Global Perspective*. USA: Pearson.

Kotler, P. & Keller, K. L. (2009). *Marketing Management*. New Jersey: Pearson Prentice Hall.

Kotler, P. & Levy, S. (1969). Broadening Concept of Marketing. *Journal of Marketing*, 33: 10-15.

Kotler, P. & Gertner, D. (2002). Country as brand, product, and beyond: A place marketing and brand management perspective. *Journal of Brand Management*, 9(4), 249-261.

Mahraus, A. A. & Hassan, S. Nation Branding: the Strategic Imperative for Sustainable Market Competitiveness. *Journal of Humanities and Applied Social Sciences*, 1(2): 146-158.

Nye, J. S. (2005). *Yumuşak Güç, Dünya Siyasetinde Başarının Yolu*. Ankara: Elips Kitap.

Omar, O. (2009). *International Marketing*. New York: Palgrave Macmillan.

Pakkan, Ş. (2021). İnfodemik dünya: sağlık habercilerinin pandemi sürecinde infodemiye ilişkin tespit ve önerileri. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 2021(55): 56-79.

Pforr, C. & Hosie, P. J. (2008). Crisis Management in Tourism. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 23(2-4): 249-264.

Ravald A. & Grönroos C. (1996). The Value Concept and Relationship Marketing. *European Journal of Marketing*, 30(2): 20-26.

Republic of Turkey Ministry of Culture and Tourism, (2007). Termal Turizmde Master Planı (2007-2023). Retrieved from: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-11481/termal-turizm-master-plani-2007-2023.html>

Shimp, T. A. & Sharma, S. (1987). Consumer Ethnocentrism: Construction and Validation of the CETSCALE. *Journal of Marketing Research*, 24: 280-289.

Summak, M. E. (2011). Küçük ve Orta Boy İşletmelerin İletişim Yönetimi Faaliyetleri Üzerine Teorik ve Uygulamalı Bir Çalışma. Selcuk University Institute of Social Sciences, Unpublished Doctoral Thesis, Konya.

Şahbaz, Y. (2018). Sağlık turizminde hedef 10 milyar dolar. Anadolu Ajansı, 25 July 2018, Retrieved from: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/saglik-turizminde-hedef-10-milyar-dolar-/1213409>

Tontuş, Ö. (2017). Sağlık Turizminde Mevzuat ve Teşvikler. Retrieved from: <https://shgmturizmdb.saglik.gov.tr/TR-23596/saglik-turizminde-mevzuat-ve-tesvikler.html>

Turkish Health and Foundation and Health Association. (2010). Dünya’da ve Türkiye’de Sağlık Turizmi-2010 Durum Tespit Raporu ve Çözüm Önerileri. Retrieved from: <https://docplayer.biz.tr/555483-Durum-tespit-raporu-ve-cozum-onerileri.html>

Türkiye Turizm. (2008). Türk Turizmi Dış Basında Önemli. Retrieved from: <https://www.turkiyeturizm.com/turk-turizmi-dis-basinda-onemli-12159h.htm>

UNWTO, (2021). Policy and Destination Management. Retrieved from: <https://www.unwto.org/policy-destination-management>

USHAŞ. (2021). Sağlık Turizmi Verileri. Retrieved from: <https://www.ushas.com.tr/saglik-turizmi-verileri/>

Ünal, U. (2017). Ülke Markalaması Üzerinden Kamu Diplomasisi ve Türkiye Analizi. Türkiye Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi, Retrieved from: https://tasam.org/tr-TR/Icerik/45109/ulke-markalamasi_uzerinden_kamu_diplomasisi_ve_turkiye_analizi

Van Riel, C. B. M. & Fombrun, C. (2007). *Essentials of Corporate Communication*. London: Routledge.

Van Riel, C. B. M. (1995), *Principles of Corporate Communication*, Prentice-Hall. London: Hemel Hempstead.

Van Ruler, B., Vercic, A. T. & Vercic, D. (2008). *Public relations metrics measurement and evaluation— an overview. Public Relations Metrics: research and evaluation*, New York: Routledge, 1-18.

Yağmurlu, A. (2019). Kamu Diplomasisi ve Ulus Markalaşması: Bir Elmanın İki Yarısı mı?. *Journal of Communication Theory & Research/İletişim Kuram ve Arastırma Dergisi*, (49).



A Study on Revealing the Original Spatial Character, Collective Memory of Adapazarı/ Uzunçarşı

Adapazarı/ Uzunçarşı'nın Özgün Mekansal Karakterinin ve Kollektif Belleğinin Ortaya Çıkarılması Üzerine Bir Çalışma

Beyza Çilli¹ , Mehtap Özbayraktar² 

ABSTRACT

One of the memory spaces mentioned by Pierre Nora, which carries the collective memory and the traces of each group and touches all walks of life, is the bazaars from the Ottoman Empire to the present. However, these bazaars have been losing their characteristics of being a "lace of memory" day by day for various reasons. One of these places is Adapazarı Uzunçarşı. It has been determined that there is no study or research on the current state of Uzunçarşı, which has undergone significant changes after the restoration in 2017 and is one of the memory places of Adapazarı. Therefore, the aim of the study is to reveal the spatial character and collective memory of Uzunçarşı, and to develop suggestions for a livable bazaar. In line with the stated purpose of the study, a four-stage path was followed. First: The analysis of the history of the settlement (Adapazarı city center commercial spaces and Uzunçarşı). Second: The current situation assessment of the Çarşı via on-site observation (Spatial character of Adapazarı/ Uzunçarşı). Third: The analysis of the "evaluation criteria for the quality of urban space" on Uzunçarşı spaces (Spatial character of Adapazarı/ Uzunçarşı). Fourth: In-depth interviews with 16 Uzunçarşı shopkeepers (Collective memory of Adapazarı/ Uzunçarşı). As a result of the study, the spatial character and the collective memory of Adapazarı Uzunçarşı, its place in memory for Uzunçarşı shopkeepers, the features that the shopkeepers like/dislike and the suggestions to develop have been revealed. Using the collected data, the current features of the bazaar, especially after the restoration, were explained and interpreted by obtaining the users' views on the current state of the bazaar. As a result of the interpretation, it was determined that the users of the bazaar were dissatisfied with many aspects of Uzunçarşı after the restoration (such as making the bazaar an open place, prohibiting the use of displaying elements, problems such as insulation and the bazaar being unappealing to the customer, etc.) and in response to this, suggestions have been developed to address the spatial character of the bazaar and its place in the user's memory.

Keywords: Traditional bazaar, Character of public spaces, Quality of urban space, Collective memory, Adapazarı-Uzunçarşı

Öz

Kolektif belleğin sürdürüldüğü, her grubun izlerini taşıyan ve yaşamın her kesimine dokunan Pierre Nora'nın hafıza mekanlarından biri de, Osmanlı'dan günümüze kalan çarşılardır. Ancak bu çarşılar; kullanıcıları değiştikçe, doğal sebepler nedeni ile (sel, deprem... vb. gibi) geçirdiği değişikliklerle ve bunlara karşı yapılan onarımlarla gün geçtikçe "kolektif belleğin sürdürüldüğü kentsel hafıza mekanı" olma özelliklerini yitirmektedirler. Bu mekanlardan biri de Adapazarı Uzunçarşısı'dır. Adapazarı'nın bellek mekanlarından biri olan ve 2017 restorasyonu sonrası önemli değişiklikler geçiren Uzunçarşı'nın özellikle restorasyon sonrası güncel durumu üzerine herhangi bir çalışma ve araştırma bulunmadığı saptanmıştır. Bu nedenle çalışmanın amacı; Uzunçarşı'nın günümüzde özgünlüğünü yitiren mekânsal karakterinin ve kolektif belleğinin ortaya çıkarılması, yaşanabilir bir çarşı için öneriler geliştirilmesidir. Çalışmada belirtilen amaç doğrultusunda dört aşamalı bir yol izlenmiştir: 1. Yerleşimin tarihi: Adapazarı kent merkezi ticaret mekanları ve Uzunçarşı. 2. Çarşı'nın yerinde gözlem yolu ile mevcut durum değerlendirmesi (Adapazarı Uzunçarşı'nın mekânsal karakteri). 3. "Kentsel mekânın kalitesi için değerlendirme kriterleri"nin Uzunçarşı mekanları üzerinde analizi (Adapazarı Uzunçarşı'nın mekânsal karakteri). 4. 16 Uzunçarşı işletmecisi ile derinlemesine görüşme (Adapazarı Uzunçarşı'nın kolektif

¹ Corresponded Author: Gebze Technical University, Faculty of Architecture, Department of Architecture, byzcilli@gmail.com, ORCID

² Kocaeli University, Faculty of Architecture and Design, Department of Architecture, mehtap.ozbayraktar@gmail.com



belleği). Çalışma sonucunda Adapazarı Uzunçarşının mekânsal karakteri, Uzunçarşı esnafı için kolektif bellekteki yeri, esnafın beğendiği/ beğenmediği yönler ile bunlara karşı geliştirdikleri öneriler ortaya konulmuştur. Toplanan verilerden yararlanılarak özellikle restorasyon sonrası Uzunçarşı'nın güncel nitelikleri (genel cephe ve plan özellikleri, dükkan fonksiyonları ve kat sayıları, kent mobilyaları ve tabelalar vb. özelinde) açıklanmış ve kullanıcıların güncel durumla ilgili görüşleri elde edilerek yorumlanmıştır. Yapılan yorumlama sonucunda çarşı kullanıcılarının restorasyon sonrası Uzunçarşı'nın birçok yönünden (çarşının üstü açık hale getirilmesi, teşhir yapılamaması, yalıtım ve müşteriye hitap edememe problemleri vb. gibi) memnuniyetsizlik yaşadıkları saptanmış, buna karşı ve çarşının mekansal karakteri ile kullanıcı belleğindeki yerine hitap edecek öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Geleneksel çarşı, Kamusal mekan karakteri, Kamusal mekan kalitesi, Kolektif bellek, Adapazarı-Uzunçarşı

INTRODUCTION:

“How is the memory of groups relocated and preserved?”. This fundamental question is the starting point of Connerton's book "How do societies remember" (2014). He claims that there is nothing at the starting points while there is an element of remembrance in every beginning. He underlines that remembrance can be done through “commemorative ceremonies and bodily practices”. Because in these commemorative ceremonies, personal and cognitive memory turns into “collective” and reminiscence takes place. Halbwacs also emphasizes “collective memory” in his book “Social Framework of Memory” (2016), stating that individual memories can be “revived with the help of the frames of social memory” and thus “groups can reproduce their own histories”. According to him, collective memory is limited in time and is different for each community. Individuals continue to maintain the traces of their previous society in the new community they joined (Halbwacs, 2007, 54-57). In addition, he (1877-1945) emphasizes the importance of space in remembering. Changing events are attached to unchanging spaces. As long as this space exists, events are remembered and collective memory continues (Halbwacs, 2017).

From this point of view, urban spaces are where collective memory is maintained and maps of memory geography are drawn (Nora, 2006), which is experienced, socially shared, and its reflections can be remembered (Mayo, 1996) while bearing the traces of each group (Halbwacs, 2017); They are places that have a life story and touch every part of social life (Winter, 2015). Memory is carried from the past to the future through urban spaces, which Nora (2006) describes as "memory spaces". Mayo (1996) states that the city and its architecture enable people to create, reproduce, remember and ultimately maintain “meaning”.

The bazaars which remain from the Ottoman Empire's reign and were used to the present day are an example of the memory spaces of Nora (1931- ...). Traditional bazaars as memory spaces offer a social reality for users; here, spatial practices generate code, the memory metaphors created by cultural capital are remembered by individuals (Draaisma, 2007) and with the articulation of the recalled actions (Lefebvre, 2014) the individuals experience the social time together.

The bazaars which are important spaces as one of the important spaces of trade maintained their presence from the time it was first seen in Mesopotamia until today, while continuously transforming (Ancient Greece- agora, Roman-forum, 17th and 18th century European and Eastern markets) (Eczacıbaşı sanat ansiklopedisi, 1997, p.386). Socially the bazaars or the markets are retail places that are open to all, where the hearts of the Ottoman city beat, where all the social groups of the period can be found (Mortan & Küçükerman, 2011, p. 107). Şahinalp and Günel (2016, p. 335- 359) point out that bazaars are at the intersection of intracity and interurban roads; that the street axes within the

bazaar reach neighborhoods and city walls; that in addition to the commercial functions in the bazaars, they include religious and social functions needed such as khans, baths, mosques and madrasas³.

It is a fact that the structures of Uzunçarşı, which were active during the Ottoman period, were also influenced by these elements (Erendil, 1990). However, according to Okyar and Inalcık (1980), the Ottoman shopkeepers system works differently in various centuries, areas and cities. For this reason, in interpreting an Ottoman bazaar structure, not only the history and cultural backgrounds it was influenced, but also the changes it has undergone from the day it was built and the effects of these changes on the role of the structure in urban memory should be taken into consideration.

However, these places, which have original features, lose their characteristics of being a place of memory day by day due to natural disasters (such as floods, earthquakes, etc.) and with the repairs made up to the present. Unkapanı, Piriçpazarı and Uzunçarşı, which are located in Adapazarı, are among the public spaces in the memory of the city. These are public spaces that have been creating different spatial practices over time but have been transformed.

It has been determined that there is no study or research on the current state of Adapazarı Uzunçarşı, which has undergone significant changes after the restoration in 2017 and is one of the memory places of Adapazarı. Therefore, the aim of the study is to reveal the original spatial character and collective memory of the Uzunçarşı, which is one of the memory spaces of Adapazarı, and to develop recommendations for a liveable bazaar.

Before the determination of the method, the studies on traditional bazaars as shopping places and the character of the public space were examined in detail.

Traditional bazaars as shopping places

The word bazaar is derived from the Persian word “çihar-suk” (four streets), and is the name given to shops, covered or open streets or squares suitable for shopping. This Persian word changed to “çarsu” and took the form of “çarşı” (Cezar, 1985).

Traditional bazaars are characteristic structures located in Turkish and generally Islamic city centers (Kuban, 1968). The bazaars in Anatolia did not emerge at a single time but developed in three stages. In the first stage, the peddler (çerçi) settled by opening a shop, and in the second stage, he started to take the two functions as settled and mobile side by side. Meanwhile, if the peddler's business goes well, others have started to form clusters around his shop by opening shops (Mortan & Küçükerman, 2011, p. 58). As the spatial organization, there are examples of small shops on each side of a narrow

³ The focus of these structures (khans, baths, mosques and madrasas) built in connection with the bazaars is the mosque, and the structures are built for social purposes. A mosque is a place of worship where Muslims gather to pray together (Ahunbay, 1988, p. 239) and religious ceremonies can be held when necessary. The first examples emerged in the early days of the religion of Islam (7th century) (Ödekan, 1997, p. 316). Madrasas are higher education institutions (Akozan, 1969, p. 304) and educational structures where Islamic law and religious knowledge are taught. While religious teachings were first carried out in special sections (suffa) in mosques, these sections became insufficient over time. The inadequacy of suffas necessitated the construction of teaching structures, namely madrasas, outside of mosques. The first madrasas were built by the state in the Karakhanid period in the 10th century (Ödekan, 1997, p.1188). Khans are places that are built on the stops on the inter-city roads or in the settlement areas on the road and generally have accommodation functions (Yediyıldız, 1989, p. 112). The first Ottoman inner-city khans were built in Bursa and its surroundings (eg Emir Han – 14th century). Today, khans have moved away from their accommodation function and become a trade center (Yalçiner, 1997, p. 753). Baths, on the other hand, are buildings built to meet the need for cleaning the body (Akozan, 1969, p. 304). The baths, which mean "to be warm" in Hebrew, did not exist independently in the early ages, but only in the rich houses or palaces (Ödekan, 1997, p. 750). It can be said that the widespread use of bath structures emerged with the construction of low boats under the fountains that provided the general water need in the Greek period. This systems were solved in closed spaces starting from 5th century (Athens, 5th century BC, public independent baths) (Abbasoğlu, 1997, p. 751).

street or a passage, as well as a single shop or a group of shops. The presence of a large number of entrances is for easy access and transportation within the market (Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi, 1997, p.386). Shopkeepers are placed according to a certain order.

Traditional bazaars are usually centered around the city's largest mosque. The street texture that makes up the bazaar has been turned into a "closed bazaar", sometimes open and sometimes covered with vaults or domes (Özdeş, 1998). Another feature of the Anatolian Turkish city is that residential areas and commercial areas are planned separately from each other (Kuban, 1968).

Open-top type bazaars are common among the traditional bazaar examples. These bazaars, which consist of simple rows of shops, are found in almost every city and town center in Anatolia (Özdeş, 1998). In Adapazarı, an example of this can be found in the centrally located Uzun Çarşı.

Although there are field studies on various Uzunçarşı places in Turkey focusing on issues such as urban identity and space quality (Gündüz & Reyhanoğlu, 2018; Üçecam Karagel & Karagel, 2014; Özkan, Zorlu & Avan, 2019; Güngördü, 2020) (Table 1), there is no study/field study on the spatial character, urban identity and/or memory of Adapazarı Uzunçarşı. All of the studies for the development of Adapazarı Uzunçarşı are within the zoning plans (1957, 1977 dated zoning plans and 1998 conservation zoning plan, (Özdoğu, 1998)) carried out by the municipality, and no academic study has been found. In many regions in the zoning plan prepared in 1998, the purpose of conservation was ignored (Artırma, 2007). The lack of a study on Adapazarı Uzunçarşı, especially after the restoration in 2017, results in the spatial character and collective memory of the place not being revealed, so conservation and/or development efforts are lacking.

Table 1. Studies on Uzunçarşı places

Study/ Author(s)	Methodology	Aim	Findings
- Analysis of a Historical Commercial Centre in Terms of Marketing Geography: Uzun Çarşı/the Long Bazaar (Antakya/Turkey) - Üçecam Karagel and Karagel, 2014	Survey technique (200 surveys to businesses and 200 surveys to customers, a total of 400 surveys)	To explain the role of Antakya Uzunçarşı, its current position in competition with the still developing shopping mall culture, the priorities of public in buying and/or selling and the attitudes of shopkeepers regarding their businesses in the bazaar To identify the reasons why customers preferred Antakya Uzunçarşı	The majority (%65) of the respondents informed that the sales were not affected, in their answers to the question regarding how the shopping mall affected sales in Antakya Uzunçarşı.
- Kent Kimliğinin Değişim Sürecini Geleneksel Çarşılar Üzerinden Düşünmek: Antakya-Uzunçarşı Örneği - Gündüz and Reyhanoğlu, 2018	Using literature review, fieldwork and face-to-face interview techniques Using Geographic Information System for spatial comparison	Revealing the identity of Antakya Uzunçarşı and examining the identity change process. Establishing a relationship between the elements that trigger the identity change process and the elements that make up the urban identity.	The consumption culture and planning that developed with globalization have an effect on the functional changes in the traditional bazaar.
- Şehir Turizminde Kültürlerarası Duyarlılığın Arz Yönlü Değerlendirilmesi: Afyonkarahisar Uzun Çarşı Esnafı Örneği - Özkan, Zorlu and Avan, 2019	Obtaining data from 79 tradesmen in Afyonkarahisar Uzunçarşı by survey technique	Determining the intercultural sensitivity levels of the shopkeepers of Uzunçarşı in Afyonkarahisar with descriptive data	The intercultural sensitivity level of the artisans of the historical Uzunçarşı is quite high, and in this context, the dimensions of trust for interaction and respect for intercultural differences gain importance.

Table 1. (Continued) Studies on Uzunçarşı places

Study/ Author(s)	Methodology	Aim	Findings
- Kadim Kentin Kimliği Antakya Uzun Çarşı - Güngördü, 2020	Visiting Antakya Uzunçarşı in various time periods in 2017, conducting interviews with the shopkeepers of the bazaar with on-site observation and random sampling technique.	Tracing the change-transformation of the social memory, due to certain beliefs, traditions and customs peculiar to the bazaar and its shopkeepers, in Antakya Uzunçarşı	Revealing various traditions that continued or ended in Uzunçarşı: - Some professions are finished or about to end - Uzunçarşı still carries the same number of customers, continues to be a frequent destination for people and maintains its importance.

Character of Public Space

In order to carry out studies in line with the above-mentioned purpose, first of all "space character" was emphasized, many studies on this subject were reviewed and the stages of the study were determined accordingly. While conducting the research on the "character of public space", it was seen that the studies on "the features of public space", "the features that should be found in a successful public space" and "the quality of the public space" and the methods followed showed similar characteristics with each other. Therefore, the studies which were mentioned and shown in Table 2- Table 3 were also used. The reason why the studies shown in Tables 2 and 3 were used in determining the analysis stages in the article is that they developed discourses on some of the criteria analyzed in the article. The studies given in the table have developed approaches that measure common or old uses of space, lost or distorted features of the space, urban furnitures, features that make the use of space difficult or easier (DETR & CABE ,2000; The Bartlett School of Planning, UCL ve Office of the Deputy Prime Minister, 2004), sense of belonging, sense of place, urban memory (APA, t.y.; Pancholi, Guaralda, Yigitcanlar, 2017, space quality and usability (Gehl, t.y. Project For Public Spaces. t.y; Muminovic 2017; Carmona, 2019; CABE, 2007; Francis, 1989).

Table 2. Studies on " character of public space" which are used in the study

Study	Considered features
DETR and CABE (2000)	Memories, traditions; the history of the settlement; architectural quality; common and historical building materials; green spaces, trees, fences, etc. contribution of the elements to the character of the space, present (or previous) uses of the space, plan forms and building types, features that are lost or that disturb the character of the area; active and dead facades at ground floor level: positive factors such as entrances, shop windows and windows; and adverse factors such as long blank facades and high boundary walls, shutters to sturdy shop windows, and service entrances and gardens; active and dead facades on the upper floors: positive factors such as habitable windows facing the public space; and adverse factors such as negative empty side walls and unused spaces on shops; where buildings meet the public space: situations such as changes in floor levels; gates, railings, fences and boundary walls; spatial containment: planting (such as trees and hedges), natural features, landform, retaining walls that surround and define blocks and spaces; cross-sectional studies examining the relationships between building heights and defined spaces
APA (n.d.)	Unique features: Features that make the public space stand out, sense of belonging, change over time, history of the space, contributing to the sense of community, features that make the space special
Pancholi, Guaralda, Yigitcanlar (2017)	Scale, character, climate and environment Analyzing the "sense of place" through the character of public space
Gehl, (n.d.)	Emphasis on the quality of public spaces in the character of public space, Subheadings that measure quality: "protection, comfort, entertainment"

Table 2. (Continued) Studies on " character of public space" which are used in the study

Study	Considered features
The Bartlett School of Planning, UCL ve Office of the Deputy Prime Minister, (2004)	The character of the public space: 1. Elements of public space (buildings, infrastructure, landscape, uses), 2. Characteristics of public space – Attributes, 3. Actions- Socio-economic and physical/spatial environment.
Yazıcıoğlu Halu (2010)	1. Features originating from the whole city, 2. Historical features: Presence of walking in historical continuity, Habits 3. Perceptual/cognitive features: - Simplicity, clarity, transparency; place and sense of place, identifiability, belonging, identity, exemplary value, status symbol, presence of vehicles, 4. Social/behavioral features: Public - private space relations, use of different floors / elevations, use of pavements, presence of different activities, accessibility, security (the feeling of peace and perceived security), 5. Physical/formal features: Linear/curvilinear structure, texture, the existence of the neighborhood and neighborhood pattern, density/third dimension, land uses, building diversity, function diversity, building island pattern, building occupancy/space pattern, the juxtaposition of buildings, street pattern/ continuity
Terzi, Akay, Erdem Okumuş, Gökçe, S. (2019)	The seven components of the characteristic features of the city square and a "multivariate quantitative method" that measures these seven components with 39 indicators: 1. Accessibility, 2. Dimension, 3. Characteristics of the structure, 4. Density, 5. Morphology, 6. Landscape, 7. Identity.

Table 3. Studies on "qualities of public space", "features of a successful public space" and "features of public space" which are used in the study.

Study	Considered features
Project For Public Spaces. (n.d.)	1. It must be accessible, 2. People should be able to participate in the events 3. The place should be comfortable and have a good image 4. It should include social spaces
Muminovic (2017)	Two approaches to the design of good public spaces: 1. Approach that deals with spatial aspects of the built environment (size, scale, figure) 2. The approach that deals with activities in the public domain.
Carmona (2019)	"Successful public spaces" 1. Developing, 2. Different, 3. Free, 4. Determined, 5. Impressive, 6. Meaningful, 7. Social, 8. Balanced (between traffic and pedestrians), 9. Comfortable (feeling safe and relaxing) 10. Resistant (adaptive and different in the face of change)"
CABE (2007)	Spaceshaper, user guide 41 features and 8 groups: access, use, other people, care, environment, design and appearance, community, and the person himself/ herself.
Francis (1989)	The most important dimension of good public spaces: "environmental meaning of public space and human-space relationship"
DETR ve CABE (2000)	1. Floor arrangement, 2. Vegetation, 3. Street furniture, 4. Structures, 5. Posters and signs, 6. Lighting, 7. Public art and features, 8. Showcases, 9. Advertisements, 10. Private maintenance and supply, 11. Safety and security, 12. Traffic and highway installations, 13. Use and management of public space

1. Methodology Of The Study

When the studies on Uzunçarşı spaces are examined (Table 1), it is determined that the field studies were carried out by survey (Üçecam Karagel & Karagel, 2014; Özkan, Zorlu & Avan, 2019) or face-to-face interview (Gündüz & Reyhanoğlu, 2018; Güngördü, 2020) techniques. Based on this inference and the aim of revealing Adapazarı Uzunçarşı's feature of being a place of memory, it was decided to use face-to-face interview technique in the study.

Based on the studies in Table 1, Table 2 and Table 3, a four-stage path was followed to reveal the now lost original spatial character and collective memory of Uzunçarşı, which is one of the collective memory spaces of Adapazarı (Figure 1). The first stage evaluation was made using the sources of DETR and CABA (2000), APA (n.d.), Yazıcıoğlu Halu (2010). The second stage/ Current situation assessment of Uzunçarşı through on-site observation was developed with references to the works of The Bartlett School of Planning, UCL and Office of the Deputy Prime Minister (2004), Yazıcıoğlu Halu (2010), Terzi, Akay, Erdem Okumuş, Gökçe, S. (2019), Muminovic (2017). The area determinations in the second stage were processed on the 1/1000 scale map obtained by Sakarya Municipality. Photos without any references were taken by the authors of the study. The third stage/ "Evaluation criteria for the quality of urban space" was developed with references to the works of Gehl (n.d.), DETR ve CABA (2000), CABA (2007), Francis (1989), Project for public spaces (n.d.) and Carmona (2019). The fourth stage/ In-depth interviews with 16 Uzunçarşı shopkeepers was developed with references to the works of Çolak (2014), Pancholi, Guaralda, Yigitcanlar (2017) and Terzi, Akay, Erdem Okumuş, Gökçe (2019).

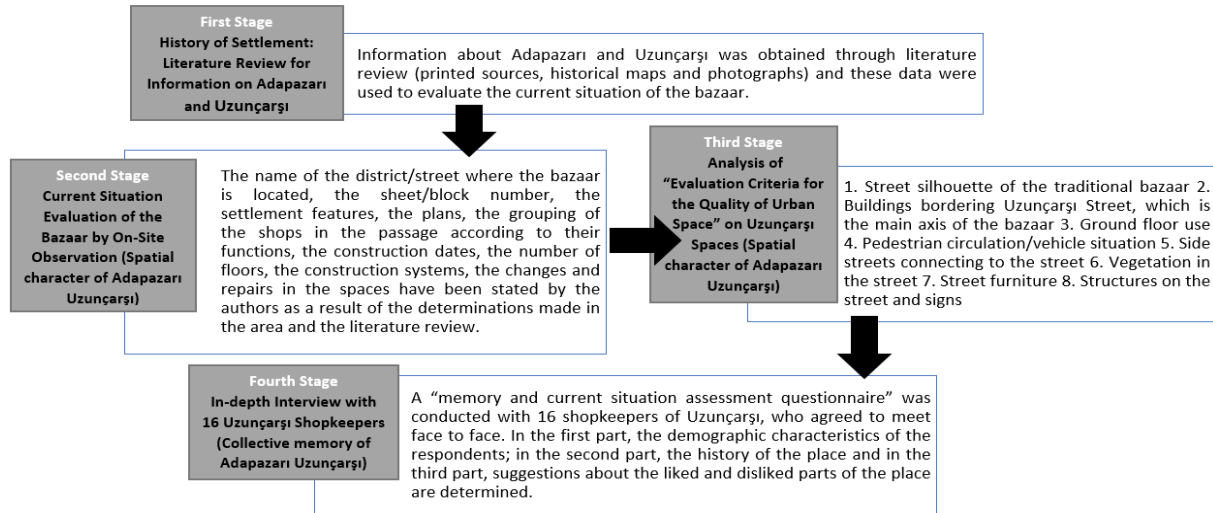


Figure 1. The diagram showing the four-stage path followed to reveal the original spatial character and collective memory of Uzunçarşı, which has been lost today.

2. Revealing the Original Spatial Character and Collective Memory of Adapazarı Uzunçarşı

2.1. First Phase/ History of Settlement: Literature Review for Information on Adapazarı and Uzunçarşı

Adapazarı is one of the 16 districts of Sakarya province and it is the central district (Figure 1). Sakarya province is surrounded by Düzce in the east, Bolu in the southeast, Bilecik in the south, Kocaeli in the west and the Black Sea in the north. It is at the intersection of roads and railways. Adapazarı (Ada) was converted into a district of Kocaeli Şehremaneti in 1878 while it was a district of Kocaeli-Anatolia in the 1530s. Adapazarı has become a district of Kocaeli after the Republic of Turkey was founded in 1924. In 1954, it was separated from Kocaeli and connected to the province of Sakarya (Sezen, 2006, p.6). The name of Adapazarı continues as the name of the central district. According to TUIK data for 2020, the total population of Sakarya is 1,042,649 while the population of Adapazarı district is 279,127 (TUIK, 2020).

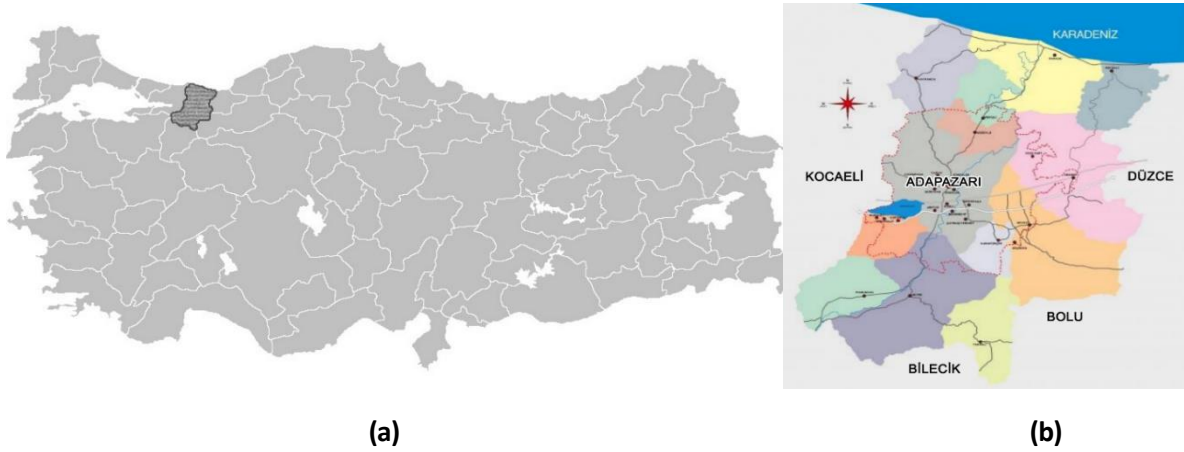


Figure 2. (a) Sakarya Province's location in Turkey (URL-1), **(b)** Representation of the provinces around Sakarya and Adapazarı, the central district of Sakarya, on the map (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2015). Adapazarı can be seen as a late Ottoman city. Established on a plain, the oldest institutions and buildings of the city center do not exceed 250-300 years. With the Orhan Mosque (1316), the Middle Mosque (1750) the Aga Mosque (1809), the traditional bazaars gathered around the mosques and the neighborhoods clustered around, these bazaars have the typical features of the Turkish bazaar traditions (Kuban, 1968).

In the Sakarya province, even though very few, buildings from the Ottoman period still continue their presence. The bazaars in the central region are examples of these buildings. With the development of trade in these bazaars, many changes have been made in order to respond to contemporary commercial forms and needs. While some of them are still undergoing restoration, the changes also caused changes in the original characteristics of the buildings. It can be said that the traditional bazaars of Adapazarı are the reference points that keep the urban pattern and identity alive (Mortan and Küçükerman, 2011; Aktaş, (t.y.)). Whilst these bazaars have traces of Ottoman and Armenian architecture (Erendil, 1990, p. 80), they have been the biggest witnesses in the history of urban shopping in Adapazarı.

The oldest market in the city center of Adapazarı is Uzunçarşı which is shown in Figure 3. Starting from the western end of the Atatürk Boulevard, the bazaar extends towards Kömürpazarı and is located in the Cumhuriyet District, where the oldest residential and commercial buildings are located in the center of Adapazarı, restricted by Atatürk Boulevard, Soğan Market and Ankara streets (Çetin, 2006, p. 60). Factors affecting the choice of the location of the Uzunçarşı and its preference as a trade center are not limited to this. The city was developed on a north-south axis. This axis is mostly a green area which was previously a swamp (Öztürk, 2005, p. 281). This swamp was filled in the first years of the Republic and the residential areas were spread on both sides of the stream bed. The roads are also located on the edge of this river, parallel to the stream, forming the mentioned axis. Uzunçarşı is located in the continuation of this axis. While the migrants in the center of Adapazarı opened stores on food, clothing and fuel; the ones on the Boulevard opened stores on gas-gasoline and groceries. The first founders of the bazaar were Armenians and Greeks, and the establishment of the bazaar coincided with these periods (Eröz, 1967, p. 68; Birgören, 2008, p. 261). Today, this axis is called "Bulvar" (Göçer, 2011, p. 173).



Figure 3. The proximity of Uzunçarşı with other historical buildings in the region

With the help of the photos of the bazaar taken at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, it can be understood that the original pattern of Uzunçarşı has been partially preserved until the time (Figure 4, Figure 5) (Çetin, 2006, p. 60). In the parts of the bazaar and in Kömürpazarı and Pirinçpazarı which are close by and of the old pattern of the city, shops that are dated to the end of the 19th century can be seen. These shops have been repaired over time by their users (Figure 6), although most of them have preserved the facade features of the top floors (Figure 7, Figure 8a). Some of these shops (Pirinçpazarı Fadıl Pırıldar Bakehouse) are single storey and have a mezzanine inside (Figure 8b). The plans of these shops are quite plain. Just as in Unkapanı Asım Kuriş Shop, some of the shops have a simple rectangular plan and single storey as seen in Figure 9 (Çetin, 2006, p. 62-66).



Figure 4. Uzunçarşı in 1901 ("Tarihi Adada Dönüşüm Başlıyor," n.d.).



Figure 5. Uzunçarşı in 1930 (Türkoğlu, n.d.).



Figure 6. The Bazaar's current pattern – Uzunçarşı, 2 Ekim 2021.



Figure 7. Facades from Unkaparı shops, 2019, January 11.

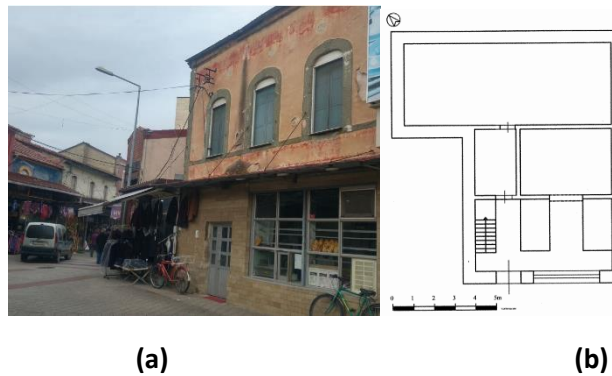


Figure 8. (a) Buildings dated to the end of 19th century in Pirinçpazarı, 11 January 2019 and (b) Pirinçpazarı Fadıl Parıldar Bakehouse ground-floor plan (Çetin, 2006 p.64)

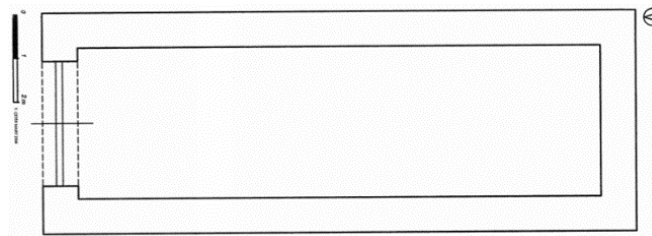


Figure 9. Unkaparı A. Asım Kuriş shop plan (Çetin, 2006 p. 62).

2.2. Second Stage/ Current Situation Evaluation of the Bazaar by On-Site Observation (Spatial character of the Adapazarı/ Uzunçarşı)

The features of the bazaar that are subject to on-site observation and current situation assessment (district-street name, sheet/block number, settlement features, passages, grouping of shops in the bazaar according

to their functions, construction dates, number of floors and construction systems, changes and repairs in the bazaar) is shown in Table 3.

The bazaar consists of pedestrian roads. The Ağa Mosque, the Orta Mosque and the Orhan Mosque (Figure 10, Figure 11), located on the same city block as the bazaar, are important focal points in the region.



Figure 10. (a) Ağa Mosque (1809), (b) Orta Mosque (1750), 11 January 2019.



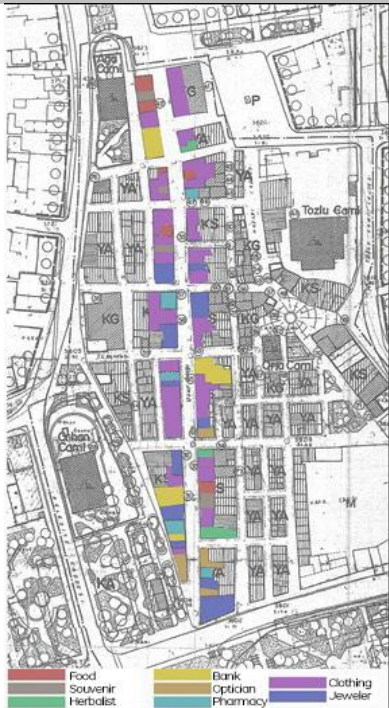
Figure 11. Orhan Mosque (1316), 11 January 2019.

Table 3. Adapazarı- Uzunçarşı site observation and current situation assessment

Sheet number	36	District name	Cumhuriyet District
Block number	80-124	Street name	Uzunçarşı Street



Table 3. Adapazarı- Uzunçarşı site observation and current situation assessment

Sheet number	36	District name	Cumhuriyet District
Block number	80-124	Street name	Uzunçarşı Street
Uzunçarşı main entrances in the north-south direction and side roads (passages) perpendicular to these entrances (Sakarya Municipality Archive 2018)		Uzunçarşı on the 1998 zoning plan (Sakarya Municipality Archive 2018)	
Grouping of shops in the bazaar according to their functions			Grouping of shops in the bazaar according to the number of floors
	<p>Of the 71 buildings, 11 of them were jewelers (20%); 6 were food stores, (11%); 3 were souvenir stores, 3 were herbalists, 3 were banks (5% each), 4 were optics (7%) 5 were pharmacies (9%) and 21 were clothing stores (38%).</p>		
		<p>Of the 71 buildings examined on the main axes, 5 of them were one storey (7%), 64 were two storeys (90%) and 16 were three storeys (23%).</p>	

The bazaar is named after a long street (Uzunçarşı Street) extending in the north-south direction that has shops lined on both sides of it. It can be observed that additions are made to the bazaar and that the bazaar was expanded with time. The bazaar with two main entrances to the north and south has side entrances to the east and west that are named as "Passage 1, Passage 2" (Table 3)⁴.

Uzunçarşı, according to the characteristics of the Anatolian Turkish city (Mortan, 2011) was completely purified from residential areas and programmed as a trade area. When the functions of the shops in Uzunçarşı Street, which is the main trade axis of the bazaar, are examined, it is observed that the most common function at the bazaar is clothing (21 pieces, 38%) while the least common are souvenirs, herbal and bank functions (3 each, 5%). In addition to these, it has been observed that there are commercial spaces with jewelry, pharmacy, food and beverage functions.

The pattern of the bazaar consists of two or three storeys, adjacent and restored historical buildings, whose ground floors are for trade, and the first floors are usually used as an office or waiting to be operated. It is observed the buildings that have 2 floors (64 buildings, 90%) is the most common while the buildings that

⁴ Analysis of the bazaar which is shown in Table 3 was made on the maps obtained from the Sakarya Municipality archive.

have 5 floors (1 building, 7%) (Table 3) is the least common on this axis. Stone and brick were used in the buildings, while their exteriors were plastered and painted (Figure 12).



Figure 12. Facades of some of the Uzunçarşı shops-1 April 2, 2018.

The bazaar, which has been repeatedly damaged by many earthquakes in Sakarya, has lost some of its original features after every repair. In some parts of the bazaar, facade restorations were made similar to the 19th-century shops in Kömürpazarı and Pirinçpazarı. Some of the mostly repaired shops have preserved their upper floor facades. The facades of these shops where stone and brick were used were determined with outward-facing profiles. The round arches of the windows and keystone of these arches were moved outwards (Figure 13).



Figure 13. Facades of some of the Uzunçarşı shops-2 April 2, 2018.

The top of the bazaar was open in the past and then was closed with a semi-cylindrical transparent roof. For this reason, the façades of many shops with original façades were left out of sight by this roof (Figure 14). This semi-cylindrical transparent roof was completely removed when it collapsed due to snow load (Figure 15).



Figure 14. This semi-cylindrical transparent top cover made in 1992 ("Uzunçarşı", 2013, December 19).



Figure 15. The collapse of the top cover due to snow load in 2015. (“Tarihi Uzunçarşı’nın Çatısı Çöktü”, 2015, January 10).

Uzun Çarşı, which is aimed to be transformed into a modern shopping center with the aforementioned changes and repairs, provides the typical features of traditional Turkish bazaars with its location in the city center, its proximity to the historical city center and the facade/structural features of some of its shops. The bazaar has survived to the present day by preserving its main texture in general terms.

2.3. Third Stage/ Analysis of “Evaluation Criteria for the Quality of Urban Space” on Uzunçarşı Spaces (Spatial character of the Adapazarı/ Uzunçarşı)

2.3.1. Street silhouette of the traditional bazaar

The buildings in the bazaar are adjacent to each other but at different heights. The hipped roof system is used on the roofs of the buildings. Non-original additions to the buildings in the bazaar were removed in the 1st Stage of the restoration organized by the municipality (Figure 16). A portion of the additional layers that were removed afterward is shown in Figure 17 in red. The window and door types on building facades were detected to have similarities as shown in Figure 18.



Figure 16. 1st Stage of the restoration in 2017 (Balci, 2017, May 5).



Figure 17. Non-original additions, which were removed during the first stage of the restoration (Sakarya Municipality Archive 2018)



Figure 18. Uzunçarşı Street (Main Trade Street) 2017 (“Uzunçarşı Tarihi Kimliğine Kavuşuyor,” 2017)

2.3.2. Buildings bordering Uzunçarşı Street, which is the main axis of the bazaar/ground floor use/pedestrian circulation/vehicle situation

The adjacent buildings with doors opening directly to the street serve as borders of the streets in the area. The progression of these buildings in order and the absence of indentations cause the continuity of the street, making it a major axis. The ground floors of all the buildings in the bazaar are used as shops. The bazaar consists of pedestrian walk axes. There is no vehicle circulation within the city block which is restricted by Atatürk Boulevard and Ankara Avenue. As the street whose entrance is shown in Figure 19a and its location on the map in Figure 19b, the streets which are connected to the street and are discontinuous haven't been named. These streets are used as pedestrian passageways in the bazaar. The roads that cut the bazaar perpendicularly were called passages and are named "1st Passage", "2nd Passage" (Figure 19).



(a)

(b)

Figure 19 (a) The passage which connects to Uzunçarşı Street, April 2, 2018 **(b)** Map: Sakarya Municipality Archive 2018).

2.3.3. Passages connecting to the street/ vegetation on the street/ street furniture/ structures and signs on the street

Uzunçarşı Street, which is the main trading street in the area, has no street furniture since it is a fast-moving, non-stop street. Likewise, no vegetation was found on the street. The sign elements in the region are the signboards of the shops. As shown in Figure 20, the signs of the shops are positioned on the sunshades. However, there are also signs in the area that do not comply with this code (Figure 21).



Figure 20. Shops that meet the signage code in the area, 2018, April 10.



Figure 21. Shops that do not meet the signage code in the area, 2018, April.

2.4. Fourth Phase/ In-depth Interview with 16 Uzunçarşı Shopkeepers (Collective memory of the Adapazarı/ Uzunçarşı)

The current state assessment survey of Uzunçarşı was made with sixteen of the shopkeepers who accepted to give a face-to-face interview. The interview consists of three parts. In the first section (Demographic characteristics interviews), the shopkeepers were asked questions concerning their demographic characteristics (age, gender, educational status, job, income, qualifications as an owner or an operator, number of employees and how long they have been operating the shop). In the second part of the interview (Memory and Place Interviews), the shopkeepers were asked what they knew about the early uses of the bazaar, usage areas and users of Uzunçarşı, and they were asked to make a comparison with the current bazaar. With the second part of the interview, the collective memory of the built environment and the nature of Adapazarı Uzunçarşı as a place of memory have been revealed. In the third section, which is the last section of the interview, the positive and negative qualities of the bazaar were asked to the users and what suggestions they brought about were analyzed. Positive and negative features and suggestions are written together in a common denominator.

2.4.1. Demographic characteristics findings

All of the participants of the interview are over 26 years of age and the majority consists of men (68% – 11 people) and people between the age of 41 and 55 (56% -9 people) (Figure 22.a and Figure 22.b). It has been determined that the education levels of the employees are mostly high school (50%- 8 people), the least primary education (6% - 1 person) and graduate (6% - 1 person) (Figure 22.c).

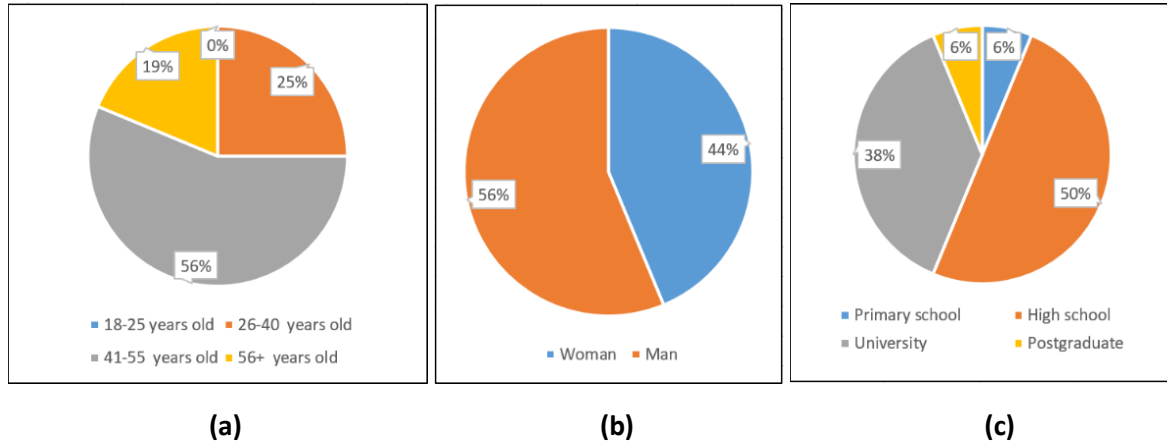


Figure 22. Graphical representation of survey participants' (a) age, (b) gender, and (c) education level findings

Users with an income level of 4500 and above are the majority among the survey participants (43% - 7 people) (Figure 23.a). In the survey, income levels below 1500 were not encountered. Shop owners in the bazaar were found to be in the majority (56% - 9 people) compared to the shopkeepers (Figure 23.b).

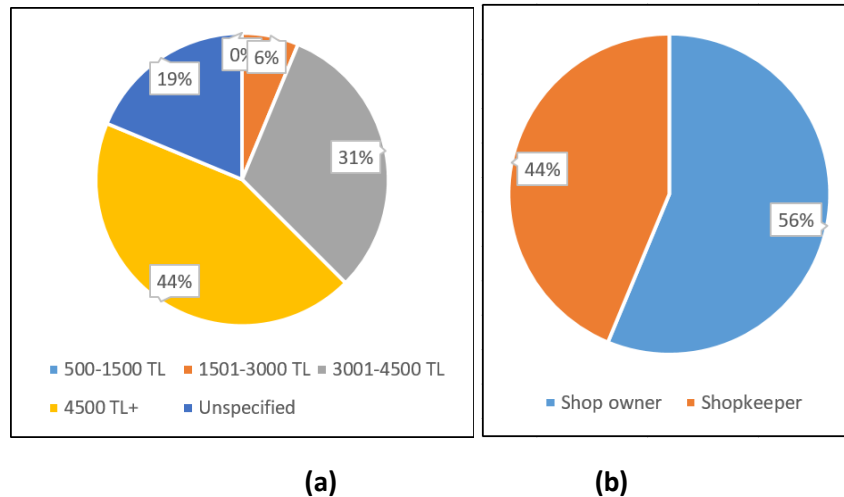


Figure 23. Graphical representation of survey participants' (a) income level and (b) being a shop owner/operator

Among these owners, some stated that they owned their shops because they were inherited from their father. Shops with two (43% - 7 shops) and one (37% - 6 shops) employees are in the majority in the bazaar (Figure 24.a). Since the shopkeepers are mostly local people of Sakarya and in some cases run their inherited shops, the question "how many years they have been using the place" was answered for 15-30 years at most (31%-5 people), and 30-45 years/more than 40 years at least (6%-1 person each) (Figure 24.b).

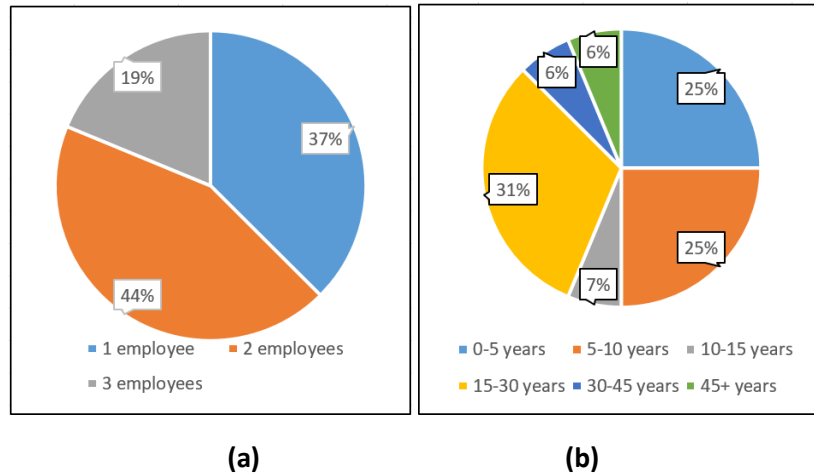


Figure 24. Graphical representation of the findings of the survey participants' (a) shops' number of employees and (b) the number of years of using the place

2.4.2. Findings of the Memory and Place Interviews

Within this section, two questions have been directed to the shopkeepers to have their perceptions and knowledge on the history of the bazaar understood:

1. What do you know about the bazaar's first usages and its first tradesmen? Or what have you heard of the different kinds of places and their usages from the former owners of the shops? Who used to use this place?
2. Could you make a comparison with today's bazaar?

It is determined at the end of the interviews that there are several perceived features of the bazaar ⁵:

-Adapazarı, Uzunçarşı as a place for various types of tradesmen: "...The bazaar has been formed to gather all kinds of shopkeepers of its time such as fishmongers, copper dealers, shoe-sellers, ironmongers, clothiers and has been used to this day as a shopping center. The historical character of the bazaar has been maintained until today..." (Clothing store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), "There used to be shoemakers, herbalists, clothiers..." (Nuts store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), "The bazaar is a place where shopkeepers who run small business are located at. The majority of the historical structures resemble the Greek architecture. It's the oldest bazaar in the city... As well as an attraction for both the shopkeepers and the local people as a result of its inclusion of a variety of shops. The majority of the former owners of the shops could be regarded as gentries" (Bridal store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), "Compared to the past, there is quite a difference in the shopping potential. The number of customers decreased. There were various shops for children, teenagers and older men. But as time went by, the number of shops for men and children decreased." (Optician, personal connection, April 10, 2018)

-Uzunçarşı as the center of Adapazarı: "The bazaar was a center before the new shopping center culture. There would be different types of trades. As the forms of shopping changed, and the culture of AVM settled, this place had receded and formed its current style in its own peculiar way." (Clothing store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), "The fact that this bazaar was formerly the center of the city was a captivating feature. It was the first place that came to mind in the mention of Adapazarı... It had taken place

⁵ In accordance with the "condition of not specifying the name of the institution and person", which is the decision of the ethics committee, the functions of the shop of the shopkeepers interviewed in Uzunçarşı was written instead of the names.

in the memory of both our customers and us as it was a place we roamed while holding our mothers' hand." (Herbalist, personal connection, April 10, 2018),

- Uzunçarşı as an enclosed space: "...Its top used to be covered; neither rain nor mud was an issue." (Scarf store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), -"The bazaar used to be better. Those who ran away from the rain would show up at the bazaar. Especially the customers who came from a distance would come because they liked the authenticity even when we first started to operate this shop." (Fabric store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), "The former style of the bazaar was more beautiful and nostalgic. After the restoration, the bazaar became immaculate, but we prefer the way it used to be. I liked it better when it was a closed space." (Scarf store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), "Our customers have been asking us why the roof of the bazaar has been removed. They are looking for the old features because those are what is still left in their minds. The people here may have been accustomed to the new form, but those who came from a distance saw and admired it as a different and unique bazaar." (Optician, personal connection, April 10, 2018).

-The shopkeepers: "The shopkeepers of Uzunçarşı used to be Greeks. Turks have become the owner of the shops afterward. The style of the buildings is more like Greek houses... Everybody knows this bazaar due to its historical feature." (Clothing store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018), "...Even though the visual features were left from the Greek merchants, the bazaar was a place adapted by the people..." (Nuts store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018).

-Uzunçarşı as a trade center: " In today's conception, big stores are prominent in shopping. Therefore, the shops which are small-scale can not respond to the trends of the day..." (Clothing store shopkeeper, personal connection, April 10, 2018).

2.4.3. Findings of the opinions and suggestions of the shopkeepers on the positive and negative features of Uzunçarşı (The quality of the place)

Within this section, the tradesmen of Uzunçarşı who have participated in the interview have been asked to assess the current situation of the bazaar and make suggestions on its positive and negative features. The answers have been combined in Table 4.

Table 4. Opinions and recommendations of the tradesmen of the bazaar on the positive and negative treats of Uzunçarşı (the quality of the place)

Favorable Features perceived by users	Unfavorable features perceived by users
<ul style="list-style-type: none"> The bazaar is easy to access and is closed to vehicular traffic. It's a place that generates and collects identification and memory through its character as a historical bazaar. The customers and the shopkeepers are mostly local people. It's a known and used place for generations. 	<ul style="list-style-type: none"> The top of the bazaar is uncovered. There are no places to take shelter from the rain or the sun. The modifications after the restoration are perceived to be dysfunctional. The pavement on the main street and in front of the stores are highly criticized. The bazaar is not advertised enough for potential customers, and the number of customers is decreasing. Some of the stores are too small to meet the demands of the customers. Roof leaks on most of the buildings. The precautions in case of a fire are not sufficient. Displaying cannot be done in front of the stores. The use of a signboard is restricted.
	<ul style="list-style-type: none"> The top of the bazaar to be covered. The pavement on the streets and the front of the stores to be remade. Several precautions to be taken against the common and ongoing issue of water leakage at the bazaar. The displaying of the products to be allowed in front of the stores. Fairs, promotion days and festivals to be executed to familiarize the bazaar. An acceptable common code to be created for the signboards of the stores.

CONCLUSION:

As stated in the introduction, there are no studies/field studies on the spatial character, urban identity and memory of Adapazarı Uzunçarşı, and all of the studies for its development are only the development plans made by the municipality (1957, 1977 development plans and 1998 conservation development plan). In addition, the reasons such as the neglect of the protection purposes in these zoning plans reveal the necessity of conducting an up-to-date study/field study on Adapazarı Uzunçarşı. With this article, the necessary up-to-date study/field study has been carried out on the issues of spatial quality and collective memory of Adapazarı Uzunçarşı. Due to the lack of spatial quality/urban identity and memory research on Adapazarı Uzunçarşı in the literature, the study could not be compared with previous studies, and its supporting or opposing features could not be revealed.

The aim of the research is to reveal the spatial character and collective memory of Adapazarı Uzunçarşı, which has lost some of its original characteristics today, and to develop suggestions for a livable bazaar. This was achieved with the findings obtained from the following stages (“Uzunçarşı as a memory space” and “The spatial character of Uzunçarşı” of the study).

The original spatial character of Adapazarı Uzunçarşı, which has been lost, is revealed through the results of the first stage (history of the settlement: Adapazarı city center commercial spaces and Uzunçarşı). The character of the bazaar is revealed through the findings of the second (valuation of the current situation of the bazaar through on-site observation) and the third stages (analysis of “evaluation criteria for the quality of urban space” on Uzunçarşı spaces). Lastly, the collective memory of Adapazarı Uzunçarşı is revealed through the results of the fourth stage (in-depth interview with 16 Uzunçarşı shopkeepers).

Adapazarı Uzunçarşı as a memory place: As long as Uzunçarşı is a memory place of Adapazarı, which collective memory is maintained in (Nora, 2006), that carries traces of each group (Halbwachs, 2017) and touches every part of life (Winter, 2015) exists, the collective memory will be able to be transferred to the future. In this respect, the Uzunçarşı memory space interviews revealed that the following characteristics of the bazaar were still remembered:

- Adapazarı Uzunçarşı as a place that hosts different types of trades
- Uzunçarşı as the center of Adapazarı
- Uzunçarşı as an enclosed place: For the participants of the interview were mostly between 41-55 years old and for them to come to know the bazaar as an enclosed place where displaying could be made in front of the shops causes the enclosed form of the bazaar to be remembered the most. However, the original form of Uzunçarşı street, which extends north south and has adjacent shops on each side of the street, was an open place.
- Uzunçarşı shopkeepers: Uzunçarşı is a space that will change as long as the characteristics of the society change. It has ceased to be the place of the Greeks and Armenians and has become the place of the people of Sakarya.

It was observed with the second part of the survey which is a questionnaire on memory search, that the majority of the shopkeepers of the bazaar are the owners of their shops and are local people of Sakarya, but they have little information about the history and culture of Uzunçarşı. While the majority (13 out of 16 people interviewed) made a traditional bazaar-shopping center comparison, restoration criticism and mentioned customer potential or non-original top cover of the bazaar; the minority commented on what place the bazaar took for the memory, culture and life of the city. As a result of these data, it can be thought that current Uzunçarşı has a commercial feature rather than a nostalgic and historical place where individual memory can be included in a social formation and urban culture can be experienced.

The spatial character of Adapazarı Uzunçarşı: As a result of the four-stage analysis made in Adapazarı Uzunçarşı, which was tried to be restored to its original characteristics (open top, pedestrian path with shops on both sides) with the restoration carried out in 2017, it was observed that the bazaar was relatively returned to its original state. However, there are great differences between the current state of the bazaar after the restoration and the bazaar in the memory of its users, and the current state of the bazaar creates dissatisfaction for the users.

After the 2017 restoration, which is a breakthrough in order to regain the place of Uzunçarşı in the urban context and memory, the standpoint of the bazaar shopkeepers against the changes has been determined by in-depth interview. According to the findings of the interviews, the insulation problems which are still encountered after the restoration due to precipitation and flood in Sakarya, the removal of the covering of the bazaar, the prohibition of the exhibition elements in front of the shops are the points that the shopkeepers criticize.

The shopkeepers also complain that the bazaar and the customer potential are not the same as the former and that the feature of the stone pavement of Uzunçarşı Street, the main trade axis, isn't an attractive point bazaar after the restoration. It is perceived by the users that restoring the bazaar in memory will be done by closing the top, allowing displays in front of the shops, arranging promotional fairs and solving the waterproofing problem which is causing moisture/spillage.

The following suggestions have been developed, taking into account the wishes of the shopkeepers for the improvement of the quality of the place and the reproduction of the bazaar in their memory. While developing the proposals, the original character of the place was also taken into consideration:

- Functional groupings of the shops should be made as in the original state of the bazaar. As in the history of the local people and in the history of the bazaar, clusters of jewelers, verbalists and clothing shops, etc. should be formed, and the bazaar should be taken away from its current state which only allows the shops on the main axis with different functionalities to attract customers and not the ones in the back streets. For this purpose, artificial lighting should be provided to the back trade streets which have a small degree of natural lighting and different kinds of street furniture should be installed.
- Covering the top of the bazaar; An alternative proposition should be made since it will be an action against its state as an open place, which is the feature of the original bazaar and the tradition of the Long Bazaars. It would be advisable to define the eaves in front of each shop to protect the tradesman's product from water that will also provide shade on sunny days and shelter under rainy days so as not to decrease the number of customers. These covers should be positioned in such a way that they do not interrupt the appearance of the facades of the buildings that preserve the original façade typology.
- The exhibition elements which are in the memory of the local people and associated with the bazaar tradition can be allowed to be built under these proposed eaves in a space defined so as not to disrupt the main walking axis.
- According to the interview results, shopkeepers are complaining about the loss of the customer potential of Uzunçarşı day by day. They think that the bazaar is in the shadow of contemporary shopping centers and shops. Therefore, there is a need for some activities to introduce Uzunçarşı. In the area, it can be ensured that Uzunçarşı will gain the old life with the events and fairs that to bring the original character of Adapazarı to the forefront.

The last restoration of Adapazarı Uzunçarşı is intended to turn the bazaar into its original state. However, the original state of the bazaar and its state in the users' memory show different qualities. The fact that these two different situations cannot be integrated in the current situation causes the market not to be accepted by the local people and customers from outside the city. Solving these two situations in accordance with the suggestions will enable the market to regain its lost position in the city's memory and transform the bazaar into a social space that unites shopkeepers and customers.

This study contributes to the studies (Tables 2 and 3) used in the development of the method. When the study is compared with the previous studies on Uzunçarşı places (Table 1), it is seen that some of their findings confirm while some contrast with the findings of this study. In the studies of Karagel and Karagel (2014) and Güngördü (2020), it was stated that the customer potential and density of Antakya Uzunçarşı did not change as a result of the development of the shopping mall culture, while the study of Gündüz and Reyhanoğlu (2018) stated that the customer density decreased. According to the inferences of Gündüz and Reyhanoğlu (2018), the reason for the changes in Antakya Uzunçarşı is the consumption culture and planning that has developed with globalization. In this study, it has been revealed that the customer potential in Adapazarı Uzunçarşı has decreased with the developing shopping mall culture, and the 2017 restoration made to eliminate this decrease did not provide the expected effect.

Again, in the previous studies on Uzunçarşı places, only the quality of the place (Üçecam Karagel & Karagel, 2014) or the identity/memory of the place (Gündüz & Reyhanoğlu, 2018; Özkan, Zorlu & Avan, 2019; Güngördü, 2020) were emphasized. In this study, the quality of the space and its memory/being a memory place were associated, and suggestions were developed based on this relationship. While trying to increase the spatial quality of the space in future studies, it is recommended to consider the concepts of spatial memory and spatial quality together and to acknowledge the memory of the space while developing a solution.

In the previous studies, only the survey (Üçecam Karagel & Karagel, 2014; Özkan, Zorlu & Avan, 2019) or only the face-to-face interview (Gündüz & Reyhanoğlu, 2018; Güngördü, 2020) techniques were used. In this study, a four-stage survey/face-to-face interview form was prepared by combining these two techniques. While the first stage was a survey (demographic characteristics questionnaire), the other sections were face-to-face interviews. In addition, alternatives to filling out the form manually or with an audio recording were offered to the participants. Thanks to this alternative, it was ensured that more people participated in the survey. It is thought that this approach provides convenience to the busy bazaar shopkeepers and allows more detailed information to be obtained.

Compliance with Ethical Standard

Conflict of Interests: The authors declare that for this article they have no actual, potential or perceived conflict of interests.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is required and provided for this study.

REFERENCES:

- Abbasoğlu, H. (1997). Hamam. *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi*. (2nd edition). İstanbul: Yem Yayınları. pp. 750-751.
- Ahunbay, Z. (1988). **Mimar Sinan'ın eğitim yapıları, medreseler, darükkurrallar, mektepler.** *Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri 1*. (Ed. S. Bayram), Vakıflar Genel Müdürlüğü, 239-309.
- Akazan, F. (196). **Türk külliyesi.** *Vakıflar Dergisi*. 8: 303-308.
- AKTAŞ, K. K. (n.d.) **Yakın tarihte İstanbul'un Uzun çarşısı ve Uzun çarşıları.** Retrieved November 25, 2021, from <https://core.ac.uk/download/pdf/38302214.pdf>.
- APA, (n.d.). **Great places of America: Public spaces, characteristics, and guidelines of great public spaces.** Retrieved November 24, 2020, from https://ddd.uab.cat/pub/disturbis/disturbis_a2011n10/disturbis_a2011n10a4/characteristics.htm

- Artırma, A. (2007). **Adapazarı kentsel sit alanı'nın tarihsel süreç içindeki değişiminin incelenmesi ve bölgenin günümüze yeniden kazandırılması**. (Unpublished Master's Thesis). Maltepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Balcı, H. (2017, 5th May). Tarihi Uzun Çarşı Restorasyonu Devam Ediyor. *Adatavır*. Retrieved April 23, 2018, from <http://www.adatavir.com/tarihi-uzun-carsi-restorasyonu-devam-ediyor.html>
- Birgören, H. (2008). **Müstakil Bolu Sancağı Salnâmesi- Hicrî 1334 Milâdi 1916**. Bolu Belediyesi Bolu Araştırmaları Merkezi.
- CABE, (2007). **Spaceshaper a user's guide**. Retrieved January 26, 2017, from <http://www.designcouncil.org.uk/resources/guide/spaceshaper-users-guide>.
- Carmona, M. (2019). **Principles for public space design, planning to do better**. *Urban Design International volume 24*, 47–59. Retrieved April 23, 2018, from <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0070-3>.
- Cezar, M. (1985). **Tipik yapılarıyla Osmanlı şehirciliğinde çarşı ve klasik dönem imar sistemi**, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, İstanbul.
- Connerton, S. (2014). **Toplumlar nasıl anımsar** (Trans. A. Şenel). Ayrıntı Yayınları.
- Çetin, Y. (2006). **Sakarya ve ilçelerinde Türk dönemi sivil mimari eserler**. (Unpublished doctoral thesis, Atatürk Üniversitesi, S.B.E. Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Erzurum) Retrieved from <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (191193). (Accession No: 191193).
- Çolak, N. (2014) **Kent belleği mekanlar: Ankara pasajları**. (Unpublished master thesis, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı, Ankara). Retrieved from <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Accession No. 368129).
- DETR ve CABE (2000). **By design, urban design in the planning system: Towards better practice, London, Thomas Telford**. Retrieved February 12, 2017, from <https://www.gov.uk/government/publications/urban-design-in-the-planning-system-towards-better-practice>.
- Draaisma, D. (2007). **Bellek metaforları zihinle ilgili fikirlerin tarihi** (Trans. G. Koca). İstanbul: Metis Yayınları. (the publication date of original book 1995).
- Francis, M. (1989). **Control as a Dimension of Public Space Quality**. In I. Altman and E. H. Zube (Eds.), *Public places and spaces* (pp. 147-172). Plenum Press. Retrieved April 23, 2018 from https://www.researchgate.net/publication/283339270_Control_as_a_Dimension_of_Public_Space_Quality.
- Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**, (1997). Vol1. YEM Yayınları.
- Erendil, M. (1990). **Dünden bugüne Sakarya ili** (1st Edition). İstanbul: Ünal Ofset A.Ş.
- Eröz, M. (1967). **Adapazarı'nın teşekkülü**. *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, 1271, 61–71. Retrieved April 23, 2018, from <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/100987>.
- Gehl, J. (n.d.). **Public spaces for a changing public life**. Retrieved November 24, 2020, from <http://www.mensenruimte.nl/Gehl.pdf>.

- Göçer, O. (2011). **Adapazarı ve Fizik Planlaması**. *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, 7, 143-179. Retrieved April 23, 2018 from <http://dergipark.gov.tr/iusoskon/issue/9530/11895>.
- Gündüz, S., Reyhanoğlu, G. (2018). **Kadim Kentin Kimliği Antakya Uzun Çarşı**. *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*. 6 (15). 857-871. Retrieved November 25, 2021, from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/avrasyad/issue/42259/510256>.
- Güngördü, Z. (2018). **Kent Kimliğinin Değişim Sürecini Geleneksel Çarşılar Üzerinden Düşünmek: Antakya-Uzunçarşı Örneği**. *Journal of City and Regional Planning*, 2(1), 1-23. Retrieved November 25, 2021, from <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/621995>.
- Halbwacs, M. (2007). **Kolektif bellek ve zaman** (Trans. Ş. Demirkol,). *Bellek: Öncesiz, sonrası*, (pp. 54-76). *Cogito 50*. İstanbul: Yapı kredi yayınları.
- Halbwacs, M. (2016). **Hafızanın toplumsal çerçeveleri**. (1st Edition) (Trans. B. Uçar). Ankara: Heretik Yayıncılık.
- Halbwacs, M. (2017). **Kolektif hafıza** (1st Edition, Trans. B. Barış). Ankara: Heretik Yayınları.
- Hasol, D. (1998). **Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü**, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Kuban, D. (1968). **Anadolu Türk şehri tarihi gelişmesi, sosyal ve fiziki özellikleri üzerinde bazı gelişmeler**. *Vakıflar dergisi* (7), 53-73.
- Lefebvre, H. (2014). **Mekânın üretimi** (Trans. I. Ergüden). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Mortan, K. ve Küçükerman, Ö. (2011). **Çarşı, pazar, ticaret ve kapalıçarşı** (2nd Edition). Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Mayo, J. (1996). **The city collective memory: Historical imaginary and architectural entertainment**. *Journal of architectural education*. Retrieved April 23, 2018, from <https://www.researchgate.net/publication/274807169>.
- Muminovic, M., (2017) **Place identity and sustainable urban regeneration: Public space in Canberra city centre**. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 12 (4), 734–743.
- Nora, S. (2006). **Hafıza mekanları**. (Trans. M. E. Özcan). Ankara: Dost Yayınevi.
- Okyar, O. ve İnalçık, H. (1980). **Türkiye'nin sosyal ve ekonomik tarihi (1071-1920)**. Hacettepe Üniversitesi Yayınları.
- Ödekan, A. (1997). Cami. **Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**. (2nd edition). İstanbul: Yem Yayınları. pp. 316-319.
- Ödekan, A. (1997). Hamam. **Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**. (2nd edition). İstanbul: Yem Yayınları. pp. 750.
- Ödekan, A. (1997). Medrese. **Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**. (2nd edition). İstanbul: Yem Yayınları. pp. 1188-1190.
- Özdeş, G. (1998). **Türk çarşıları**. Tepe Yayınları.
- Özdoğu, S. (1998). **Adapazarı'nda Konut Alanlarının Planlama Sorunları Konut – İşyeri İlişkileri Yönünden Bir Model Önerisi** (Unpublished doctoral thesis), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Özkan,Ö., Zorlu, Ö., Avan, A. (2019). **Şehir Turizminde Kültürlerarası Duyarlılığın Arz Yönlü Değerlendirilmesi: Afyonkarahisar Uzun Çarşı Esnafı Örneği**. *Ulusal Turizm Kongresi (UTK20)*. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayın No: 3935. Turizm Fakültesi Yayın No: 14. 302-308. Retrieved December 4, 2021, from https://www.researchgate.net/publication/336829702_Sehir_Turizminde_Kulturlerarasi_Duyariligin_Arz_Yonlu_Degerlendirilmesi_Afyonkarahisar_Uzun_Carsi_Esnafi_Ornegi.
- Öztürk, Y. (2005). **XVI. Asırdan XVII. Asrın Başlarına Kadar Ada Kazası**. (M. Demir Ed.), *Sakarya İli Tarihi Ansiklopedisi* (Vol 1, 230-231). Sakarya: Sakarya Üniversitesi Rektörlüğü
- Pancholi, S., Guaralda, M., Yigitcanlar, T. (2017). **Context, contribution, and characteristics of public spaces for place making in contemporary knowledge and innovation spaces**. *The Journal of Public Space*, 2(4), 91-102. Retrieved November 24, 2020, from <https://www.journalpublicspace.org>.
- Project for Public Spaces. (n.d.). **What Makes a Successful**. Retrieved April 23, 2018, from <http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>.
- Sakarya Municipality. (2015) **Sakarya Büyükşehir Strateji Planı 2015-2019**. Sakarya. Retrieved April 22, 2020, from <https://www.sakarya.bel.tr/uploads/stratejik/6MrPNOycS3.pdf>.
- Sakarya Municipality Archive 2018
- Sezen, T. (2017). **Osmanlı Yer Adları**. Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayın No: 26. Retrieved from https://www.devletarsivleri.gov.tr/varliklar/dosyalar/eskisiteden/yayinlar/genel-mudurluk-yayinlar/osmanli_yer_adlari.pdf.
- Şahinalp, M. S. and Günal, V. (2016). **Osmanlı Dönemi Anadolu Şehirleri Çarşı Sisteminin Fonksiyonel Analizi**, *Turkish Studies*, 11 (8): 335-360. Retrieved April 22, 2020, from <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.9627>.
- Tarihi Uzunçarşı'nın Çatısı Çöktü** (2015, January 10). Sakarya Halk. Retrieved April 15, 2018 from <http://www.sakaryahalk.com/galeri.html?ID=29310>
- Tarihi Adada Dönüşüm Başlıyor** (n.d.). Retrieved January 3, 2019 from <https://sakarya.bel.tr/tr/Haber/tarihi-adada-donusum-basliyor/8599>.
- Terzi, F, Akay, M., Erdem Okumuş, D., Gökçe, S. (2019). **Re-coding the characteristics of public spaces: The case of İstanbul**, *ICONARP (International Journal of Architecture & Planning)*, 7 (2), 487-512.
- The Bartlett School of Planning, UCL ve Office of the Deputy Prime Minister (2004). **Living Places: Caring for Quality**. Office of the Deputy Prime Minister.
- TÜİK (2020). **Coğrafi istatistik portalı**. Retrieved October 3, 2021 from <https://cip.tuik.gov.tr/>
- Türkoğlu, S. (n.d.) **Uzunçarşı 1930**. Retrieved April 15, 2018 from <http://www.gazete5.com/foto-galeri/eskiden-sakarya-nasildi/22424-2>.
- URL-1: <https://depo.sosyal-bilgiler.com/gorseller/buyuk-boy-dilsiz-turkiye-iller- haritasi/>, (Erişim tarihi: 22 February 2021).
- Uzunçarşı** (2013, December 19). *Sakarya Life*. Retrieved April 15, 2018 from <http://sakaryalife.com/tag/uzun-carsi/>.

Uzunçarşı Tarihi Kimliğine Kavuşuyor (2017). Ada Bülteni-Bizim Şehrin Bülteni. Retrieved January 6, 2019 from <http://www.medyadetay.com/guncel/uzuncarsi-tarihi-kimligine-kavusuyor-h61869.html>.

Üçeçam Karagel, D., & Karagel, H. (2014). **Analysis of a Historical commercial centre in terms of marketing geography: Uzun Çarşı/the Long Bazaar (Antakya/Turkey)**. European Journal of Research on Education, 2, 166-184.

Winter, J. (2015). **Tarihçiler ve Kolektif Bellek Mekanları**. In P. Boyer ve J. V. Wertsch (Eds.), *Zihinde ve Kültürde Bellek* (1st edition, pp. 321-343). (Trans. Y. Aşçı Dalar). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Wycherley, R., E. (1991). **Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu?** (Trans. N. Nirven, N. Başgelen). Arkeoloji ve Sanat Yayınları. İstanbul.

Yalçiner, G. (1997). Han. **Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi**. (2nd edition). İstanbul: Yem Yayınları. pp. 753-754.



Yazıcıoğlu, H. Z. (2010). **Kentsel mekân olarak caddeler: Bağdat Caddesi örneği**, *Mimarist*, 2, 52-57.

Yediyıldız, B. (1989). **Sinan'ın Yaptığı Eserlerin Sosyal ve Kültürel Açından Tahlili**. *VI Vakıf Haftası, Vakıf Medeniyeti Çerçevesinde Mimar Sinan ve Dönemi Sempozyumu* (5-8 Aralık 1988). Vakıflar Genel Müdürlüğü, Ankara, 106.



Tarihi Çevrede Sürdürülebilirlik Konulu Lisansüstü Tezlerin Bibliyometrik Analizi

Bibliometric Analysis of Postgraduate Theses on Sustainability in The Historic Environment

Nuray Özkaraca¹ , Hicran Hanım Halaç² 

öz

Günümüz kentlerinde tarihi çevrelerin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de üzerinde durulan önemli bir konu olup bu alanların korunarak geleceğe aktarılması ve yönetilebilmesi büyük bir sorundur. Bu sorun karşısında ülkemizde konu ile ilgili yapılan lisansüstü tezler incelenmiştir. Bu amaçla, lisansüstü tezlerde tarihi yapıyı çevreye karşılık gelen "kültürel miras, tarihi çevre, tarihi doku, tarihi alan ve kentsel sit" anahtar kelimeleri "sürdürülebilir*" ve "süreklilik*" kavramları ile ayrıştırılarak yapılan çalışmalar taranmıştır. Tarama Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi'nde "geçmiş arama" bölümünde "tümünde (tez adı, özet, konu, dizin)" "içinde geçsin" şeklinde sözdizimleri kullanılarak yapılmıştır. Tarama sonucunda yinelemeler ve bu araştırmanın kapsamı dışında değerlendirilen çalışmalar çıkartılarak 468 teze ulaşılmıştır. Çalışma sonucunda, Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi veri tabanından 24.05.2021 tarihine kadar ulaşılabilen konu ile ilgili en çok tezin 2019 yılında yayınlandığı saptanmıştır. İncelenen tezlerin en fazla İstanbul Teknik Üniversitesi'nde yapıldığı belirlenmiştir. Tezlerde araştırma türü olarak daha çok uygulamalı araştırma türünün kullanıldığı, anahtar kelime olarak en fazla "koruma" kavramının tekrarlandığı tespit edilmiştir. Literatürde tarihi yapıyı çevrenin sürdürülebilirliği/sürekliliği ile ilgili yapılan lisansüstü tezlerin genel niteliklerini ve son yıllardaki güncel seyrini belirlemeye yönelik çalışmaya ulaşılmaması alandaki boşluğu göstermektedir. Bu araştırmanın gelecekte tarihi yapıyı çevre ve sürdürülebilirlik/süreklilik konusunda yapılacak olan araştırmalara katkı verebileceği düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Tarihi Yapılı Çevre, Sürdürülebilirlik, Koruma, Bibliyometrik Analiz, Lisansüstü Tez.

ABSTRACT

The conservation and sustainability of historical environments is an important issue in our country and all over the world, and it is a big problem to protect these areas, transfer them to the future and manage them in today's cities. Faced with this problem, postgraduate theses on the subject in Turkey were examined. For this purpose, the studies conducted by separating the keywords "cultural heritage, historical environment, historical texture, historical area and urban site" corresponding to the historical built environment in the postgraduate theses with the concepts of "sustainable*" and "continuous*" were examined. This search was carried out in the "advanced search" section of the National Thesis Center of the Council of Higher Education using the syntaxes of "all (thesis name, abstract, subject, index)" "include". As a result of the scanning, 468 theses were reached by removing the repetitions and the studies evaluated outside the scope of this research. As a result of the research, it was defined that the most thesis related to the subject, which could be accessed from the National Thesis Center

¹ **Corresponded Author:** Eskişehir Technical University, Graduate Education Institute, Department of Architecture, nurayozkaraca@eskisehir.edu.tr, 0000-0001-8041-3937

² Eskişehir Technical University, Faculty of Architecture and Design, Department of Architecture, hhalac@eskisehir.edu.tr, 0000-0001-8046-9914



database of the Council of Higher Education until 24.05.2021, was published in 2019. The conclusions show that the highest number of thesis has been prepared in Istanbul Technical University. It has been defined that applied study type is used the most as research type in theses, and the concept of "conservation" is repeated the most as a keyword. The literature on studies of sustainability/continuity of the historical built environment lacks general attributes and newsworthy tendency which analyze specific characteristics and structure of cultural heritage literature with bibliometric profile represents the gaps in the field. It is thought that this research will contribute to future research on the historical built environment and sustainability/continuity.

Keywords: Historic Built Environment, Sustainability, Conservation, Bibliometric Analysis, Graduate Thesis.

GİRİŞ:

Günümüzde tarihi çevrelerin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de üzerinde durulan önemli bir konudur (Büyükmihçı ve Kılıç, 2015). Tarihi çevrenin korunması, geleceğe aktarılması ve yönetilebilmesi büyük bir sorun olup bu süreçte yapılması gereken, kentin geçmişini yansıtan parçalarını, tarihsel birer değer olarak ele almak ve mimari değerleri miras kabul edip hareket etmektir (Kuban, 2010).

Her ülke, kültürel ve tarihi miras değerleri açısından değerlidir. Bu değerlerin bozulması veya tamamen kaybedilmesi, toplumların sosyal, ekonomik ve kültürel değerlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle ülkeler, korunacak değerlerini tanımlama, belirleme, koruma, restore etme, sunma ve gelecek nesillere aktarım yükümlülüğüne sahiptir. Küreselleşen dünyada bu bilincin kazanılması için öncelikle bireylerin ülkeleri ve şehirlerindeki korunacak değerlerin farkında olması gerekmektedir (Halaç, Mokrane ve Turan, 2019). Birleşmiş Milletler tarafından 2015 yılında belirlenen 2030 Gündemi ve Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ile mirasın sürdürülebilir kalkınma için dünya gündemine dâhil edilmesi ise (UN, 2015) miras gibi korunması gereken değerler ile sürdürülebilirlik kavramları arasında bağlantı kurmanın önemi konusunda farkındalık yaratmıştır. Fakat 2015 yılında dünya kalkınma gündemine alınan mirasın; son yıllara kadar gerek zamansal gerekse mekânsal boyutta sahip olduğu kalkınma potansiyelinin, günümüz kentlerinde yaşamın her alanında yapılabilecek yeni yatırımların kaynağı olarak değerlendirilemediği ve bunun bir sonucu olarak mirasın tahrip edilerek yok olma sürecinin içinde kaldığı, kalkınmanın önünde bir engel olarak değerlendirildiği görülmektedir (Türk, 2014).

Kültürel miras ve tarihi çevre kavramlarının uluslararası alanda gündeme sıklıkla gelmesi ortak tanımların yapılma ihtiyacını ortaya çıkarmış ve uluslararası platformda ortak tanımlar üzerinde mutabık kalınmıştır (Bogenç, 2016). Kültürel ve doğal miras alanları içerisinde yer aldıkları tarihi çevreler, mekânsal açıdan farklılıkları ve sahip oldukları kendine özgü nitelikleri ile uygarlıkların geride bıraktıkları emanetler olarak korunması ve geleceğe aktarılması önemlidir. Tarihi çevreler diğer kentsel ve kırsal alanlardan farklı olarak değerlendirilmeli ve onlara has planlama süreçleri ile yönetilmeleri gerekmektedir. Kültürel miras özelliği taşıyan, kentsel kimliğin ve kentsel belleğin önemli bir parçası olarak tarihi mekânlar, geçmiş ile bugün, bugün ve gelecek arasında aidiyet duygusu yaratırken kişinin geçmiş kuşaklarla arasında ilişki kurmasını da sağlamaktadır. Bu doğrultuda tarihi çevrelerin geçmişine saygı duyarken geleceğe de öykünerek (Bridgwood ve Lennie, 2009 aktaran Bogenç ve Sabaz, 2019) bütüncül bir koruma anlayışıyla kullanma dengesi gözetilerek sürdürülebilmesi oldukça önemlidir.

Tarihi bir çevre kendisini yaratan dönemin sosyal, kültürel, ekonomik ve fiziksel koşullarına bağlı olarak oluşmaktadır. Tarihi çevrenin korunmasında temel amaç ise tarihi çevreyi meydana getiren değerler bütünüünün korunarak geliştirilmesi ve yaşatılmasıdır (Ahunbay, 1999). Bu değerlerin yanında Drucker'ın de dediği gibi bir "çevrenin korunabilmesi için ekoloji ile ilgili yasalara da ihtiyaç vardır" (Drucker, 2004). Özetle tarihi bir çevrenin sürdürülebilirliğinden bahsedebilmek için sosyal, kültürel, ekonomik, fiziksel ve ekolojik olarak da sürdürülebilir olması gerekmektedir. Bu doğrultuda; tarihi çevrelerin zarar görmesinin ve sosyal, kültürel, ekonomik, fiziksel ve ekolojik açılardan sürdürülebilirlik

sorunsalı ile karşı karşıya kalmasının temel sebeplerinden biri de toplumların bu alanların öneminin farkında olmaması ve dolayısıyla gereken koruma bilincinin oluşmamasıdır. İlgili bilincin oluşmasında ulusal literatür (kitaplar, kitap bölümleri, lisansüstü tezler, makaleler, bildiriler vb.) oldukça önemlidir. Bu doğrultuda hem araştırmacıların kendi disiplinlerindeki gelişmeleri ve çalışmaların güncel seyrini takip edebilmeleri hem de ilgili konuda farkındalıkların artması açısından bibliyometrik araştırma türünden çalışmaların yapılması önerilmektedir.

Bu çalışmada; bibliyometrik araştırma yapılarak tarihi çevrenin sürdürülebilirliği konusunda farkındalığın ne düzeyde olduğu sorgulanmış ve katkı sağlamak amaçlanmıştır. Ayrıca ilgili araştırmacıların kendi disiplinlerindeki gelişmeleri ve çalışmaların güncel seyrini takip edebilmelerini kolaylaştırmak hedeflenmiştir. Bibliyometrik çalışmalar, herhangi bir disiplinindeki araştırmaların çeşitli özelliklerini niceliksel analizlere dayandırarak inceleyen bir araştırma yöntemi olup lisansüstü çalışmaların bibliyometrik yöntem ile incelenmesi gün geçtikçe kullanımı artan bir teknik olmaktadır. Bu doğrultuda çalışmanın amacı, YÖK Ulusal Tez Merkezi'nin veri tabanında tarihi yapı çevrenin sürdürülebilirliği/sürekliliği ile ilgili olan lisansüstü tezleri taranarak bibliyometrik özelliklerini ortaya koymaktır.

Tablo 1. Kültürel miras ile ilgili bibliyometrik/sistematik çalışmalara ilişkin literatür

	Çalışmanın Adı, Kaynak	Çalışmanın Amacı	Çalışmanın Taraması ve Kapsamı	İncelenen Ölçütler
Kültürel miras ile ilgili bibliyometrik Türde Yayınlanmış Olan Çalışmalar	Türkiye’de “Kültürel Miras” Konusunda Yapılan Tezlerin Bibliyometrik Analizi (Çelebi, Çiftsüren ve Dilek, 2020)	Kültürel miras konulu tezlerin bibliyometrik olarak analiz edilmesi	YÖK TEZ veri tabanı, tümünde taranarak 1990-2020 tarihlerinde 1406 tez incelenmiş.	Üniversite, enstitü, tezin türü, yayınlandığı yıl, yöntem, danışmanın unvanı, yazarın ve danışmanın cinsiyeti, sayfa sayısı
	Kültürel Miras Konulu Lisansüstü Tezlerin Bibliyometrik Analizi (Demiral ve Saatçi, 2019)	Kültürel miras konulu tezlerin bibliyometrik olarak incelenmesi	YÖK TEZ veri tabanı, 1999-2018 tarihlerinde taranarak 141 tez incelenmiş.	Üniversite, enstitü, tezin türü, yayınlandığı yıl, dil, anabilim dalı, konu, anahtar kelimeler, araştırma türleri, sayfa aralıkları, danışman unvanları
	Turizm Alanyazında Kültürel Mirasla İlgili Çalışmaların Bibliyometrik Profili (Toksöz ve Birdir, 2016)	Kültürel mirasla ilgili tezlerin bibliyometrik olarak incelenmesi	YÖK TEZ veri tabanı, 2006-2015 tarihlerinde taranarak 84 tez incelenmiş.	Üniversite, Enstitü, Tezin Türü, Yayınlandığı Yıl, Dil, Anabilim Dalı, Konu ve Alt Konular, Araştırma Yaklaşımları
	Going beyond Good Intentions for the Sustainable Conservation of Built Heritage: A Systematic Literature Review (Gonçalves vd., 2020)	İnsan davranışı, miras ve sürdürülebilirlik konularının keşimi üzerine sistematik literatür taramasını sunmak	Web of Science veri tabanı, tümü (tez adı, özet, konu, dizin) olarak taranmış.	Veri toplama ve veri analizi teknikleri amaç, yöntem, aktörler ve miras türü
	Bu çalışmada ise; Tarihi yapı çevreye karşılık gelen “ kültürel miras, tarihi çevre, tarihi doku, tarihi alan ve kentsel sit ” olanlarında sürdürülebilirlik konulu tezler incelenmiştir.	Tarihi yapı çevrede sürdürülebilirlik/ süreklilik konulu lisansüstü tezlerin bibliyometrik olarak incelenmesi	YÖK TEZ veri tabanı, tümünde (tez adı, özet, konu, dizin) taranarak 24.05.2021 tarihine kadar olan tezler incelendi.	Tezin Hazırladığı Üniversite, Enstitü, Anabilim Dalı, Tezin Türü, Yılı, Dil, Erişim Durumu, Konu, Danışmanın Unvanı, Sayfa Sayısı, Anahtar Kelimeler, Araştırma Türü, Örnekleme ve dağılımı

Yapılan literatür taraması sonucunda; kültürel miras konulu tezlerin bibliyometrik profilini ortaya koyan (Çelebi, Çiftsüren ve Dilek 2020; Demiral ve Saatçi, 2019; Demiral ve Saatçi, 2019) ve inşa edilmiş mirasın, insan davranışı, miras ve sürdürülebilirlik konularının kesişimi üzerinden inceleyen bir sistematik literatür taramasına (Gonçalves vd., 2020) rastlanmış olup tarihi çevrelerin sürdürülebilirliği ile ilgili yapılan lisansüstü tezlerin bibliyometrik özelliklerini inceleyen bir çalışmaya rastlanmamıştır. Tablo 1’de kültürel miras ile ilgili yapılan sistematik literatür taraması ve bibliyometrik çalışmaların genel çerçevesini göstermek amacıyla listelenerek aktarılmıştır. Çalışmaların adı, kaynağı, amacı, çalışmalarda incelenen kaynakları taradığı veri tabanı ve bu taramanın kapsamı ile çalışmalarda incelenen ölçütler gibi değişkenler doğrultusunda yapılan çalışmalar incelenmiştir. Ayrıca incelenen değişkenler doğrusunda bu çalışmanın da özellikleri tabloya aktarılmıştır. Bibliyometrik çalışmaların standartlaşmış inceleme ölçütlerinin (tezin hazırlandığı üniversite, enstitü, tezin türü, anabilim dalı, yayınlandığı yıl, dil, erişim durumu, konu, danışmanın unvanı, sayfa sayısı, anahtar kelimeler, araştırma türü) yanı sıra lisansüstü tezlerin araştırma türlerinde uygulamalı olarak bir örneklem alan incelemesi mevcut olanların bu örneklemelerinin ülke ve il bazlı dağılımı inceleme ölçütleri arasındadır. Bu çalışmanın inceleme ölçütleri artırılarak ve içerik analizi gerçekleştirilerek devam ettirilmesi planlanmaktadır.

1. Koruma ve Sürdürülebilirlik

Sürdürülebilir kelimesinin kökleri Latince “subtenire” dayanmakta ve “tutmak” veya “aşağıdan desteklemek” anlamına gelmekte (Muscoe, 1995) ve genel anlamda sürdürülebilirlik kavramı “bugünün ihtiyaçlarını, gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılama yetisine zarar vermeden karşılamak” olarak tanımlanmaktadır (United Nations, 1982). Sürdürülebilirliğin birçok tanımı olsa da son yıllarda “gelecekte çalmama” üzerine inşa edilmiştir (Topkaraoğlu, 2021). Koruma kavramı ise; “tarih ya da sanat değeri taşıyan yapıların ya da kent parçalarının yaşamlarını sürdürebilmeleri için gerekli önlemleri almak” anlamına gelmektedir (Hasol, 1988).

Sürdürülebilirlik kavramının dünya gündemine dâhil edilmesi ilk olarak Birleşmiş Milletler’in Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından 1987 yılında yayınladığı “Ortak Geleceğimiz” adlı rapor aracılığı ile olmuştur. Bu rapor ile sürdürülebilirlik, “bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların kendi gereksinimlerini karşılayabilme hak ve olanaklarından ödün vermeksizin karşılamak ilkesi” olarak tanımlandığı ve ekonomik, ekolojik ve sosyal bileşenler ile kavramsallaştırıldığı söylenebilmektedir (WCED, 1987; Özcan, 2016).

Koruma nesnesi olarak “miras” ve “sürdürülebilirlik” kavramlarının revizyonu, iki kavram arasında birkaç ortak yönün bulunduğunu kanıtlamaktadır: her ikisi de geçmişten miras kalan, insanlar ve doğa arasındaki zaman içindeki etkileşimden kaynaklanan ve somut ve soyut öznitelikleri içeren ekosistemi içermekte ve daha iyi bir yaşam kalitesi sağlamaktadır. Ayrıca, iki kavram da ekosistemleri gelecek nesiller için korumak hedefini paylaştığı için koruma ve sürdürülebilirlik arasındaki ilişki daha net hale gelmektedir. Koruma “geçmişten gelen kaynakları gelecek nesiller için korumaya” yani geçmişe odaklanırken sürdürülebilirlik ise bu kaynakların (geçmişten miras kalan) gelecek için değerini korurken şimdiki nesiller için faydalı olmasını sağlamaya” yani şimdikiye odaklanmaktadır. Bu iki kavramı birlikte kullanmak - sürdürülebilir koruma - sınırların genişlemesiyle sonuçlanmakta ve geçmişin mirasını, bugün için faydalarını ve gelecek için mirasını tanıyan dengeli bir değişim yönetimi olarak tanımlanmaktadır. Son olarak, bu çalışmanın sonuçları, sürdürülebilir koruma için göstergeler ve değerlere genişletilmiş bir odaklanma ile daha fazla araştırma üretmeye davet etmektedir. Bu nedenle, bu çalışma, mirasın korunmasında sağlam temellere dayanan kararlarda sürdürülebilirliği objektif olarak değerlendirmek için ortak bir dil oluşturma doğrultusunda bir basamak olarak kullanılabilir. (Gonçalves, Mateus, Silvestre ve Roders, 2019).

Gonçalves vd. (2019) "Contributions to a Revised Definition of Sustainable Conservation/Gözden Geçirilmiş Sürdürülebilir Koruma Tanımına Katkılar" adlı bildiri çalışmasında; ICOMOS, Birleşmiş Milletler gibi farklı kuruluşlar tarafından geliştirilen, güncel literatürün ve uluslararası referans belgelerinin incelemesine dayalı olarak, "miras" ve "sürdürülebilirlik" kavramının kesişme noktasında "sürdürülebilir korumanın" tanımına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Bu iki kavram arasındaki ilişkinin sistematik bir tanımı eksik olduğu belirtilmektedir. Bu makale, sürdürülebilir korumanın tanımına katkıda bulunmak için miras koruma ve sürdürülebilir yapı çevrenin tanımlarına ilişkin literatür ve uluslararası referans belgelerinin bir incelemesinin sonuçlarını sunmaktadır. İlhan Tekeli ise sürdürülebilirlik ve kentsel koruma ilişkisi hakkında; günümüz tarihi koruma anlayışının, geçmişini dondurmamak değil; gelecek ile geçmiş arasındaki "sürekliliğinin" sağlanması anlamına geldiğinden bahsetmekte ve bu nedenle son yıllarda koruma kavramının yerine sürdürülebilirlik kavramının kullanılmaya başladığını belirtmektedir (Tekeli, 2009 aktaran Kaptanoğlu, 2014). Gonçalves ve arkadaşları (2019) ise bu kadar iç içe geçmiş iki kavram arasındaki ayrıma dikkat çekmekte ve korumada geçmişe odaklanılırken sürdürülebilirlikte ise şimdikiye odaklanıldığından bahsetmektedir.

Tarihi çevrelerin zarar görmesinin ve sürdürülebilirlik sorunsalı ile karşı karşıya kalmasının temel sebeplerinden biri de toplumların bu alanların önemini farkında olmaması ve dolayısıyla gereken koruma bilincinin oluşmamasıdır. Bu çalışma kapsamında koruma bilincinin ve farkındalığın ulusal literatürde ne düzeyde gündemde yer aldığı, lisansüstü tezlerin arşivlendiği Yükseköğretim Kurulu Tez Merkezi veri tabanı üzerinden sorgulanmıştır. Ulusal literatüre katkı sağlayan kitaplar, kitap bölümleri, makaleler, bildiriler vb. çalışmalar araştırmancının sınırlılıkları doğrultusunda kapsam dışı bırakılmıştır.

2. Yöntem

Lisansüstü tezler, belirli dönemlerde geniş kapsamlı olarak ele alınan araştırmalara katkı sağlayan önemli bilgi kaynakları arasındadır. Sürekli gelişim içerisinde olan bu kaynakların bibliyometrik yöntemlerle analiz edilmesi oldukça faydalıdır (Çıkrık, Yılmaz ve Toprak, 2019: 18). Bu doğrultuda dünya ve ülke gündeminde de oldukça söz edilen "tarihi çevrelerin sürdürülebilirliği" konusunun lisansüstü tezlerdeki bibliyografik durumu bu çalışmanın araştırma konusu olmuştur.

Çalışmada lisansüstü tezlerde incelenen ölçütler ve araştırma soruları:

1. Lisansüstü tezlerin türleri nedir ve dağılımı nasıldır?
2. Lisansüstü tezlerin yıllara göre dağılımı nasıldır?
3. Lisansüstü tezlerin erişilebilirlik durumu nasıldır?
4. Lisansüstü tezlerin yayın diline göre durumu?
5. Lisansüstü tez danışmanlarının unvanlarına göre dağılımları nasıldır?
6. Lisansüstü tezlerin sayfa sayılarına göre dağılımları ne şekildedir?
7. Lisansüstü tezlerin yayınlandığı üniversiteler hangileridir?
8. Lisansüstü tezlerin enstitülere göre dağılımları nasıldır?
9. Lisansüstü tezlerin Anabilim dalına göre dağılımı nasıldır?
10. Lisansüstü tezlerin araştırma konularının dağılımları ne şekildedir?
11. Lisansüstü tezlerin araştırma türlerine göre dağılımı nasıldır?
12. Lisansüstü tezlerin anahtar kelimelerine göre dağılımı nasıldır?
13. Lisansüstü tezlerin örneklem alanlarının göre ülke bazlı dağılımı nasıldır?
14. Lisansüstü tezlerin örneklem alanlarının göre il bazlı dağılımı nasıldır?

Tablo 2. Lisansüstü tezlerin araştırma kapsamının belirleme diyagramı

YÖK TEZ	1. TANIMLAMA			2. AYIRMA					3. SEÇİM YAPMA		
	Tarihi Yapılı Çevre	Tarama (Tümünde "içinde geçsin" şeklinde tarandı)	Veri (Tüm)	Tarama (“Tümünde” "içinde geçsin" şeklinde tarandı)	Veri (Tüm)	Veri (Tüm)	Veri (Tüm)	Ayrıştırma (Çakışanların çıkarılmış hali)	Ayrıştırma (İlgisizlerin çıkarılmış hali)	Veri (Tüm)	
I. AŞAMA	1. Kültürel Miras	1632	3100	Sürdürülebilir*	243	471	858	609	188	468	
	2. Tarihi Çevre	444			82				52		
	3. Tarihi Doku	443			67				33		
	4. Tarihi Alan	308			21				5		
	5. Kentsel Sit	273			58				20		
II. AŞAMA	1. Kültürel Miras	1632	3100	Süreklilik*	172	387	858	609	76	468	
	2. Tarihi Çevre	444			81				49		
	3. Tarihi Doku	443			67				24		
	4. Tarihi Alan	308			27				8		
	5. Kentsel Sit	273			40				13		

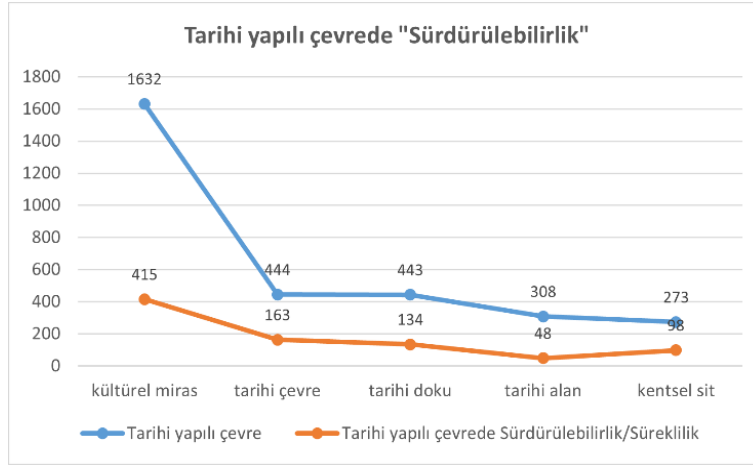
Çalışmada incelenecek olan lisansüstü tezlerin belirlenmesinde; tarihi yapılı çevreye karşılık gelen “kültürel miras, tarihi çevre, tarihi doku, tarihi alan ve kentsel sit” anahtar kelimeleri “sürdürülebilir*” ve süreklilik* kavramları ile iki aşamalı (I. aşama sürdürülebilirlik ve II. aşama süreklilik) ve üç adımlı (1. adım tanımlama, 2. adım ayırma ve 3. adım seçim yapma) bir süreç izlenmiştir.

Birinci adım olan tanımlamada tarihi yapılı çevreye karşılık gelen “kültürel miras”, “tarihi çevre”, “tarihi doku”, “tarihi alan” ve kentsel sit” olmak üzere 5 ana anahtar kelime belirlenerek ulusal tez merkezinde tümünde (tez adı, özet, konu, dizin) taranarak toplam 3100 teze ulaşılmıştır. Çalışmada birinci aşamasında ise; tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği konusu “kültürel miras ve sürdürülebilir”, “tarihi çevre ve sürdürülebilir”, “tarihi doku ve sürdürülebilir”, “tarihi alan ve sürdürülebilir” ve “kentsel sit ve sürdürülebilir” gelişmiş arama tümü (tez adı, özet, konu, dizin) şeklinde sözdizimleri kullanılarak yapılan arama ile 471 sonuca ulaşılmıştır. Çalışmada ikinci aşamasında ise tarihi yapılı çevrenin sürekliliği “kültürel miras ve süreklilik”, “tarihi çevre ve süreklilik”, “tarihi doku ve süreklilik”, “tarihi alan ve süreklilik” ve “kentsel sit ve süreklilik” gelişmiş arama tümü (tez adı, özet, konu, dizin) şeklinde sözdizimleri kullanılarak yapılan arama ile 387 sonuca ulaşılmıştır. Bu iki aşamalı tarama sonucunda yinelemeler ve bu araştırmanın kapsamı dışında değerlendirilen yayınlar elenmiş ve ulaşılan toplam 858 tez içinde çakışan tezler tespit edilerek ayrıştırılması sonucunda tez sayısı 609 değerine inmiştir. Bu işlem ile birlikte araştırmanın ikinci adımı olan ayırma süreci tamamlanmıştır.

Çalışmanın son adımı olan seçim yapmada ise ulaşılan 609 tez arasında; tarihi bina veya tarihi bina grupları gibi inşa edilmiş miras kavramıyla anlamsal olarak ilişkili ifadelerden bahsedilmeyen gastronomi, koku vb. somut olmayan kültürel miras içeren tezler ile inşa edilmiş yapılı çevre konularının yer almadığı çalışmalar vb. seçim yapma aracılığı ile ayrıştırılmıştır. Bu üç adım sonucunda incelenen toplam tez sayısı 468 olarak belirlenmiştir.

3. Bulgular

Türkiye’de tarihi yapılı çevre ve tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği/ sürekliliği ile ilgili yayınlanan lisansüstü tezlerin dağılımı Şekil 1’de gösterilmiştir.



Şekil 1. Lisansüstü tezlerde tarihi yapılı çevrede sürdürülebilirlik/süreklilik

Şekil 1 incelendiğinde tarihi yapılı çevre konulu (kültürel miras, tarihi çevre, tarihi doku, tarihi alan ve kentsel sit) tezlerin sürdürülebilirlik ve süreklilik konularının yer aldığı tezler olarak ayrıştırılması sonucunda en yüksek farkın "kültürel miras" konulu tezler (1632) ile "kültürel mirasın sürdürülebilirliği /sürekliliği" ile ilgili tezler (415) arasında olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 2. Tezlerin türüne ilişkin bulgular

Tezin Türü	Sayı	Yüzde
Yüksek Lisans (YL)	379	81
Doktora (DR)	87	18,6
Sanatta Yeterlilik	2	0,4
Toplam	468	100

Araştırma kapsamında incelenen lisansüstü tezlerin tez türüne göre dağılımı incelendiğine 379 tezin %81'i yüksek lisans tezi, %18,6'sı doktora tezi ve %0,4'ü ise sanatta yeterlilik tezi olduğu tespit edilmiştir. Tarihi çevrede sürdürülebilirlik içeren tezlerin daha çok yüksek lisans düzeyinde olduğu görülmektedir (Tablo 2).



Şekil 2. Tezlerin yıllara göre dağılım grafiği

Tablo 3. Tezlerin yıllara göre dağılımı

Yıllar	Sayı	Yüzde	Yıllar	Sayı	Yüzde
2021	7	1,50	2005	7	1,50
2020	42	8,97	2004	6	1,28
2019	96	20,51	2003	1	0,21
2018	39	8,33	2002	6	1,28
2017	20	4,27	2001	6	1,28
2016	32	6,84	2000	8	1,71
2015	25	5,34	1998	4	1,07
2014	19	4,06	1999	5	1,28
2013	13	2,78	1997	6	1,28
2012	18	3,85	1996	6	1,07
2011	19	4,06	1995	5	0,43
2010	24	5,13	1994	2	0,43
2009	15	3,21	1993	2	0,21
2008	10	2,14	1992	1	0,21
2007	7	1,50	1990	1	1,28
2006	16	3,42	Toplam	468	100

Tablo 3 incelendiğinde tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği/ sürekliliği konusunda 468 lisansüstü tez hazırlandığı ve bu konuda en çok tezin 2019 yılında yayınlandığı tespit edilmiştir. 24.05.2021 tarihine kadar Türkiye’de 2021 yılında 7, 2020 yılında 42, 2019 yılında 96, 2018 yılında 39, 2017 yılında 20, 2016 yılında 32, 2015 yılında 25, 2014 yılında 19, 2013 yılında 13, 2012 yılında 18, 2011 yılında 19, 2010 yılında 24, 2009 yılında 15, 2008 yılında 10, 2007 yılında 7, 2006 yılında 16, 2005 yılında 7, 2004 yılında 6, 2003 yılında 1, 2002 yılında 6, 2001 yılında 6, 2000 yılında 8, 1998 yılında 4, 1999 yılında 5, 1997 yılında 6, 1996 yılında 6, 1995 yılında 5, 1994 yılında 2, 1993 yılında 2, 1992 yılında 1 ve 1990 yılında 1 tez çalışması yayınlanmıştır (Şekil 2). Tezlerin yıllara göre dağılım grafiği incelendiğinde ise ortalama olarak artan bir grafik eğimi görüntülenmektedir. Son yıllarda konu ile ilgili artan lisansüstü tezler 2019 yılında en üst sayıya ulaşmış ve daha sonrasında azalan bir durum tespit edilmiştir.

Tablo 4. Tezlerin Yayın Diline Göre Dağılımı

Tezin Dili	Sayı	Yüzde
Türkçe	412	88
İngilizce	56	12
Toplam	468	100

Tarihi yapılı çevrede sürdürülebilirlik içerikli 468 lisansüstü tezin yayın diline göre dağılımı incelendiğinde; 412’sinin (%88) Türkçe ve 56’sının (%12) İngilizce dilinde yayınlandığı belirlenmiştir (Tablo 4).

Tablo 5. Tezlerin Erişim Durumuna Göre Dağılımı

Erişim Durumu	Sayı	Yüzde
YÖK Tez Merkezi Üzerinden Erişilebilir	418	89,3
TÜBESS Üzerinden Erişilebilir	49	10,5
Yazar Tarafından Kısıtlı	1	0,2
Toplam	468	100

Türkiye’de tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği/sürekliliği ile ilgili yayınlanan lisansüstü tezlerin araştırma türlerine göre dağılımı Tablo 5’de gösterilmiştir. Tablo 5 incelendiğinde araştırılan 468 lisansüstü tezin; 418’inin (%89,3) YÖK tez merkezi üzerinden erişilebilir, 49’unun (%10,5) TÜBESS üzerinden erişilebilir ve 1’inin yazar tarafından 8 Ağustos 2021 tarihine kadar kısıtlı erişim durumuna sahip olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 6. Tezlerin Danışman Unvanlarına Göre Dağılımı

Unvan	Sayı	Yüzde
Prof. Dr.	207	44,2
Doç. Dr.	123	26,3
Dr. Öğr. Üyesi	34	7,3
Yrd. Doç.	94	20,1
Dr.	6	1,3
Öğr. Gör.	1	0,2
Belirsiz	3	0,6
Toplam	468	100

Ulusal anlamda tarihi çevrelerin sürdürülebilirliği ile ilgili yapılan lisansüstü tezlerin danışman unvanlarına ilişkin bulgular Tablo 6’da aktarılmıştır. Tablo 6 incelendiğinde incelenen lisansüstü tezlerin danışman unvanlarına göre; profesör unvanında 207 tez (%44,2), doçent unvanında 123 tez (%26,3), doktor öğretim üyesi unvanında 34 tez (%7,3), yardımcı doçent unvanında 94 tez (%20,1), doktor unvanında 6 tez (%1,3), öğretim görevlisi unvanında 1 tez (%0,2) ve unvanı belirsiz olan 3 tez (%0,6) olarak dağılım göstermektedir. Tezler sayfa sayılarına göre incelendiğine ise 1-100 sayfa aralıklarında 15 tez (%3,2), 101-200 sayfa aralıklarında 245 tez (%52,4), 201-300 sayfa aralıklarında 108 tez (%23,1), 301-400 sayfa aralıklarında 59 tez (%12,6), 401-500 sayfa aralıklarında 19 tez (%4,1), 501-600 sayfa aralıklarında 17 tez (%3,6), 600-750 sayfa aralıklarında 3 tez (%0,6), 701-800 sayfa aralıklarında 1 tez (%0,2) ve 1053 sayfa 1 tez (%0,2) tespit edilmiştir. Bu bulgular sonucunda incelenen lisansüstü tezlerin çoğunun 101-400 sayfa aralığında (%88) olduğu söylenebilir (Tablo 7).

Tablo 7. Tezlerin Sayfa Sayılarına Göre Dağılımı

Sayfa Sayısı	Sayı	Yüzde
1-100	15	3,2
101-200	245	52,4
201-300	108	23,1
301-400	59	12,6
401-500	19	4,1
501-600	17	3,6
600-800	4	0,8
1053	1	0,2
Toplam	468	100

Türkiye’de tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği/sürekliliği ile ilgili yayınlanan lisansüstü tezlerin yayınlandığı üniversitelere göre dağılımı Tablo 8’de aktarılmıştır. Buna göre konu ile ilgili 69 üniversitede lisansüstü tez yayınlandığı tespit edilmiştir.

Tablo 8. Tezlerin Üniversitelere Göre Dağılımı

Üniversite Adı	Sayı	%	Üniversite Adı	Sayı	%
İstanbul Teknik	68	14,5	Konya Teknik	2	0,4
Mimar Sinan	54	11,5	Namık Kemal	2	0,4
			Alanya Hamdullah Emin		0,2
Yıldız Teknik	45	9,6	Paşa	1	
Orta Doğu Teknik	39	8,3	Atılım	1	0,2
Gazi	34	7,3	Bahçeşehir	1	0,2
Dokuz Eylül	32	6,8	Balıkesir	1	0,2
Ankara	19	4,1	Bilecik Şeyh Edebali	1	0,2
Süleyman Demirel	15	3,2	Dumlupınar	1	0,2
Selçuk	12	2,6	Eskişehir Teknik	1	0,2
Karadeniz Teknik	10	2,1	Gebze Teknik	1	0,2
Bartın	9	1,9	Gediz	1	0,2
Hacettepe	9	1,9	Harran	1	0,2
İstanbul	7	1,5	Işık	1	0,2
Karabük	6	1,3	İhsan Doğramacı Bilkent	1	0,2
Necmettin Erbakan	6	1,3	İstanbul Arel	1	0,2
Trakya	6	1,3	İstanbul Aydın	1	0,2
Akdeniz	5	1,1	İstanbul Okan	1	0,2
Fatih Sultan Mehmet	5	1,1	İstanbul Sabahattin Zaim	1	0,2
Erciyes	4	0,9	İzmir Ekonomi	1	0,2
Hasan Kalyoncu	4	0,9	Kafkas	1	0,2
İzmir Yüksek Teknoloji	4	0,9	Kırşehir Ahi Evran	1	0,2
Kocaeli	4	0,9	Maltepe	1	0,2
Pamukkale	4	0,9	Marmara	1	0,2
Anadolu	3	0,6	Mersin	1	0,2
Atatürk	3	0,6	Muğla Sıtkı Koçman	1	0,2
Bursa Uludağ	3	0,6	Okan	1	0,2
Dicle	3	0,6	Ondokuz Mayıs	1	0,2
İstanbul Kültür	3	0,6	Ordu	1	0,2
Koç	3	0,6	Sabancı	1	0,2
Van Yüzüncü Yıl	3	0,6	Tekirdağ Namık Kemal	1	0,2
Afyon Kocatepe	2	0,4	Tokat Gaziosmanpaşa	1	0,2
Boğaziçi	2	0,4	Uludağ	1	0,2
Çanakkale Onsekiz					0,2
Mart	2	0,4	Yaşar	1	
Çukurova	2	0,4	Zonguldak Karaelmas	1	0,2
İzmir Katip Çelebi	2	0,4			
Toplam				468	

Tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği içerikli en çok tezin yapıldığı üniversiteleri arasında ilk sırada İstanbul Teknik Üniversitesi (68 tez, %14,5), ikinci sırada Mimar Sinan Üniversitesi (54 tez, %11,5), üçüncü sırada Yıldız Teknik Üniversitesi (45 tez, %9,6), dördüncü sırada Orta Doğu Teknik Üniversitesi (39 tez, %8,3), beşinci sırada Gazi Üniversitesi (37 tez, %7,3) ve altıncı sırada Dokuz Eylül üniversitesi (32 tez, %6,8) yer almaktadır. Daha sonra sırasıyla Ankara Üniversitesi (19 tez, %4,1), Süleyman Demirel Üniversitesi (15 tez, %3,1), Selçuk Üniversitesi (12 tez, %3,1), Karadeniz Teknik üniversitesi (10 tez, %2,1), Bartın Üniversitesi (9 tez, %1,9), Hacettepe Üniversitesi (9 tez, %1,9) olmak üzere üniversite sıralaması devam etmektedir.

Tablo 9. Tezlerin Enstitülerine Göre Dağılımı

Enstitü	Sayı	Yüzde
Fen Bilimleri Enstitüsü	390	83,3
Sosyal Bilimler Enstitüsü	56	12,0
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü	10	2,1
Güzel Sanatlar Enstitüsü	6	1,3
Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü	3	0,6
Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü	1	0,2
Eğitim Bilimleri Enstitüsü	1	0,2
Arkeoloji Enstitüsü	1	0,2
Toplam	468	100

Türkiye’de tarihi yapıları çevrenin sürdürülebilirliği/sürekliliği ile ilgili yayınlanan lisansüstü tezlerin yayınlandığı enstitülere göre dağılımı Tablo 9’da aktarılmıştır. Tablo 9 incelendiğinde en çok tezin Fen Bilimleri Enstitüsü’nde (390 tez, %83,3) yer aldığı tespit edilmiştir. Daha sonra sırasıyla; Sosyal Bilimler Enstitüsü’nde ise 56 tez (%12), Lisansüstü Eğitim Enstitüsü’nde 10 tez (%2,1), Güzel Sanatlar Enstitüsü’nde 6 tez (%1,3), Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü’nde 3 tez (%0,6), Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü’nde 1 tez (%0,2), Eğitim Bilimleri Enstitüsü’nde 1 tez (%0,2) ve Arkeoloji Enstitüsü 1 tez (%0,2) bulunmaktadır.

Tablo 10. Tezlerin Anabilim Dallarına Göre Dağılımı

Anabilim Dalı	Sayı	Yüzde	Anabilim Dalı	Sayı	Yüzde
Mimarlık Ana Bilim Dalı	215	45,9	Kentsel Politika Plan. ve Yerel Yönetimler ABD	2	0,4
Şehir ve Bölge Planlama ABD	80	17,1	Kültür Varlıklarını Koruma ve Onarım ABD	2	0,4
Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı	50	10,7	Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi ABD	2	0,4
İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı ABD	20	4,2	Sosyal Çevre Bilimleri Ana Bilim Dalı	2	0,4
Restorasyon Ana Bilim Dalı	12	2,6	Anadolu Medeniyetleri ve Kültürel Miras Yön. ABD	1	0,2
Kentsel Tasarım Ana Bilim Dalı	10	2,1	Bilgi ve Belge Yönetimi Ana Bilim Dalı	1	0,2
Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı	10	2,1	Arkeoloji ve Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı	1	0,2
Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı	7	1,5	Bina Bilgisi Ana Bilim Dalı	1	0,2
Coğrafya Ana Bilim Dalı	7	1,5	Ekoturizm Ana Bilim Dalı	1	0,2
Arkeoloji Ana Bilim Dalı	5	1,1	Enerji Mühendisliği	1	0,2
Kültürel Mirası Koruma ABD	5	1,1	Grafik Ana Sanat Dalı	1	0,2
Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi	2	0,4	İşletme Ana Bilim Dalı	1	0,2
Arkeoloji ve Sanat Tarihi ABD	2	0,4	Jeodezi ve Coğrafi Bilgi Teknolojileri	1	0,2
Bilgi ve Belge Yönetimi ABD	2	0,4	Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı	1	0,2
Bilişim Ana Bilim Dalı	2	0,4	Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi	1	0,2
Çevre Bilimleri Ana Bilim Dalı	2	0,4	Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi ABD	1	0,2
Gayrimenkul Geliştirme ABD	2	0,4	Ortaöğretim Sosyal Alanlar Eğitimi ABD	1	0,2
Harita Mühendisliği Ana Bilim Dalı	2	0,4	Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı	1	0,2
İstanbul Araştırmaları ABD	2	0,4	Sürdürülebilir Turizm Yönetimi	1	0,2
Disiplinlerarası Ana Bilim Dalı	2	0,4	Yapı Mühendisliği Ana Bilim Dalı	1	0,2
Kentsel Yenileme Ana Bilim Dalı	2	0,4	Yerleşim Arkeolojisi Ana Bilim Dalı	1	0,2
Tarih Ana Bilim Dalı	2	0,4	Toplam	468	100

İncelenen tezlerin bağlı bulunduğu Anabilim dallarına göre dağılımı Tablo 10’da verilmiştir. Araştırılan konunun 43 farklı anabilim dalında çalışıldığı tespit edilmiştir. Tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği içerikli en çok tezin yapıldığı Anabilim dalları arasında ilk sırada Mimarlık Anabilim Dalı (215 tez, %45,9) ikinci sırada Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı (80 tez, %17,1) üçüncü sırada Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı (50 tez, %10,7) dördüncü sırada İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Ana Bilim Dalı (20 tez, %4, 2) ve beşinci sırada Restorasyon Ana Bilim Dalı (12 tez, %2,6) yer almaktadır. Daha sonra sırasıyla Kentsel Tasarım Ana Bilim Dalı (10 tez, %2,1), Turizm İşletmeciliği Ana Bilim Dalı (10 tez, %2,1), Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı (7 tez, %1,5), Coğrafya Ana Bilim Dalı (7 tez, %1,5), Arkeoloji Ana Bilim Dalı (5 tez, %1,1), Kültürel Mirası Koruma Ana Bilim Dalı (5 tez, %1,1) gibi Anabilim dalları bulunmaktadır.

Tablo 11. Tezlerin Konularına Göre Dağılımı

Tezlerin Konusu	Sayı	Yüzde
Mimarlık	242	51,71
Şehircilik ve Bölge Planlama	82	17,52
Peyzaj Mimarlığı	48	10,26
Arkeoloji	20	4,27
Kamu Yönetimi	15	3,21
Turizm	13	2,78
İç Mimari ve Dekorasyon	11	2,35
Coğrafya	8	1,71
Sanat Tarihi	7	1,50
Bilgi ve Belge Yönetimi	3	0,64
Jeodezi ve Fotogrametri	3	0,64
Sosyoloji	3	0,64
Hukuk	2	0,43
Tarih	2	0,43
Eğitim ve Öğretim	1	0,21
Enerji	1	0,21
Güzel Sanatlar	1	0,21
İnşaat Mühendisliği	1	0,21
Jeoloji Mühendisliği	1	0,21
Mühendislik Bilimleri	1	0,21
Müzecilik	1	0,21
Ormancılık ve Orman Mühendisliği	1	0,21
Siyasal Bilimler	1	0,21
Toplam	468	100

Taranan lisansüstü tezlerin konuları cinsinden dağılımı Tablo 11’de aktarılmıştır. Buna göre tarihi çevrede sürdürülebilirlik ile ilgili yapılan tezlerin %51,71’lik kısmının (242 tez) Mimarlık Anabilim Dalında hazırlandığı görülmektedir. Daha sonra sırasıyla; Şehircilik ve Bölge Planlama (82 tez %17,52), Peyzaj Mimarlığı (48 tez %10,26), Arkeoloji (20 tez %4,27) Kamu Yönetimi (15 tez, %3,21), Turizm (13 tez, %2,78), İç Mimari ve Dekorasyon (11 tez %2,35), Coğrafya (8 tez, 1,71) ve Sanat Tarihi (7 tez %1,50) gibi konular yer almaktadır.

Türkiye’de tarihi yapılı çevrenin sürdürülebilirliği/sürekliliği ile ilgili yayınlanan lisansüstü tezler iki araştırma türü dikkate alınarak incelenmiş ve araştırma türlerine göre dağılımı Tablo 12’de aktarılmıştır. İncelenen tezlerin araştırma türleri uygulamalı araştırma türü (saha çalışması, literatürden örnek analizi, uygulamalı öneri geliştirenler vb.) ve kavramsal araştırma türü (literatür, değerlendirme, kavramsal öneri geliştirme) olarak sınıflandırılmıştır.

Tablo 12. Tezlerin Araştırma Türüne Göre Dağılımı

Araştırma Türü	Yüksek Lisans	Doktora	Sanatta Yeter.	Toplam	Yüzde
Uygulamalı	352	77	-	429	92
Kavramsal	27	10	2	39	8
Toplam	379	87	2	468	100

Tablo 12 incelendiğinde; 379 yüksek lisans tezinin 352'si (%93) uygulamalı, 27'si (%7) kavramsal, 87 doktora tezinin 77'si (%89) uygulamalı, 10'u (%11) kavramsal ve 2 sanatta yeterlilik tezinin 2'sinin de kavramsal olmak üzere 429 tezin (%92) uygulamalı araştırma türünü ve 39 tezin (%8) kavramsal araştırma türünü kullandığı tespit edilmiştir. Bu bulgular sonucunda incelenen lisansüstü tezlerde uygulamalı araştırma türünün daha çok kullanıldığı ve kavramsal araştırmaların çok az olduğu görülmektedir.

Tablo 13. Tezlerde Anahtar Kelimelerin Durumuna Göre Dağılımı

Anahtar Kelime Durumu	Sayı	Yüzde
Mevcut	348	74%
Mevcut Değil	88	19%
Belirsiz	32	7%
Toplam	468	100

Tablo 13'te incelenen lisansüstü tezlerin anahtar kelimelerin mevcut olup olmadığına dair bir dağılım yer almaktadır. Buna göre; 468 lisansüstü tezin %74'ünde (348 tez) anahtar kelime mevcut, %19'unda (88 tez) anahtar kelime mevcut değil ve %7'sinde (32 tez) anahtar kelimenin mevcut olup olmadığının belirsiz olduğu sonucuna varılmıştır. Bu belirsizlik 32 tezin TÜBESS üzerinden erişilebilir tezler olması ve YÖK ulusal tez merkezi özet bölümünden anahtar kelimelerine erişilememesinden kaynaklanmaktadır.

Tablo 14. YÖK ulusal tez merkezinden erişilemeyen tezlerin anahtar kelimelerin ulaşılma durumu dağılımı

YÖK tez veri tabanından erişilemeyen tezler	Anahtar Kelime Durumu	Erişim Sayı	Yüzde
TÜBESS Üzerinden Erişilebilir Tezler	Özet Üzerinden Erişilebilen Anahtar Kelimeler	17	34
	Özet Üzerinden Erişilemeyen Anahtar Kelimeler	32	64
Yazar Tarafından Kısıtlı Tezler	Özet Üzerinden Erişilebilen Anahtar Kelimeler	1	2
Toplam		50	100

Tablo 14'de incelenen lisansüstü tezlerde YÖK ulusal tez merkezinden erişilemeyen tezlerin anahtar kelimelerin ulaşılma durumu dair veriler aktarılmıştır. TÜBESS üzerinden erişilebilir tezlerin 17'sinin (%34) YÖK ulusal tez merkezi özet bölümünden anahtar kelimelerine erişilebildiği, 32'sinin (%64) YÖK ulusal tez merkezi özet bölümünden anahtar kelimelerine erişilemediği ve yazar tarafından kısıtlı olan 1 tezin (%2) YÖK ulusal tez merkezi özet bölümünden anahtar kelimelerine erişilebildiği tespit edilmiştir. Tablo 15'da ise tarihi çevrede sürdürülebilirlik içerikli incelenen tezlerin anahtar kelimesi mevcut olan 348 tezdeki anahtar kelimelerin dağılımı yer almaktadır.

Tablo 15 incelendiğinde anahtar kelime mevcut olan 348 tezde toplam 1812 tane anahtar kelime tespit edilmiş ve 850 tane anahtar kelimenin bir kez kullanıldığı, 212 tane anahtar kelime ise birden fazla kullanıldığı sonucuna varılmıştır. Birden fazla kullanılan anahtar kelimelerin oldukça fazla olmasından dolayı dağılımı tabloda verilmiştir. Lisansüstü tezlerde anahtar kelime olarak; “Koruma” 93 kez, “Kültürel miras” 51 kez, “Tarihi çevre” 44 kez, “Sürdürülebilirlik” 38 kez, “Kentsel koruma” 30 kez, “Restorasyon” 18 kez, “Turizm” 18 kez, “Kent”, “Yeniden işlevlendirme” ve “Kentsel Tasarım” 12 kez kullanılmıştır.



Şekil 3. Tezlerde Kullanılan Anahtar Kelimelerin Kelime Bulutu Gösterimi

Şekil 3’te tarihi çevrede sürdürülebilirlik içerikli hazırlanan lisansüstü tezlerin anahtar kelimesi mevcut olan 348 tezdeki anahtar kelimelerin dağılımı kelime bulutu olarak gösterilmiştir. Tarihi çevrede sürdürülebilirlik içerikli incelenen tezlerde en yoğun olarak kullanılan kelimenin “koruma” olduğu görülmektedir. Bu durum İlhan Tekeli’nin (2009) de belirttiği gibi “koruma” kavramının yerine “sürdürülebilirlik” kavramının son yıllarda kullanılmaya başlanması ile ilişkilendirilebilir. Tarihi çevrelerde önceleri sürdürülebilirlik kavramının yerine de koruma kavramını kullanılması söz konusudur.

Tablo 15. Tezlerde kullanılan anahtar kelimelerin dağılımı

Kullanılan Anahtar Kelimeler	Sıklık
Koruma	93
Kültürel Miras	51
Tarihi Çevre	44
Sürdürülebilirlik	38
Kentsel Koruma	30
Restorasyon	18
Turizm	13
Kent, Yeniden İşlevlendirme, Kentsel Tasarım	12
Kültürel Peyzaj	11
Alan Yönetimi, Kent Kimliği, Sürdürülebilir Turizm, Tarihi Çevre Koruma	10
Endüstri Mirası	9
Değişim, Geleneksel Konut, Yönetim Planı, Tarihi Doku	8
Kentsel Sit, Kentsel Sit Alanı, Kentsel Yenileme, Kültür, Kültürel Miras Yönetimi	7
Arkeolojik Sit, Antalya, Bergama, Çevre, Yenileme, Kimlik, Sürdürülebilir Kalkınma, Tarihi Kent, Yenileme.	6
Arkeopark, İstanbul, Kaleiçi, Kentsel Dönüşüm, Kentsel Kimlik, Kültür Mirası, Peyzaj Mimarlığı, Tarihi Kent Merkezi, Yeniden Kullanım.	5

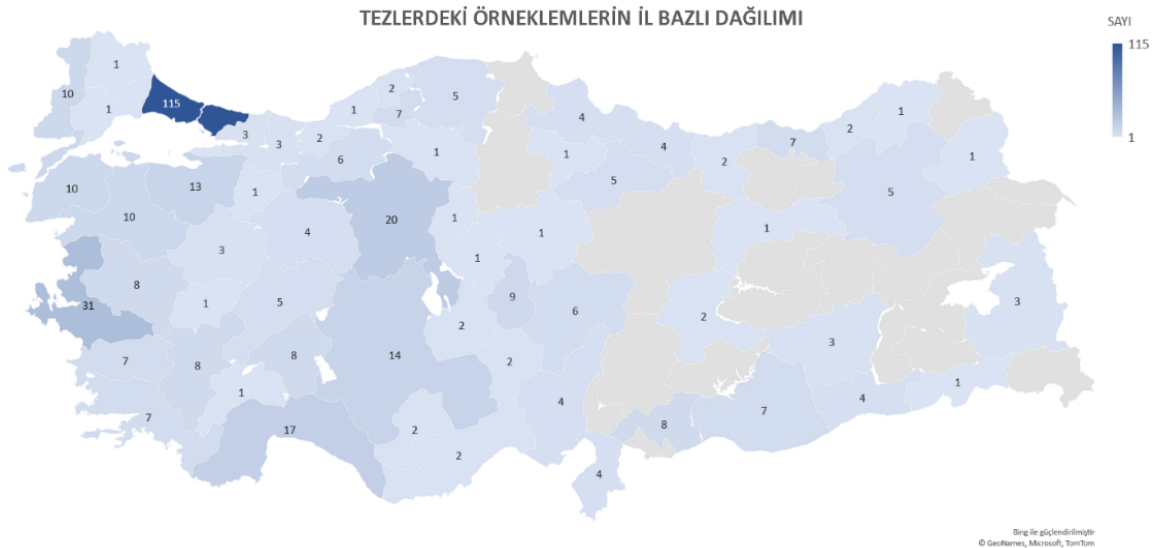
Tablo 15 (devamı). Tezlerde kullanılan anahtar kelimelerin dağılımı

Bağlam, Dünya Mirası, Ekoturizm, Farkındalık, Geleneksel Mimari, Kent Dokusu, Konya, Koruma Sorunları, Kültür Varlıkları, Mekân, Mimari Tasarım, Safranbolu Somut Olmayan Kültürel Miras, Sürdürülebilir Kentsel Koruma, Şanlıurfa, Unesco.	4
Afyonkarahisar, Alan Yönetim Planı, Amasya, Arkeolojik Park, Belgeleme, Bütünleşik Koruma, Değer, Dönüşüm, Edirne, Gaziantep, Geleneksel Doku, Geliştirme, Hafıza, Haliç, Isparta, Kent İmgesi, Kent Planlama, Kentsel Arkeoloji, Kırsal Mimari Miras, Konut, Koruma Mevzuatı, Koruma Planlaması, Kültür Turizmi, Kültürel Mirasın Korunması, Kültürel Rota, Kültürel Süreklilik, Kültürel Turizm, Medrese, Meydan, Mimari Miras, Özgünlük, Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarımı, Restitüsyon, Rölöve, Savunma Yapıları, Sille, Sosyal Sürdürülebilirlik, Sunum, Sürdürülebilir Koruma, Sürdürülebilir Kültürel Miras, Tarihi Kentler, Tarihi Kentsel Peyzaj, Tarihi Yapı, Tokat, Yaşam Kalitesi, Yerel Kalkınma, Yorumlama.	3
Açık Hava Müzesi, Açık ve Yeşil Alan, Amasra, Antakya, Arkeolojik Alan Yönetimi, Arkeolojik Miras, Arkeolojik Sit Alanı, Attouda, Ayvalık, Baraj, Bizans Kültür Mirası, Bursa, Cami, Canlandırma, Çanakkale, Denizli, Dijital Koruma, Dijitalleştirme, Doğal Çevre, Ekoloji, Ekolojik Tasarım, Erzurum Tabya Yapıları, Eyüp, Fener, Galata, Geleneksel Konut Dokusu, GZFT, Hamam, Hamamönü, Han, Hisar, İklim Değişikliği, İşlevlendirme, Kapadokya, Kemeraltı, Kent Merkezi, Kentleşme, Kentsel Arkeolojik Sit, Kentsel Bellek, Kentsel Değişim, Kentsel Kültürel Miras, Kentsel Yaşam Kalitesi, Kırsal Mimari, Kırsal Miras, Kırsal Turizm, Kilise, Konak, Koruma Amaçlı İmar Planı, Koruma Süreci, Koruma Tarihi, Koruma Yöntemleri, Kuşadası, Kültür Merkezi, Kültür Varlığı, Kültürel Miras Değerleri, Kültürel Sürdürülebilirlik, Mardin, Mimarlık, Miras Yönetimi, Modelleme, Modernleşme, Morfoloji, Muğla, Onarım, Osmanlı Şehri, Piazza Navona, Planlama, Rekreasyon, Risk Analizi, Risk Yönetimi, Roma, Rumkale, Savaş, SEKA, Sit Alanı, Sivil Mimari, Sivil Mimarlık, Somut Kültürel Miras, Somut Ve Somut Olmayan Kültürel Miras, Sosyokültürel Sürdürülebilirlik, Su Yapıları, Sürdürülebilir Mimarlık, Süreklilik, Tabya Mimarisi, Taraklı, Tarihçe, Tarihi Çevrede Tasarım, Tarihi Kent Dokusu, Tarihi Kentsel Doku, Tarihi Ticaret Merkezi, Tarihsel Çevre, Tarihsel Süreklilik, Tasarım, Taşıma Kapasitesi, Toplumsal Bellek, Toplumsal Farkındalık, Turizm Mimarisi, Vakıf, Vezirköprü, Yaşama Kültürü, Yeni Yapı, Yeniden Kullanıma Adaptasyon, Yerel Konut, Yerinde Koruma, 3B Modelleme.	2

Araştırılan lisansüstü tezlerde incelenen örneklemelerin il bazlı dağılımları incelendiğinde alan çalışması olarak en çok çalışılan örneklem ilin %27,3'lük oranla İstanbul olduğu görülmektedir. Daha sonra sırasıyla; İzmir (%7,3), Ankara (%4,7), Antalya (%4,0), Konya (%3,3), Bursa (%3,1), Balıkesir (%2,4) ve Çanakkale (%2,4) gibi iller yer almaktadır (Şekil 4).

Tablo 16. Tezlerin örneklem alanlarının il bazlı dağılımı

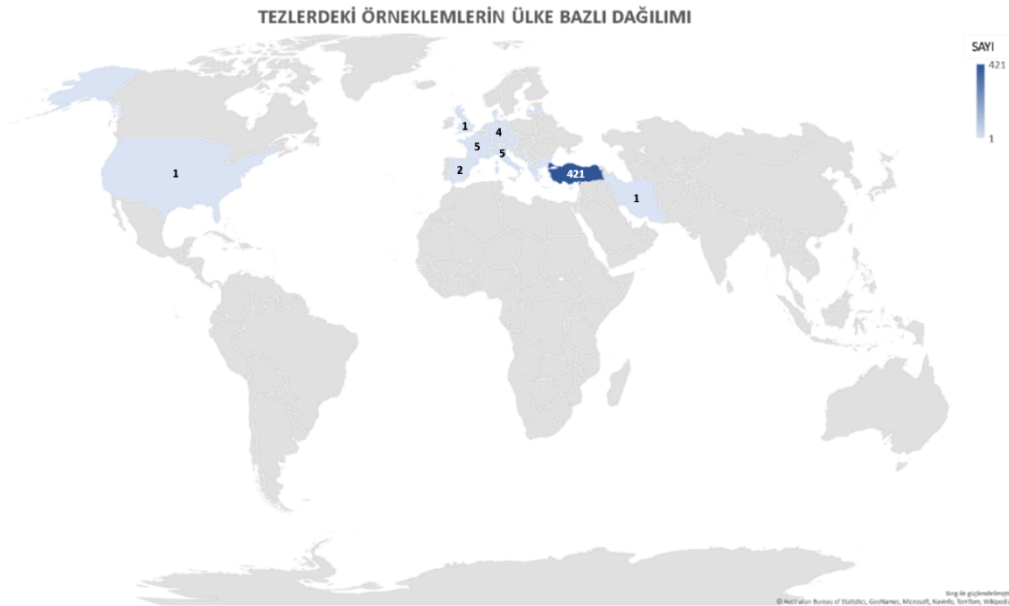
İl	Sayı	%	İl	Sayı	%	İl	Sayı	%
İstanbul	115	27,3	Afyonkarahisar	5	1,2	Kırıkkale	2	0,5
İzmir	31	7,3	Erzurum	5	1,2	Malatya	2	0,5
Ankara	20	4,7	Kastamonu	5	1,2	Mersin	2	0,5
Antalya	17	4,0	Tokat	5	1,2	Niğde	2	0,5
Konya	14	3,3	Adana	4	0,9	Rize	2	0,5
Bursa	13	3,1	Eskişehir	4	0,9	Amasya	1	0,2
Balıkesir	10	2,4	Hatay	4	0,9	Artvin	1	0,2
Çanakkale	10	2,4	Mardin	4	0,9	Bilecik	1	0,2
Edirne	10	2,4	Ordu	4	0,9	Burdur	1	0,2
Nevşehir	9	2,1	Samsun	4	0,9	Çankırı	1	0,2
Denizli	8	1,9	Diyarbakır	3	0,7	Erzincan	1	0,2
Gaziantep	8	1,9	Kocaeli	3	3,0	Kars	1	0,2
Isparta	8	1,9	Kütahya	3	3,0	Kırklareli	1	0,2
Manisa	8	1,9	Sakarya	3	3,0	Kırşehir	1	0,2
Aydın	7	1,7	Van	3	3,0	Şırnak	1	0,2
Karabük	7	1,7	Aksaray	2	0,5	Tekirdağ	1	0,2
Muğla	7	1,7	Bartın	2	0,5	Uşak	1	0,2
Şanlıurfa	7	1,7	Düzce	2	0,5	Yalova	1	0,2
Trabzon	7	1,7	Giresun	2	0,5	Yozgat	1	0,2
Bolu	6	1,4	Karaman	2	0,5	Zonguldak	1	0,2
Kayseri	6	1,4						
Toplam						422	100	

**Şekil 4.** Tezlerin örneklem alanlarının il bazlı dağılımı

Tablo 17. Tezlerin örneklem alanlarının ülke bazlı dağılımı

Ülke	Sayı	Yüzde
Türkiye	422	92,5
İtalya	5	1,1
Fransa	5	1,1
Almanya	4	0,9
İspanya	2	0,4
Çekya	2	0,4
Hollanda	2	0,4
Makedonya Cumhuriyeti	1	0,2
Letonya	1	0,2
Birleşik Krallık	1	0,2
Avusturya	1	0,2
Yunanistan	1	0,2
İran	1	0,2
Bosna Hersek	1	0,2
Bulgaristan	1	0,2
Amerika	1	0,2
Danimarka	1	0,2
İngiltere	1	0,2
İsviçre	1	0,2
Arnavutluk	1	0,2
Kıbrıs	1	0,2
Toplam	456	100

Tablo 17 ve Şekil 5'te araştırılan lisansüstü tezlerde incelenen örneklem alanlarının ülke bazlı dağılımları tablo ve harita üzerinden gösterilmektedir. Bu dağılım oluşturulurken bir tez için birden fazla farklı örneklem bulunduğu durumlarda birden fazla ülke işaretlenmiştir.

**Şekil 5.** Tezlerin örneklem alanlarının ülke bazlı dağılımı

Araştırılan lisansüstü tezlerde incelenen örneklemelerin ülke bazlı dağılımları incelendiğinde alan çalışması olarak en çok çalışılan örneklem ülkenin %92,5'lik oran ile Türkiye olduğu görülmektedir. Daha sonra sırasıyla; İtalya (%1,1), Fransa (%1,1), Almanya (%0,9), İspanya (%0,4), Çekya (%0,4), Hollanda(%0,4), Makedonya Cumhuriyeti (%0,2) ve Letonya(%0,2), Birleşik Krallık (%0,2), Avusturya (%0,2), Yunanistan (%0,2), İran(%0,2), Bosna Hersek (%0,2), Bulgaristan (%0,2), Amerika (%0,2), Danimarka (%0,2), İngiltere (%0,2), İsviçre (%0,2), Arnavutluk (%0,2) ve Kıbrıs (%0,2) gelmektedir (Tablo 17 ve Şekil 5).

SONUÇ:

Bu çalışmada, “tarihi yapıları çevrede sürdürülebilirlik/süreklilik” içerikli lisansüstü tezlerin tez türü, yayınlandığı yıl, erişim durumu, danışman unvanı, sayfa sayısı, yayınlandığı üniversite, yayınlandığı enstitü, anabilim dalı, araştırma konuları, araştırma türü, anahtar kelimeler gibi değişkenler açısından analiz edilmesi amaçlanmıştır. Çalışma kapsamında ulusal düzeyde bilimsel gelişimin incelenmesinde önemli bir veri tabanı olan YÖK Ulusal Tez Merkezi'nde 24.05.2021 tarihine kadar yer alan lisansüstü tezler taranmıştır. Tarama sonucunda tarihi çevrede sürdürülebilirlik konusunda yayınlanan 379'u yüksek lisans, 87'si doktora ve 2'si sanatta yeterlilik düzeyinde toplam 468 lisansüstü tez incelenmiştir. Bu araştırmadan tespit edilen bulgular ve bu bulgulara yönelik getirilen öneriler aşağıda özetlenmiştir:

Tarihi yapıları çevrede sürdürülebilirlik/süreklilik içerikli lisansüstü tezlerin çoğunluğunun yüksek lisans türünde (%81) gerçekleştiği, doktora türünde yüksek lisansa (%18,6) göre oldukça az araştırma olduğu dikkat çekmektedir. Bu denli önemli olduğu düşünülen ve gerek dünya gerekse ülke gündeminde yer alan bir konunun doktora düzeyindeki çalışmalarının artırılması önerilmektedir.

Tarihi çevrede sürdürülebilirlik konulu lisansüstü tezlerin en çok 2019 yılında gerçekleştiği (96 tez), yapılan tezlerin yıllara göre farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. 1990-2005 yılları arasında çalışmalar tek haneli sayıda gösterilirken, 2006 yılından itibaren çalışmalar iki haneli sayılara ulaşmıştır. 2019 yılında 96'ya ulaşan lisansüstü tez sayısının gelecek yıllarda konu ile ilgili çalışmaların artırılması önerilmektedir.

Konu ile ilgili yayınlanan lisansüstü tezlerin; çoğunluğunun (%89,3) YÖK Ulusal Tez Merkezi'nden erişilebilir olduğu, neredeyse yarısının danışman unvanının profesör (%44,2) olduğu, çoğunluğunun (%88) yayın dilinin Türkçe olduğu, yaklaşık yarısının (%52,4) sayfa sayısının 101-200 sayfa aralığında olduğu, hazırlandığı üniversite dağılımı olarak en çok tezin İstanbul Teknik Üniversitesi'nde (68 tez) bulunduğu, hazırlandığı enstitü olarak en çok tezin Fen Bilimleri Enstitüsü'ne (%83,3) bağlı olarak hazırlandığı, anabilim dalı olarak en çok tezin Mimarlık Anabilim Dalı'nda(215 tez) hazırlandığı, daha çok Mimarlık (%51,71) konusunun yer aldığı, araştırma türü olarak uygulamalı araştırma türünün (%92) daha çok kullanıldığı, %74'ünde anahtar kelime yer aldığı, 32 tezin anahtar kelimelerin mevcut olup olmadığına ulaşılamadığı, tezlerde kullanılan anahtar kelimeler arasında en çok “koruma” (93 kez) kavramının kullanıldığı, en çok incelenen örneklem alanları arasında ilk sırada il olarak İstanbul ve ülke olarak da Türkiye yer aldığı tespit edilmiştir.

Tarihi çevrede sürdürülebilirlik konulu lisansüstü tezlerde incelenen örneklem alanlarının çoğunluğunun Türkiye'den olması (%92,5), tezlerde incelenen örneklem alanlarının uluslararası düzeyde örneklerinin oldukça az olması dikkat çekmektedir. Bu türden çalışmalarda yurtdışı örneklem alanlarının artırılması konunun dünya gündeminde farklı ülkelerde nasıl geliştiğinin ve güncel seyri ile ilgili örnek teşkil etme açısından fayda sağlayacağı düşünülmekte ve dünyadan örneklem alanlarının artırılması önerilmektedir.

İncelenen lisansüstü tezlerde karşılaşılan; birçok farklı anabilim dalı, enstitü, tez konusu, birbirinden farklı olarak kullanılan birçok anahtar kelime gibi ölçütler tarihi çevrede sürdürülebilirlik konusunun

farklı disiplinlerde çalışma alanı olabileceğinin ve bu konuda birçok disiplinin yükümlülük sahibi olduğunun göstergesi olarak kabul edilebilmektedir.

Son olarak araştırmacıların kendi disiplinlerindeki gelişmeleri ve çalışmaların güncel seyrini takip edebilmeleri ve farkındalıklarının artması açısından bu türden bibliyometrik araştırmaların yapılması önerilmektedir.

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:

Ahunbay, Z., (1999). **Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon**. İstanbul: Yem Yayınları.

Bogenç, Ç. (2016). **Dünya Mirası Safranbolu Alan Yönetim Planının Geliştirilmesine Yönelik Bir Çalışma**. Doktora Tezi. Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Bartın.

Bogenç, Ç. ve Sabaz, M. (2019). **Dünya miras alanı Safranbolu'nun alan yönetim planının geliştirilmesi sürecinde; tema, hedef ve eylemlerin belirlenmesi**. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 8 (3), 1526-1544 .

Bridgwood, B. ve Lennie, L. (2009). **History, performance and conservation**. New York: Taylor&Francis Group.

Büyükmihçi, G., & Kılıç, A., (2015). **Tarihi Dokuda Yeni Yapı Uygulamaları Yasal ve Eylemsel Sınırlar Design Practice of New Building in Historical Environments Legal and Operational Boundaries**. 9. *Uluslararası Sinan Sempozyumu 'SINIRLA-MA'*, (ss.125-132). Edirne, Türkiye.

Çelebi, B. & Çiftsüren, D. & Dilek, S. E. (2020). **Türkiye'de "Kültürel Miras" Konusunda Yapılan Tezlerin Bibliyometrik Analizi**. *Journal of Current Debates in Social Sciences*, 3 (1), 10-19.

Çıkrık, R., Yılmaz, İ & Toprak, L. S. (2019). **Türkiye'de Turizmin Etkileri Konusunda Yerel Halkın Bakış Açısını Konu Alan Lisansüstü Tezlerin Bibliyometrik Profili**, *Journal of Hospitality and Tourism Issues*, 1(1), 17-29.

Demiral, Ö.N. ve Saatçi, G. (2019). **Kültürel miras konulu lisansüstü tezlerin bibliyometrik analizi. III. Uluslararası Turizm ve Kültürel Miras Kongresi**, (ss. 7-19). Muğla, Türkiye.

Drucker, P. (2004). **The Daily Drucker**. New York: Harper Business.

Gonçalves J., Mateus R., Silvestre J. D. ve Roders A. P. (2020). **Going beyond Good Intentions for the Sustainable Conservation of Built Heritage: A Systematic Literature Review**. *Sustainability*, 12(22): 9649.

Gonçalves, J., Mateus, R., Silvestre, J.D. ve Roders, A.P. (2019). **Contributions to a Revised Definition of Sustainable Conservation**. In *Proceedings of the Conference Heritage and the Sustainable Development Goals*, (ss.357-367). Delft, The Netherlands.

Halaç, H. H., Mokrane, H. & Turan, S. (2019). **TÖMER öğrencilerinin kültürel miras ve koruma farkındalığı; Eskişehir Anadolu Üniversitesi örnekleme**. *Journal of Awareness*, 4 (2), 185-204.

- Hasol D., (1988). **Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü**. İstanbul: Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları.
- Kaptanoğlu, İ. Z. (2014). **İstanbul-Sarıyer'de Tarihi Dokunun Sürdürülebilir Koruma Ölçütleri Açısından İrdelenmesi ve Öneri Geliştirilmesi**. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Kültür Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuban, D. (2010). **Türkiye'de kentsel koruma: Kent tarihleri ve koruma yöntemleri**. İstanbul: Tarih Vakfı.
- Muscoe, M. (1995). **A sustainable community profile**. *Places*, 9 (3), 30-37.
- Özcan, K. (2016). **Kent Planlamada Sürdürülebilirlik Gündemi: Bir Kavramsallaştırma Denemesi**. *Avrasya Terim Dergisi*, 4 (2): 7-17.
- Tekeli, İ., (2009). **Kültür Politikaları ve İnsan Hakları Bağlamında Doğal ve Tarihi Çevreyi Korumak (İlhan Tekeli Toplu Eserler 5)**. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Toksöz, D. ve Birdir, K. (2016). **Turizm Alanyazında Kültürel Mirasla İlgili Çalışmaların Bibliyometrik Profili. I. Uluslararası Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu**, (76-88). Gazimağusa, Kuzey Kıbrıs.
- Topkaraoğlu, N. M. (2021). **Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri Çerçevesinde Kültür ve Turizm Bakanlığı'na Bağlı Halk Kütüphanelerinin Faaliyetlerinin Değerlendirilmesi**. *Türk Kütüphaneciliği*, 35(1), 99-115. DOI: 10.24146/tk.836304
- Türk, A. (2014). **Historical Urban Fabric of Isparta City, Its Problems, Solution Offers and Sustainable Urban Development**. *Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi*, 2 (2), 119-126.
- UN, 2015. **Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development**; United Nations: New York, NY, USA.
- United Nations. (1982). **World Charter for Nature**, The General Assembly.
- WCED (World Commission on Environment and Development), 1987. **Report of the World commission on environment and development: our common future**. Oxford: Oxford University Press.



Üsküdar'ın Kent İmgeleri Bağlamında Okunabilirliği

Legibility of Üsküdar in the Context of Urban Images

Mücella Ateş¹ 

öz

Kentsel mekânın okunması ve kullanıcıların zihninde oluşan yansımalarının belirlenmesi, mekân- kullanıcı ilişkilerinin tanımlanmasına yönelik çözümler ortaya konulması ve tasarım çalışmaları bakımından önemlidir. Zihinlerdeki mekânsal algı aynı zamanda insanların kent mekânı içindeki davranışlarını da açıklayıcı niteliktedir. Bu çalışmada, kentsel mekânın okunması ve zihinlerdeki mekânsal boyuta ilişkin bilişsel haritalama biçimleri, İstanbul'un Üsküdar ilçesi üzerinden ele alınmıştır. Çalışmanın amacı, Üsküdar'ın mekânsal anlamda okunarak, imge noktalarının hem kuramsal hem de kullanıcı deneyimleri üzerinden karşılaştırmalı olarak ortaya konulmasıdır. Çalışmanın yöntemi iki aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada Lynch'in "Kent İmgesi" kitabında ortaya koyduğu beş temel imge olan 'yollar, düğüm noktaları, işaret öğeleri, bölgeler ve kenarlar/sınırlar' kapsamında anket çalışması yapılarak açık uçlu sorular ve mülakat ile Üsküdar'ın kentsel imgeleri belirlenmiştir. İkinci aşamada ise katılımcılardan serbest hatırlama yöntemi ile Üsküdar haritası çizmeleri istenmiş, ilk aşamada ortaya konulan imgelerin bilişsel haritalarda ifade edilme biçimleri irdelenmiştir. Bulgular, Üsküdar'ın mekânsal olarak algılanma düzeyine dayanarak, Lynch'in beş temel kategorisi çerçevesinde, alana yönelik çözümlerini ortaya koymuştur. Sonuç olarak, hem deneyimlerden referans alan hem de kullanıcının zihninde var olan görsel algı analiz edilmiş ve Üsküdar'ın imgeleri belirlenmiştir. Bu imgeler mekânsal bellek ve kentlinin kent mekânıyla kurduğu ilişkiyi biçimlendirmesi bakımından önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Mekân Algısı, Kentsel İmge, Bilişsel Harita, Mekân Okuma

ABSTRACT

Legibility of the urban space and determining its reflection in the minds of the users is important to define the space-user relations. Spatial perception in minds also explains the behavior of people in urban spaces. In this study, the legibility of the urban space and the cognitive mapping styles of the spatial dimension in the minds were discussed through the Üsküdar district of Istanbul. The aim of the study is to read Üsküdar in a spatial sense and to reveal the image points comparatively through both theoretical and user experiences. The method of the study comprises two stages. In the first stage, the urban images of Üsküdar were determined with open-ended questions and interviews by conducting a survey within "paths, nodes, landmarks, districts and edges", which are the five basic images that Lynch put forward in his book "The Image of the City". In the second stage, the participants were asked to draw an Üsküdar map using the free recall method. Thus, how the images presented in the first stage are expressed in cognitive maps were examined. In this context, the study also contributes to methodological approaches in urban studies, spatial legibility, and analysis processes. The findings, based on the spatial perception level of Üsküdar, revealed the field-oriented analyzes within the framework of Lynch's five basic categories. As a result, images of Üsküdar based on user experiences and visual perception were determined. These images are important in terms of spatial memory and shaping the relationship that citizens establish with the urban space.

Keywords: Space Perception, Urban Image, Cognitive Map, Spatial Legibility.

¹ Corresponded Author: m.ates@erbakan.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-1449-0605>



GİRİŞ:

Kentsel mekânlar, kullanıcıları ile sürekli ve karşılıklı etkileşim içerisindeydirler. Dolayısıyla canlı bir yapıya sahiptirler. Bir kentin okunması, kentte kaybolma hissini azaltması bakımından önemlidir (Wener ve Kaminoff, 1983). Aynı zamanda organizasyon ve iletişim için bir altyapı sağlar. Bununla birlikte, kentsel mekânın kolaylıkla algılanabilecek şekilde, dokular bütünü olarak organize olmasıyla kolaylaşan mekânın okunması neticesinde, insanların zihninde bir kentsel imaj oluşur (Erem ve Erkman, 2003). Tasarımı, düzenlenişi, görünümü ve mimari özellikleriyle insanların zihninde oluşan kent izlenimi şeklinde de açıklanabilen kentsel imaj veya kentsel imge, kent kimliğinin ve toplumsal belleğin oluşması ile doğrudan ilişkilidir.

Kent ve kullanıcı arasındaki karşılıklı etkileşim ve kullanıcının kenti algılama süreci, Lynch'in 1960 yılında Boston, Jersey City ve Los Angeles kentlerinde yaptığı anket çalışmalarının değerlendirilmesi sonucu bilimsel bir anlam kazanmıştır. Çalışma kapsamında, bu şehirlerde yaşayan bireylerin mekânsal algıları, zihinlerinde yer alan mekânsal kurgular ortaya çıkarılmıştır. Bu çalışma ile kullanıcıların kenti algılamasının; yollar, düğüm noktaları, işaret öğeleri, bölgeler ve kenarlar olmak üzere beş temel unsur doğrultusunda gerçekleştiği ortaya konulmuştur. Kentsel imge olarak adlandırılan bu beş kavram, kent yaşantısının kişilerde bıraktığı duygusal ve düşünsel izlerdir ve bu izler kent kimliğinin tanınmasındaki en önemli adım olarak nitelendirilmiştir (Lynch, 2010).

Bu çalışmada, kullanıcının mekânı okuma, algılama ve zihinde imge oluşturma süreçleri, Üsküdar özelinde ele alınarak analiz edilmiştir. Üsküdar, İstanbul'un tarihi ve doğal güzelliklerini büyük ölçüde yansıtan, bir kent parçasıdır. Ayrıca Avrupa kıtası ve Asya kıtası arasındaki bağlantı noktası olması da, kentsel imgeleme açısından önemli bir faktördür. Deniz, kıyı şeridi ve iç bölgeler arasındaki ilişkisi, tarihi kamusal yapıların fazlalığı, hem yeni gelişen bölgelere hem de eski kent dokusuna ev sahipliği yapması gibi unsurlar bağlamında, mekânsal bir okunabilirlik ve zihinlerde oluşturduğu imaja yönelik zengin veriler barındırma potansiyeli, çalışma alanı olarak Üsküdar'ın belirlenmesinde etkili olmuştur. Yapılan araştırmalarda, Üsküdar'ın kentsel imge oluşturma düzleminin çeşitli araştırmalara temel olduğu görülmüştür. Üsküdar'ı; kamusal yapılarının imgelemesi (Eyüpoğlu Özeş, 2019), 'Üsküdar Merkez' olarak tariflenen bölgedeki imgelerin araştırılması (Köseoğlu, 2019) ve filmlere konu olan imgeler (Seheroğlu ve Göktürk, 2008) gibi farklı bağlamlarda ele alan çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmada, Üsküdar ilçesi bir bütün olarak değerlendirilmektedir.

Buna dayanarak, Lynch'in kentsel imge oluşumuna dair ortaya koyduğu beş temel kategori olan 'yollar, düğüm noktaları, işaret öğeleri, bölgeler ve kenarlar/sınırlar' çerçevesinde açık uçlu anket soruları ve mülakat ile Üsküdar'ın kent imgeleri belirlenmeye çalışılmış, kullanıcı zihninde yer alan mekânsal tasvir ve kodlamalar belirlenmiştir. İkinci aşamada ise bilişsel haritalama yöntemine başvurulmuştur. Katılımcılardan serbest hatırlama yöntemi ile bir Üsküdar haritası çizmeleri istenmiştir. Katılımcıların zihnindeki mekânsal kodlar, bununla ilişkili olarak hatırlama ve mekânsal çözümlemelerin zihinsel simge olma durumu irdelenmiştir. Elde edilen verilerin değerlendirmesi yapılarak kullanıcıların Üsküdar'a yönelik mekân algısı, imgeleri ve görsel niteliği ortaya konmuştur.

1. Kentsel İmge, Kentsel Kimlik ve Kentsel İmaj

'İmge' kavramı, bir gösterge biçimini ifade etmektedir. Var olan nesnelerin, algısal süreçler yoluyla tanımlandığı bir gösterge biçimidir (Eyüpoğlu Özeş, 2019). Bu algısal süreçler ekseninde imge, gerçekliğin tam ifadesi olmaktan çıkarak, algılayanın durumuna göre değişkenlik göstermektedir (Keser, 2005). Mekânsal anlamda ele alındığında imge, yere dair biçimlerin görsel ve kategorik bir boyut kazanmasıdır. Bu noktada, kullanıcı ve çevresi arasındaki ilişkilere dayanan verilerin, zihinsel filtrelerden geçerek algılanması (Suher, Ocaççı ve Karabay, 1996) ve bu algının kullanıcı zihnindeki ortak yansımaları, kentsel imgeyi oluşturur (Lynch, 2010). Bir diğer ifadeyle kent imgesi; yapıların ve

nesnelerin tasarım ve görünüş ile birlikte sahip olduğu özelliklerin bütün olarak kişideki yansıması olarak ifade edilmektedir (Keleş, 1998).

Kentsel imge ile kentsel kimlik kavramları zaman zaman birbirinin yerine kullanılmaktadır. Ancak kentsel imge, kentin fiziki yapısının algılanması bağlamındaki zihinsel bir süreci ifade ederken; kent kimliği, kentin sosyal, kültürel ve mekânsal boyutlarının tümüdür (Topçu, 2011). Kentsel imge, kullanıcının bu kent kimliğini ne şekilde algıladığını ifade etmektedir (Türk, 2017).

Kent; teknik, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel birçok düzlemin mekânsal bağlamda kesişmesidir (Özdeş, 1985). Kentsel kimlik ise kullanıcının, çevresini algılama sürecinde, çevreyi oluşturan bu farklı düzlemlerin sahip olduğu ayrı özelliklerin ve kimliklerin bir araya gelerek oluşturduğu yapıdır. Bölgenin kimliğinin tam olarak belirlenebilmesi için, parçaların analiz edilmesi büyük önem taşımaktadır (Önem, Kılınçarslan, 2005). Çünkü her boyut kent kimliğinin bir başka yönünü oluşturur. Bu kimliğin kullanıcı algısındaki izlerinin çözümlenmesi ise kentsel tasarım ve mekânsal planlama çalışmaları için önemlidir. Kente ait olan kimlik ve bununla ilişkili kentsel imajların, kent içerisinde oluşumu uzun bir sürece ihtiyaç duymaktadır. Kentin kimliği, sadece fiziki anlamda yapılar ve mimarileri ile değil, kültürel ve toplumsal değerleri de kapsamaktadır. Bununla birlikte kentin kimliği; onu deneyimleyen kentlilerin mekâna yükledikleri değerler bütünü ölçüsünde anlam kazanmaktadır (Tekeli, 1991).

Öte yandan, kullanıcılar, yaşadıkları mekân ile ilgili bilgileri, zihinlerinde oluşmuş bulunan imajlar ile ilişkilendirirler. Kullanıcı zihnindeki mekânsal algı oluşumu da bu ilişkilere dayanmaktadır. İmaj kavramı, insan zihninin, çeşitli algı mekanizmaları ile depolanan izlerin yeniden şekillendirmesi olarak da tanımlanmaktadır. Bu şekillenme süreci, insanın çevresini beş duyu ile algılamasının ötesinde, zihinsel potansiyel ve yaratıcılık, kullanıcının sosyal ve kültürel birikimleri gibi faktörlerin etkisini taşımaktadır. Kişiler tüm bu bilgileri, mekân ile kurdukları etkileşime dayanan şemalara yerleştirerek mekâna dair bir biliş ortaya koyarlar (Uzun, Altun ve Bal, 2009).

Kentin algılanması, kişinin duyu organlarıyla edindiği bilgiyi, çevresine anlam vermesinde kullanmasını ifade eden bir süreçtir. Kent mekânı, sadece somut bir görme ile değil, kişinin yaşamışlıkları ile ilintili olarak da algılanır. Bu nedenle kullanıcının zihnindeki kent imajı, beş duyu ile elde ettiği deneyimlerine ek olarak, anılar ve anlamlarla yüklüdür. Sonuç olarak kent imajı, kullanıcının edindiği her düzeyde izlenimlerin, etkenlerin toplamına dayanan ve bireyin bunu kendi benliğindeki anlam dünyasında yorumlamasından oluşan bir bütün olarak düşünülmelidir (Lynch, 2010).

1.1. Bilişsel Haritalar

Biliş kavramının alt disiplini olarak tanımlanabilecek olan 'çevresel biliş' (Gifford, 2002) kavramı daha sonraki çalışmalarda 'mekânsal biliş' olarak da ifade edilmiştir. Mekânsal biliş, fiziksel çevreye ait konum ve uzaklık ile ilişkili bilgilerin zihindeki var olma şeklindedir (Tolman, 1948). Mekânsal bir biliş, kullanıcı zihnindeki üç ana sürece dayanmaktadır. Bunlar, 'dikkat, hafıza ve temsil' süreçleridir. Bu süreçler ile mekânsal kavrayış arasındaki çift yönlü bir ilişki vardır (Taylor, 2013). Kullanıcının zihnindeki bu mekânsal bilişin işlenmesi noktasında, mekânsal dikkat unsuru, hafızaya alma ve temsil süreçleri, temel olgu olarak değerlendirilmektedir (Awh ve Jonides, 2001). Bu süreç, kullanıcının mekânları konumlandırması, nesnelerin yönünü belirlemesi, mekânların konumlarını derinlemesine değerlendirmesi ve buna bağlı olarak hareket biçimini belirlemesi ile devam etmektedir (Colby, 2009). Bu düşünce daha sonraki araştırmalarda, 'zihnin ardındaki yönelim' fikri olarak ifade edilmiştir (Trowbridge, 1913). Bu fikre dayanan mekânsal bilişin davranışsal boyutunun oluşması da, algıyı oluşturan kent içindeki temsillerle somutluk kazanmıştır (Rayner, 1979).

Mekâna dair gelişen bu bilişsel düzen, 'bilişsel harita' (cognitive map) teriminin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bilişsel haritalar, kentin mekânsal kurgusunda belirlenen ve bireyin çevresi ile ilgili dikkatinden beslenerek, mekânsal hafıza ve temsillerden oluşan olgular bütünüdür (Ayvalıoğlu, 1993). Kullanıcının herhangi bir mekâna dair topladığı bilgileri, mekânsal kullanım dinamikleri ve zihnindeki kent kimliği ile birlikte somutlaştırmasına yönelik eylemlerdir (Özdağoğlu, 2010). Bu kapsamda, bilişsel haritaları, ifade edilen bu zihinsel süreçler içerisinde ortaya konulan ürün olarak nitelendirmek mümkündür (Downs, 2011). Bu ürün, zihindeki mekânsal verilerin, haritalar şeklinde görsel bir biçimde ortaya konulmasıdır (Peake ve Moore, 2004).

Bilişsel haritalar, zihinde oluşturulan yer ve yön bulmada kullanılan yollar olarak da tanımlanabilir (Ülkeryıldız, Durmuş Arsan ve Akış, 2009). Bu noktada, kişinin mekân içerisinde dikkatini nereye verdiği ve var olan unsurları nasıl kodladığı belirleyicidir. Kullanıcı eylemlerinin mekân içindeki yönelimi bilişsel haritalama ile ortaya çıkmaktadır (Pouliot ve Gagnon, 2005).

2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ VE BULGULAR

2.1 Yöntem

Çalışma, tarihi, kültürel ve coğrafi olarak İstanbul'un en zengin ilçelerinden olan Üsküdar'ın sınırları içinde gerçekleştirilmiştir. İstanbul'a ait simge mekânların yoğunluğu, Avrupa Yakası ile Anadolu yakasının bağlantı noktası olması ve deniz ile ilişkisi yer seçiminde etkili olmuştur.

Çalışmada Üsküdar, Lynch'in 'Kent İmgesi' adlı eserinde ortaya koyduğu ve bireylerin yaşadıkları mekânı algılamasında etkili olan, kent kimliği ve kent imgesini analiz etmeye yarayan beş parametre ile bilişsel haritalar çerçevesinde iki aşamalı olarak incelenmektedir.

Çalışmanın örnekleme, Üsküdar Meydan bölgesinde, çalışma kapsamında etik kurul onayına da sunulan gönüllülük formu esasları çerçevesinde ulaşılan bireylerden oluşturulmuştur. Böylelikle, herhangi bir yaş aralığı, yetkinlik, uzmanlık alanı ve cinsiyet farkı gözetilmeksizin karma bir katılımcı profili oluşturulması amaçlanmıştır. Böylece, katılımcılar arasında belli bir yığılma ve oransal ağırlık olmaksızın, Üsküdar'a dair farklı mekânsal deneyimlerinin ve geçmişlerinin olması sağlanmış, bu durumun Üsküdar'ın okunabilirliğinde homojen etkisinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Çalışma katılımcılarının profili incelendiğinde, 15 katılımcının 21-35 yaş arasında, 12 katılımcının 36-50 yaş arasında, 13 katılımcının ise 51-70 yaş arasında olduğu; 22 kadın 18 erkekten oluştuğu görülmektedir. Katılımcıların Üsküdar'da yaşadıkları süreye bakıldığında ise, 16 yıl ve üzeri burada yaşayanların oranının en fazla olduğu tespit edilmiştir.

Alan çalışmasının ilk aşamasında Lynch'in "Kent İmgesi" kitabında ortaya koyduğu beş temel imge olan 'yollar, düğüm noktaları, işaret öğeleri, bölgeler ve kenarlar/sınırlar' kapsamında, 140 kişi ile anket çalışması yapılarak açık uçlu sorular ve mülakat yöntemi ile Üsküdar'ın kentsel imgeleri belirlenmiştir. Bir katılımcının birden fazla yol, düğüm noktası, işaret öğesi, kenar ve bölge unsurunu vurguladığı durumlarda, söyleme sırası dikkate alınarak, cevaplarda vurgulanan unsur sayısı bütün cevapların toplamı olarak hesaplanmıştır. Tablolardaki oranlar toplam söylenme oranını içermektedir. Anket çalışması verileri, SPSS programı ile analiz edilerek, sonuçlar grafikler halinde ifade edilmiştir.

İkinci aşamada ise aynı katılımcılardan, dağıtılan A4 kağıtları üzerine serbest hatırlama yöntemi ile Üsküdar haritası çizimleri istenmiştir. 28 katılımcı, haritalama yöntemi ile çizim yapabilme becerilerinin olmadığını ifade etmiş, 12 katılımcı anket sorularına ek olarak bilişsel harita çizimi yapmıştır. Bu bağlamda anket sorularına verilen cevaplar ile Üsküdar imgelerine yönelik genel değerlendirme yapılmış, bilişsel haritalar ile de ortaya konulan imgelerin, zihin haritalarında ifade edilme biçimleri detaylı olarak irdelenmiştir.

Tablo 1. Katılımcıların profili

		Sayı
Yaş	21-35	15
	36-50	12
	51-70	13
	Toplam	40
Cinsiyet	Kadın	22
	Erkek	18
	Toplam	40
Üsküdar'da Yaşama Süresi	1-5 yıl arası	8
	6-10 yıl arası	7
	11-15 yıl arası	11
	16 ve üzeri	14
	Toplam	40

2.2 Bulgular

2.2.1 Yollar

Yollar, kullanıcının ihtiyaçlarına göre kullandığı ve algıladığı alanlardır. Sokaklar, yaya yolları, geniş caddeler, toplu taşıma güzergâhları, yerüstü raylı sistemler gibi çeşitlilik göstermektedirler (Lynch, 2010). Üsküdar özelinde, yolların algılanması Tablo 2.'de gösterilmiştir. Buna göre kullanıcının zihin haritasında en belirgin şekilde yer edinen yol Paşalimanı Caddesi olmuştur. Bunu Kısıklı Caddesi takip etmiştir.

Yolların algılanmasında en büyük etken bilindik rotalar olmasıdır. Paşalimanı Caddesi bu anlamda, bölgenin özel oluşumları ile yakın ilişki içinde, sürekliliği olan, nereden başlayıp nereye uzandığı kullanıcı zihninde belirgin olan bir yapıdadır. Üsküdar'ı sahilden çevreleyen, iskele ve deniz ulaşımının bağlandığı, otobüs- minibüs, metro ve Marmaray duraklarının yer aldığı bir noktadadır. Cadde ayrıca, Mihrimah Sultan Camii, III.Ahmet Çeşmesi simge yapılar ile de ilişki içindedir. Öte yandan, Kuleli Caddesi ve devamındaki Vaniköy ve Kandilli Caddeleri her ne kadar ayrı isimlerde olsalar da, bütün hepsi 'Üsküdar Sahilyolu' adı altında Paşalimanı Caddesi ile zihinlerde birleştirilmiş durumdadır. Sahilyolu güzergâhı, Paşalimanı Caddesinden başlayarak özellikli yalı ve konaklara ev sahipliği yapsa da, yapıların yüksek duvarlarla çevrilmiş olması, bu özel cephelerin algılanmasını engellemektedir. Ayrıca bu özel yapılar, büyük oranda kullanıcının deniz ile bağlantısını kestiği için, kullanıcıların zihninde deniz tarafındaki görünüşleri ile yer almaktadır.

Kısıklı Caddesi, Paşalimanı Caddesi'nden sonra, algılanma düzeyi en yüksek yol olmuştur. Bundaki en büyük etken, caddenin 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile bağlantısıdır. Bununla birlikte, yön bildirici özellikte olması, sahil ile bağlantı kurması, Altunizade Metro ve metrobüs gibi önemli ulaşım noktaları ile bağlantılı olması da algılanma düzeyini yükselten unsurlardır. Yolların algılanmasında, trafiğin durumu da önemli bir faktördür. Yoğun trafik de, yolların algılanmasında etkilidir. Bu bağlamda trafiğin günün her saati yoğun olması, caddenin belirgin hale gelmesinde etkili olan unsurlardandır. Yolların algılanması, devamında veya bağlantılı olarak uzanan yolların fazla olması ile de doğru orantılıdır. Bu durum hem kafa karışıklığı yaratarak zihinde yer eder, hem de bir kesişim

noktası olması algıyı yükseltir. Bu kapsamda Kısıklı Caddesinin, İcadiye Bağlarbaşı Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Gazi Caddesi ile bağlantısı, caddenin önemli hale gelmesinde etkili olmuştur.

Yönel özellik taşımasının yanı sıra, önemli fonksiyonların bulunması, kullanıcının yolu algılamasındaki önemli faktörlerdendir. Hakimiyet-i Milliye Caddesi ve devamındaki Dr. Fahri Atabey caddeleri, yön belirleyici özellikte olması, alışveriş fonksiyonu ve kamu hizmeti veren Kaymakamlık ve Belediye gibi yapılar ile bağlantısı nedeniyle kullanıcı zihninde belirgin olmuştur. Üsküdar Belediye Binası'nın Çavuşdere Caddesi üzerinde bulunması ve Hâkimiyet-i Milliye Caddesi ile doğrudan bir bağlantısı olmamasına rağmen, belediye binası zihinlerde bu cadde ile ilişkilendirilmiştir. Hâkimiyet-i Milliye Caddesi aynı zamanda, Üsküdar'ın iç kesimlerini sahil ile bağlayan Gazi Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi ile paralel doğrultularda olsa da, yukarıda belirtilen özelliklerinden dolayı bu caddeler arasında kullanıcının zihninde en çok yer eden cadde olmuştur.

Kente dair önemli simgelerin bulunması, keskin dönemeçlerin ve yol ayrımlarının bulunması da, yolların algılama düzeyini arttırmaktadır. Bu bağlamda, Nuhkuyusu Caddesi'nin kullanıcı açısından algılanma oranı da yüksek olmuştur. Caddenin, Kısıklı Caddesine keskin bir dönüş ile bağlanması, belirgin hale gelmesinde etkili olmuştur. Ayrıca caddenin başlangıcında yer alan Bağlarbaşı Surp Haç Ermeni Mezarlığı da yüksek duvarlarından dolayı dışarıdan pek algılanmasa da, Bağlarbaşı Metro İstasyonu'na kadar kesintisiz uzanmaktadır. Buradaki kesintisiz düz cephe Nuhkuyusu Caddesinin algılanmasını sağlamıştır. Öte yandan, Nuhkuyusu Caddesi Karacaahmet Mezarlığına kadar uzanarak, oradan yine bir keskin dönemeçle mezarlığı ikiye bölüp, Dr. Eyüp Aksoy Caddesine bağlanarak yer yer D100 Otoyolu ile bağlantıyı sağlamaktadır. Gerek Üsküdar'ın önemli imgelerinden Karacaahmet Mezarlığı ile olan ilişkisi, gerekse mezarlık ortasında yaptığı bu dönüş açısı ile yüksek algılanma oranına sahiptir. Birçok caddenin kesişiminde olmasının, yolların algılanmasındaki etkisi doğrultusunda, Cumhuriyet Caddesi, Gazi Caddesi ve Dr. Fahri Atabey Caddeleri ile kesişmesi ve yine imge noktalardan biri olan Zeynep Kamil Hastanesi'nin bu cadde üzerinde bulunması algılama oranını yükseltmiştir.

Nuhkuyusu Caddesine çok yakın bir algılama oranına sahip cadde Cumhuriyet Caddesi olmuştur. Cumhuriyet Caddesi ve devamındaki Selmani Pak Caddesi, yön belirten özellik göstererek kullanıcıyı gerek sahile gerekse Fıstıkbaşı Metro İstasyonu'na yönlendirmesi bakımından belirgin hale gelmiştir. Ayrıca caddeden algılanabilecek şekilde olan Bülbülderesi Mezarlığı da, caddeyi algılamada önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Algılanma düzeyi Cumhuriyet Caddesi'nden sonra gelen Mahiz İz Caddesi ise 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile bağlantılı olması, Altunizade Metro ve metrobüs ile ilişkisi gibi faktörlerden dolayı kullanıcının zihninde yer etmiştir. Bununla birlikte, diğer ilçeler ile bağlantı kuran birçok otobüs hattının ve durağının bulunması da caddeyi belirgin hale getirmiştir. Öte yandan, Üsküdar'ın önemli düğüm noktalarından olan Capitol Alışveriş Merkezinin de Mahir İz Caddesi üzerinde olması da, caddeye ilişkin algıyı kuvvetlendirmiştir.

Büyük otoyol bağlantıları, yolları kullanıcı zihninde belirgin hale getirmektedir. Çevreyolu ve devamındaki Çamlıca Otoyolu ile Şile Otoyolu bağlantıları büyüklük ve ulaşım imkânı kapasitelerinin yüksek olması bakımından öne çıkmaktadır. Ayrıca 15 Temmuz Şehitler Köprüsü bağlantı aksında olmaları, trafiğin günün her saatinde yoğun olmasından dolayı algılanabilir olmuşlardır. Bunun yanı sıra, bu yollar İstanbul'un en önemli ulaşım araçlarından olan metrobüs duraklarının bulunması dolayısıyla, belirgin hale gelmiştir.

Paşalimanı Caddesi'nin devamında bulunan Üsküdar Harem Sahil Yolu, Kız Kulesi gibi bir simge ile olan ilişkisi, Harem Otogarı'na ulaşım yolu olması nedeniyle belirgin hale gelmiştir. Kadıköy'e ulaşım için önemli bir aks olması, Sahilden D100 Otoyol bağlantısı işlevi, aynı zamanda Üsküdar Meydanı ve

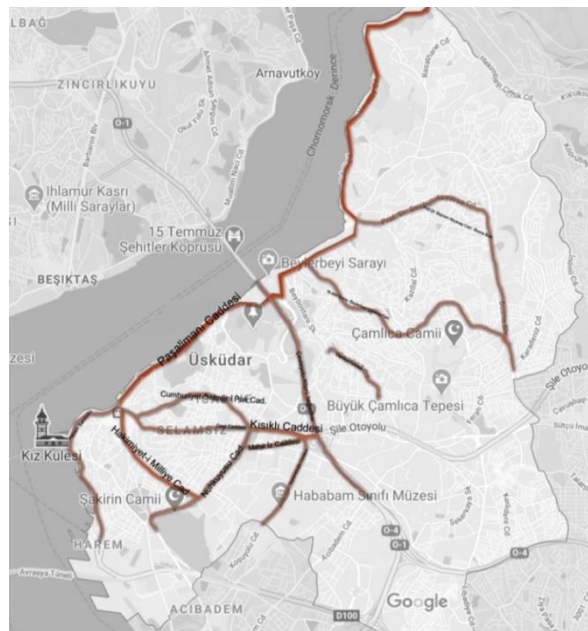
metro-metrobüs ana duraklarına uzanması bakımından önemli bulunmuştur. Bununla birlikte, Üsküdar'ı sahilden dolaşan ve Beykoz'a kadar uzanan yolun da bir kısmını oluşturduğu için, zihinlerde nerede başlayıp nereye uzandığı ve yönleri de bellidir. Bu bakımdan kullanıcının algısında yer edinmiş ancak bu oran düşük olmuştur. Bunda, sahil yolu olmasına rağmen üzerinde önemli fonksiyonların olmaması, Otogar ve feribot iskelesi yapıları ile bir bitiş hissi yaratmış olması etkili faktörler olarak ortaya çıkmıştır.

Algılanma derecesi, Üsküdar Harem Sahil Yolu'ndan sonra gelen cadde Gazi Caddesi ve devamındaki Selam-ı Ali Efendi Caddesi olarak ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet ve Dr. Fahri Atabey ve devamındaki Hakimiyet-i Milliye Caddeleri ile paralel olarak Üsküdar Sahil ile bağlantı kurmasına rağmen, kullanıcının bu caddeyi algılama oranı düşük olmuştur. Bunda, doğrudan sahile inmeyerek, Selmani Pak Caddesi ve daha sonra Hakimiyet-i Milliye Caddeleri ile kesişmesi ve kafa karışıklığına yol açması etkili olmuştur. Cadde her ne kadar sahile doğru yönel bir özellik gösterse de, bu iki farklı kırılma noktası zihinlerde karmaşıktır. Ayrıca cadde üzerinde Üsküdar' a ait önemli bir imge veya bir düğüm noktası olmaması da algılanma düzeyinin düşük olması ile ilişkilidir.

Açık uçlu sorularla algı derecesi ortaya çıkan bir diğer cadde Tophanelioğlu Caddesi'dir. 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ile bağlantılı olmak gibi önemli bir işlevi olmasına rağmen, caddenin algılanma düzeyi diğer bağlantı caddeleri kadar yüksek değildir. Bunda, dar bir cadde olmasının yanı sıra, yol üzerinde konut alanlarının yoğunlaşmış olması ve önemli fonksiyonların bulunmaması etkilidir. Caddeyi algılanabilir kılan en önemli unsur ise köprü bağlantısından daha çok Validebağ Korusu'nun bulunması olarak ortaya çıkmıştır.

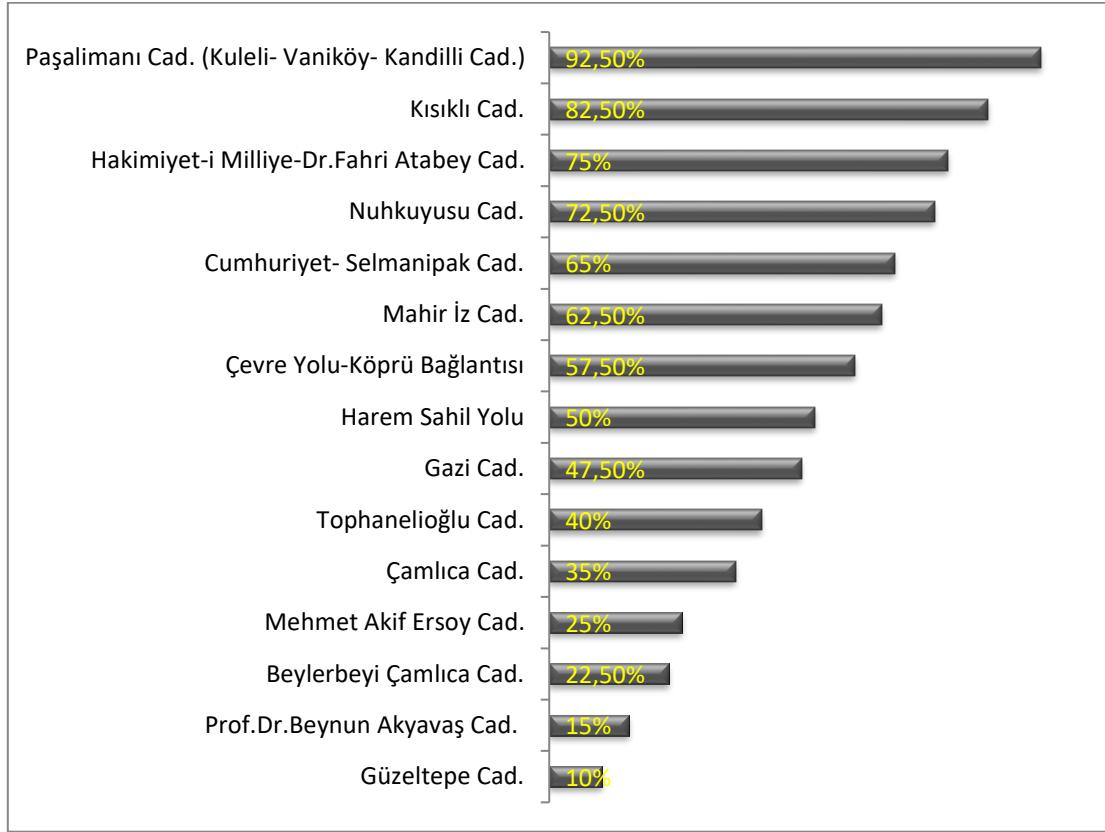
Topografyaya bağlı olarak yükseklik etkisi olan ve kentin diğer alanlarının görünebildiği yollar da kullanıcı için algılanabilir olmaktadır. Üsküdar, topografyası çok belirgin olan bir ilçe olmasına rağmen, kullanıcıların algısında en belirgin yollar topografya ile değil deniz, toplu taşıma ve tarihi alanlar ile ilişkili olan yerler olmuştur. Ancak, Çamlıca Caddesi ve Mehmet Akif Ersoy Caddesi'nin bir kısım kullanıcının zihninde bu bağlamda yer ettiği görülmüştür.

Beylerbeyi Çamlıca Caddesi, Prof. Dr. Beynun Akyavaş ve devamındaki Güzeltepe Caddesi ve Bosna Bulvarı da düşük algılanma oranlarına sahip olsa da kullanıcılar tarafından söylenmiştir. Bu caddelere, sahil şeridine inen yollar olduğu için kullanıcıları bu anlamda yönlendirmektedir.



Şekil 1. Üsküdar'da en fazla algılanan yollar

Tablo 2. Üsküdar'da yollar/caddeler ve algılanma oranları



2.2.2 Düğüm Noktaları

Düğüm noktaları, kavşaklar veya kente ait karakteristik noktaların kesişimi olarak tanımlanmaktadır. Bunun yanı sıra önemli toplu ulaşım noktaları, istasyonlar, bir fonksiyona odaklı tematik yoğunlaşma noktaları da düğüm noktası olabilmektedir (Lynch, 2010). Düğüm noktası olarak nitelendirilen unsur, büyüklük ve kapladıkları alan fark etmeksizin kullanıcı zihninde yer edebilir.

Bu bağlamda açık uçlu sorulara verilen cevaplar ve mülakatlarda elde edilen bilgiler değerlendirildiğinde, Üsküdar'daki en önemli düğüm-odak noktasının Üsküdar Meydan (İskele Meydanı), Mihrimah Sultan Camii- 3. Ahmet Çeşmesi- Yeni Camii civarı olduğu ortaya çıkmıştır. Bunu Capitol Alışveriş Merkezi takip etmiştir. Daha sonra ise Belediye Binası civarı, Çengelköy- Çınaraltı, Çamlıca, Doğancılar Parkı ve Aziz Mahmut Hüdai civarı cevapları verilmiştir.

Kesişim noktası olması, birçok fonksiyonun bir arada bulunduğu tematik yoğunlaşma ve kesişim alanı olması, bir yeri düğüm noktası olarak zihinlerde kodlayan en önemli faktörlerdir. Bu bağlamda Üsküdar Meydan (İskele Meydanı) kullanıcılar tarafından en önemli düğüm- odak noktası olarak değerlendirilmiştir. Metro- Marmaray- otobüs ve minibüs ve denizyolu ulaşımı için bir tematik bir çekirdek göre gören meydan aynı zamanda, Mihrimah Sultan Camii-Yeni Camii civarı ve 3. Ahmet çeşmesi gibi tarihi karakteristik yapıların doruk noktasına ulaştığı bir alan olması nedeniyle de, kullanıcılar tarafından en belirgin düğüm noktası olarak nitelendirilmiştir.

Düğüm noktaları aynı zamanda kesişim noktası olma özelliği ile de tanımlanabilmektedir. Capitol Alışveriş Merkezi de bu bağlamda, gerek binanın yapısal özelliği, gerekse Üsküdar ve diğer ilçeler arasındaki en fazla bağlantı ve toplu taşıma hattının kesişimi olması dolayısıyla kullanıcılar tarafından düğüm noktası olarak görülmüştür.

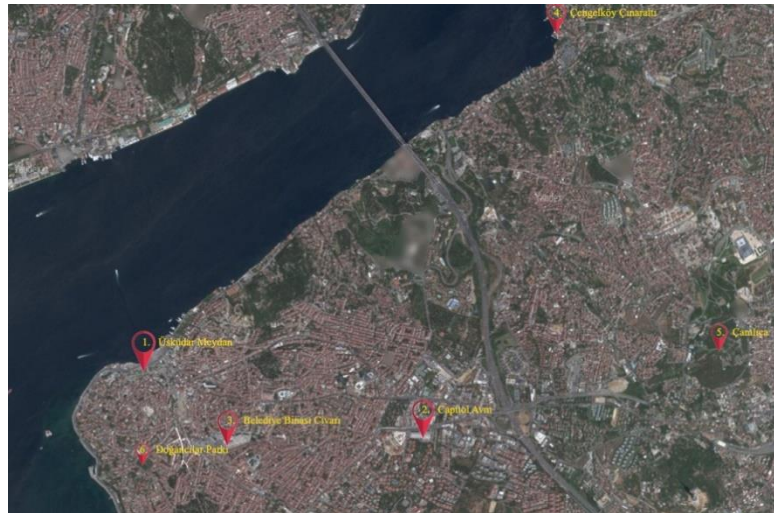
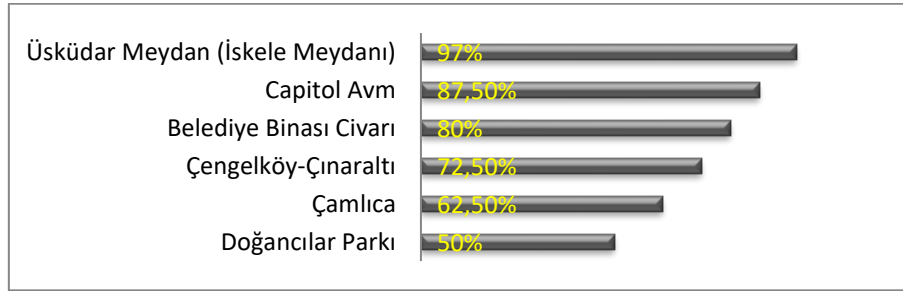
Kent içerisinde bir bütünlük oluşturmaktan ziyade, tezat oluşturan yapılar da düğüm noktalarının tanınması ve zihinlerde yer etmesi bakımından önemlidir. Üsküdar Belediye Binası, kullanıcılar tarafından düşük oranda algılanan bir konumda olmasına rağmen, binanın tarihi dokusu içindeki modern mimari yapısı ve önemli kamu hizmeti sunması bu alanı bir düğüm noktası olarak kullanıcıya sunmaktadır.

Meydanlar da, toplanma alanları olmaları nedeniyle düğüm noktası özelliği gösterebilir. Bu bağlamda, kullanıcılar Çengelköy- Çınaraltı civarını bir düğüm noktası olarak değerlendirdiklerini ifade etmişlerdir.

Belirli fiziksel özellikler de düğüm noktalarının daha kolay algılanması ve akılda kalmasını sağlamaktadır. Çamlıca Kulesi, Çamlıca Tepesi'nin algılanması için önemli bir nokta olarak ortaya çıkmıştır. Fakat bir başka özel yapı olan Kız Kulesi aynı etkiyi göstermemiştir. Bunda, Kız Kulesi civarının düğüm noktası olabilecek kesişimler, kavşaklar, toplanma alanları gibi bir düğüm noktası özelliği göstermemesi etkili olmuştur.







Diğer alanlara göre daha düşük oranda düğüm- odak noktası algısına sahip, Doğancılar Parkı, küçük bir alan kaplamasına rağmen, topografyayı kullanma biçimi ve aidiyet hissi bakımından kullanıcıların zihninde yer etmiştir. Etrafındaki yapıların algılanması ve tarifini de kuvvetlendirmesi, parkın bir düğüm noktası olarak belirginleşmesine katkıda bulunmuştur.

Tablo 3. Üsküdar'da düğüm noktaları ve algılanma oranları



Şekil 2. Üsküdar'da en fazla algılanan düğüm noktalarının konumları

Tablo 4. Üsküdar'daki düğüm noktaları görünüşleri

Üsküdar Meydan (İskele Meydanı)	
Capitol Alışveriş Merkezi	
Belediye Binası civarı	
Çengelköy- Çınaraltı	
Çamlıca	
Doğancılar Parkı	

2.2.3 İşaret Öğeleri

Nirengi noktaları olarak da ifade edilen işaret öğeleri, kullanıcılar için birer referans noktası özelliği göstermektedir. Birbirinden farklı boyut ve biçimlerde olabilmektedirler. Bunlar çoğunlukla bir bina, işaret levhası, dükkân veya tepe gibi uzaktan da kolay tanımlanabilen, sembolik yapılardır (Lynch, 2010). Bir kent için işaret öğeleri ya da simgeler denildiğinde genellikle noktasal, yer belirleyici özelliği olan yapılar, işaretler ve anıtlar algılanır (Uzun, Altun ve Bal, 2009).

Üsküdar özelinde, kullanıcıların verdiği cevaplar değerlendirildiğinde; en önemli işaret öğesinin Kız Kulesi olduğu ortaya çıkmıştır. Bunu, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Mihrimah Sultan Camii ve 3. Ahmet Çeşmesi Çamlıca Tepesi, Kuleli Askeri Lisesi (Milli Savunma Üniversitesi) izlemiştir.

Bir yerin işaret öğesi olmasındaki en önemli noktalardan biri, bağlam içinde kolayca hatırlanabilen, biricik ve tek olması, belirgin bir formu olmasıdır. Bu bağlamda değerlendirildiğinde, Kız Kulesi'nin en yüksek oranda nirengi noktası olma özelliği göstermesinde bu özelliklerin etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Mihrimah Sultan Camii de katılımcılar tarafından 3. Ahmet Çeşmesi ile ilişkilendirilerek, Üsküdar'ın önemli işaret öğelerinden biri olarak görülmüştür. Sembolik önemi olan bir buluşma ve kesişim noktası olmasının yanı sıra, tarihsel birikimi temsil etmesi de bu yapıların önemli bir nirengi noktası olarak algılanmasını sağlamıştır.

15 Temmuz Şehitler Köprüsü işaret öğesi olarak algılanması bakımından Mihrimah Sultan Camii'ni takip etmiştir. Her ne kadar iki yaka arasında bulunsu da, katılımcılar köprünün Üsküdar için önemli bir işaret öğesi olduğunu vurgulamıştır. Açık uçlu anket soruları kapsamında yapılan mülakatlarda; köprünün nirengi noktası olmasında, her yerden algılanabilmesi, gece ve gündüz tanınabilir ve mekânsal ayırma kaynaklık etmesi ile şekil itibarıyla algılarda yer etmiş olmasının etkili olduğu görülmüştür.

İşaret öğelerinin bir başka özelliği de, birçok noktadan görülebilir olmasıdır. Katılımcılar tarafından, bir diğer önemli işaret öğesi olarak nitelendirilen Çamlıca Tepesi'ni bu bağlamda değerlendirmek mümkündür. Buna ek olarak, Çamlıca Tepesi'ni tanımlamak için katılımcıların Çamlıca Kulesini ve Çamlıca Camii'ni de vurguladıkları tespit edilmiştir. Diğer işaret öğelerine göre yeni yapılar olmasına rağmen, algılanabilir olmalarında, topografyanın büyük etkisi vardır.

Belirli fiziki yapılar ile ilişki kuran ve ölçek itibarı ile büyük yer kaplayan yapılar ve referans noktalarının işaret öğesi olarak algılanması mümkündür. Kuleli Askeri Lisesi (şimdiki adı ve fonksiyonu ile Milli Savunma Üniversitesi), her ne kadar yapı ile kullanıcı birebir ilişki kuramasa da, önemli bir nirengi noktası olarak görülmüştür. Yapının denizden algılanabilirliğinin yüksek olması, deniz ile bütünleşen Üsküdar kimliğinde, uzun cephesi ile önemli yer tutmaktadır.

Önemli bir buluşma ve alışveriş noktası olması dolayısıyla Capitol Alışveriş Merkezi kullanıcıların zihninde Üsküdar'a dair önemli işaret öğeleri arasında tanımlanmıştır.

Karacaahmet Mezarlığı, katılımcıların Üsküdar'ı tanımlamak için belirttiği bir başka nirengi noktası olarak ortaya çıkmıştır. Mezarlığı ikiye ayıran cadde dolayısıyla, algılanma oranı yüksektir. Yalıtılmış bir yapıda değildir. Kapladığı yer ve fonksiyonu bakımından, kent içerisinde kullanıcının nerede olduğunu anlaması bakımından zihinlerde yer edinmiştir.

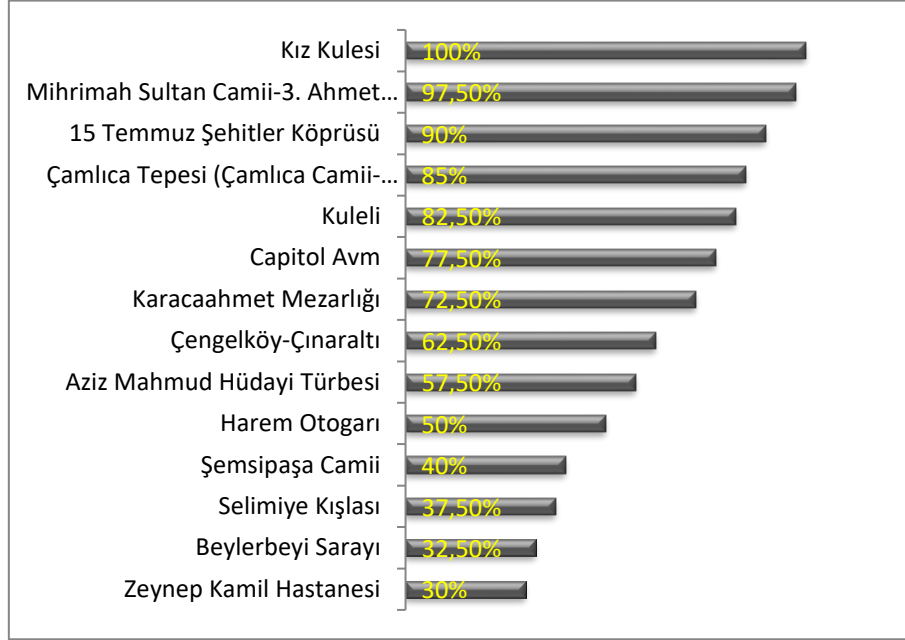
Kendine has ve sembolik anlamı olan bir başka işaret öğesi de Çengelköy- Çınaraltı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alan bir çay bahçesi olmanın ötesinde, Çengelköy'ün kullanıcı zihnindeki karşılığı olarak ortaya çıkmaktadır. Alanın deniz ile kurduğu ilişki ve önemli bir buluşma noktası olması da, nirengi noktası olmasında pay sahibidir.

Bir yerin tarihi ve dini referanslara kaynaklık etmesi, o yerin işaret öğesi olarak nitelendirilmesi bakımından önemli bir bağlantıdır. Katılımcıların verdiği cevaplar değerlendirildiğinde, Çınaraltı cevabını takip eden Aziz Mahmut Hüdayi Türbesi'nin bu kapsamda bir işaret öğesi olduğu görülmektedir. Bir ana cadde ve herhangi bir düğüm noktası üzerinde bulunmamasına rağmen, Türbe manevi bir öneme sahip olması dolayısıyla, Üsküdar'ın kent kimliğinde belirleyici bir nokta olarak görülmüştür.

Bir ulaşım ve tematik toplanma noktası olması dolayısıyla Harem Otogar'ı, Üsküdar Meydan ile kurduğu ilişki ve denizden algılanabilir olan tarihi özelliği ile Şemsipaşa Camii, Üsküdar merkezi ve kesişim noktalarından uzak olmasına rağmen baskın fiziki yapısı ve tarihi bağlamıyla Selimiye kışlası, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü dolayısıyla ilk bakışta algılanması zor olmakla birlikte, yine güçlü tarihi ve sembolik önemi ile bağlantılı olarak Beylerbeyi Sarayı da katılımcılar tarafından Üsküdar'daki diğer işaret öğeleri olarak nitelendirilmiştir.

Buna ek olarak, önemli bir faaliyet ile ilişkilendirilmesi dolayısıyla Zeynep Kamil Hastanesi ve yeşil alan dokusunu ön plan çıktığı Fethipaşa Korusu düşük oranda olsa da, katılımcıların verdiği cevaplar arasında yer almıştır.

Tablo 5. Üsküdar'daki işaret öğeleri ve algılanma oranları



Şekil 3. Üsküdar'da en fazla algılanan işaret öğelerinin konumları

Tablo 6. Üsküdar'daki işaret öğeleri

Kız Kulesi	
Mihrimah Sultan Camii- 3. Ahmet Çeşmesi	
15 Temmuz Şehitler Köprüsü	
Çamlıca Tepesi (Çamlıca Camii)	
Kuleli	
Capitol Alışveriş Merkezi	
Karacaahmet Mezarlığı	
Çengelköy- Çınaraltı	
Aziz Mahmud Hüdayi Türbesi	

Harem Otogarı	
Şemsipaşa Camii	
Selimiye Kışlası	
Beylerbeyi Sarayı	
Zeynep Kamil Hastanesi	

2.2.4 Bölgeler

Bölgeler, iki boyutlu olarak algılanan ve ortak bir belirleyiciliğe sahip oluşumlardır. Diğer kent imgelerine göre daha büyük alanlardır (Lynch, 2010).

Katılımcıların verdiği cevaplar değerlendirildiğinde; Üsküdar'ın yedi farklı bölgeye ayrıldığı belirlenmiştir. Katılımcıların zihninde bölge oluşturan ilk alan Üsküdar Meydanı (merkez) olmuştur. Tarihi anıtsal ve sembol yapıların çoğunlukta olduğu bir konumdur. Bununla birlikte, Avrupa-Anadolu arasında deniz yolu ile kurulan ilişkinin bir merkezi olarak görülmüştür. Deniz kara ve demiryolu gibi ulaşım akslarının kesiştiği güçlü bir düğüm noktası özelliği taşıyan alan, bu yönüyle de bölge algısı oluşmasında etkili olmuştur.

Çamlıca tepesi ve civarı da bölge olarak algılanan yerler arasında olmuştur. Keskin topografik özelliklere sahip olması ve bu sınırların belirleyici olduğu yollarla çevrelenerek kendi içinde bir alan oluşturması, bölge imajını güçlendirmiştir. Aynı zamanda her yerden görünür olması da, yön bulmada önemli bir bölge olmasında etkili olmuştur.

Katılımcıların zihninde bölge algısı yaratan diğer alan Kuzguncuk- Beylerbeyi olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer tarihi alanlara göre daha az bozulmuş karakteristik cepheler ve sivil mimari örneklerinin kümelenmesi ve mahalle kültürünün devam ettiği algısı buranın bir bölge olarak algılanmasını sağlamıştır.

Çengelköy-Çınaraltı civarı da, zihinlerde kendi içinde mahalle kültürünün devam ettiği algısına dayanan bir bölge olma özelliği göstermiştir. Bunun yanı sıra, sivil mimari örneklerine ait özellikle bina

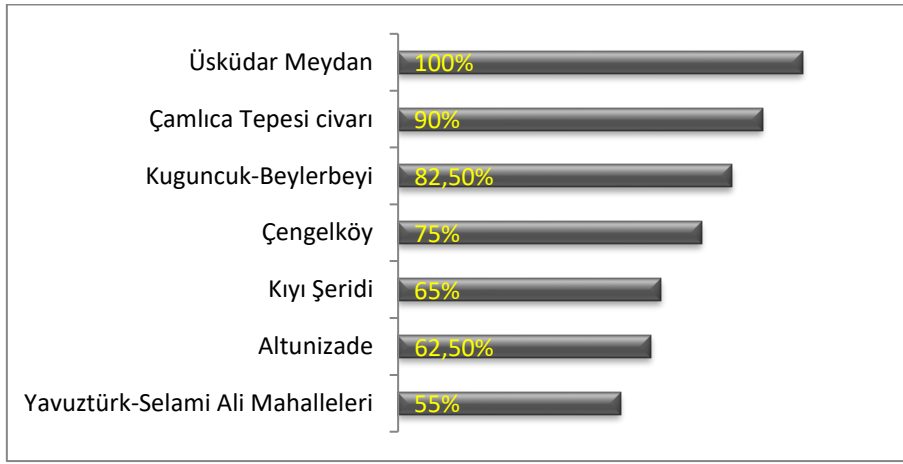
cephelerde yapılan kısmi iyileştirmeler ile yeme- içme alanlarının çoğalması buradaki bölge algısına katkıda bulunmuştur.

Karadan algılanamayan ancak denizden algılanarak karakteristik ve silüet özelliği korunmuş olan yalıların bulunduğu kıyı şeridi de katılımcılar tarafından 'sahil bölgesi' olarak nitelendirilmiştir.

Capitol Alışveriş Merkezini merkez alacak şekilde Altunizade ve Acıbadem'in Üsküdar ilçe sınırları içinde kalan kısmı iş-ticaret ve alışveriş bölgesi olarak nitelendirilerek, diğer alanlardan ayrılmıştır.

Yavuztürk Mahallesi ve Selami Ali Mahallesiindeki Roman kökenli vatandaşların bulunduğu Selamsız kısmı da katılımcılar tarafından bölge olarak algılanan yerler olmuştur. Farklı etnik kökenlerin ve sosyal sınıfları içermesi, bu alanların zihinlerde belirgin bölgeler haline gelmesine kaynaklık etmiştir.

Tablo 7. Üsküdar'da bölge algısı oluşturan alanlar ve algılanma oranları



Şekil 4. Üsküdar'da bölge algısı oluşturan alanların konumları

2.2.5 Sınırlar-Kenarlar

Kullanıcı için bir ulaşım aksından öte, zaman zaman bölgeler arası ayrımı veya bağlantıyı simgeleyen alanlardır. Sınır ve kenar alanları, yön bulma kapsamında da önemli bir öğedir (Lynch, 2010).

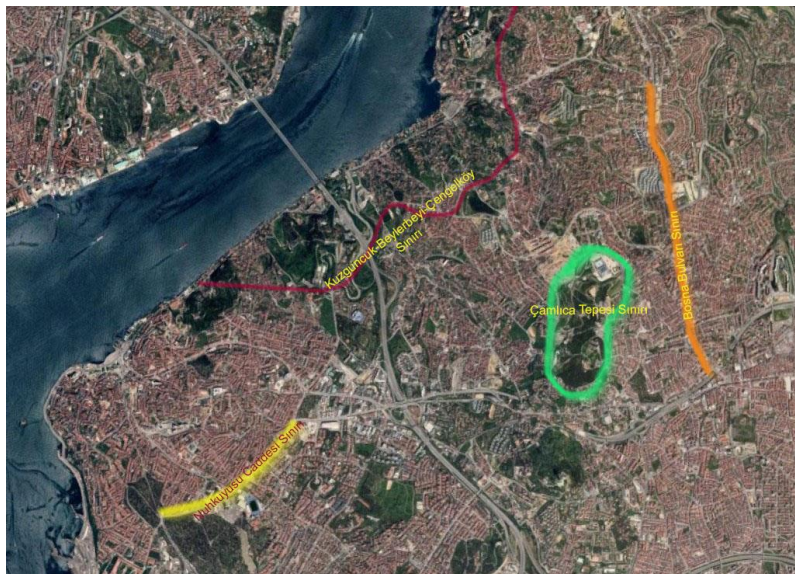
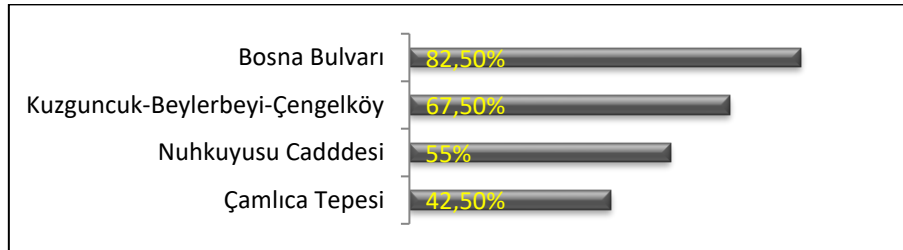
Katılımcıların zihninde en yüksek oranda kenar algısı oluşturan yer kıyı şeridi olmuştur. Özel işlevi nedeniyle, Üsküdar'ın kıyı kesimi açık fiziksel bir sınırdır.

Bosna Bulvarı, kenar algısını yaratan bir diğer unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Kullanıcının zihnindeki yol imgelerinin analizi sırasında önem sırası olarak çok gerilerde kalmış olmasının rağmen, kenar algısı oluşturmaya ile ön plana çıkmıştır. Bulvarın her iki tarafı da Üsküdar ilçe sınırları içerisinde kalsa da, bulvar Üsküdar'ın bittiği nokta olarak zihinlerde baskın bir kenar algısına sahiptir. Bunda, Yavuztürk ve Bahçelievler Mahallelerinin gerek yapılaşma gerekse sosyo-ekonomik açıdan Bosna Bulvarı'nın batı kısmından farklılaşması etkili olmuştur.

Katılımcılar, Kuzguncuk ve Beylerbeyi ve Çengelköy mahalle sınırlarını, 'korunmuş Üsküdar'ın bitiş noktası olarak algıladıklarını belirtmişlerdir. Bu üç Mahalle bir bölge oluştururken, bir yandan da sınırları ile zihinlerde kenar algısını yerleştirmiştir.

Kent içinde farklı sosyo-ekonomik ve etnik grupların yaşadığı yerlere ilişkin zihinlerde oluşturulan ayırıcı sınırlar vardır. Nuhkuyusu Caddesi bu bağlamda, iki tarafının farklı sosyo-ekonomik kesimlere ev sahipliği yaptığı ifade edilerek, bu kesimler arasında bir sınır görevi üstlendiği belirtilmiştir. Çamlıca Tepesi de bu kapsamda, Yavuztürk Mahallesi ve Ümraniye'ye bakan doğu kısmı ile Tepe'nin batı kısmı arasındaki sosyo-ekonomik farklılık için sınır olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 8. Üsküdar'daki kenar-sınır algısını oluşturan alanlar ve algılanma oranları



Şekil 5. Üsküdar'da kenar-sınır algısı oluşturan alanların konumları

2.2.1 Üsküdar'a İlişkin Bilişsel Haritalar

Mekânların, zihinde oluşan imajları doğrultusunda, kullanıcı deneyimini kapsayacak şekilde görsel olarak ifade edilmesi anlamına gelen zihin haritaları, kente dair zihindeki rotaları da ortaya çıkarmaktadır. (Brunyé, Mahoney, Gardony, vd., 2010). Kentin algılanması ve zihinde rotaların oluşturulması süreci, mekânı zihinde kodlamaya aracılık eden unsurlarla şekillenmektedir (Taylor, Brunyé, 2013).

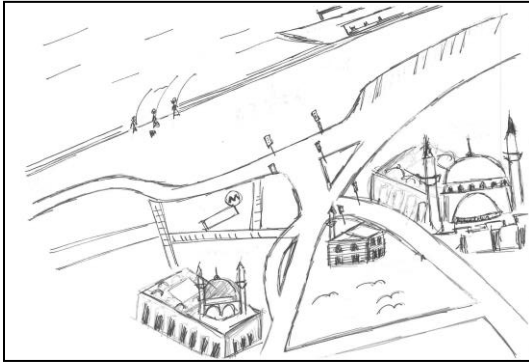
Aşağıda bu bağlamda, çalışmanın ilk aşamasındaki 40 katılımcıdan 12 tanesinin çizdiği zihin haritaları yer almaktadır (Şekil 6a.-Şekil 6k). Bu haritaların dört tanesi perspektif şeklinde üç boyutu olarak, bir tanesi silüet şeklinde, yedi tanesi iki boyutlu olarak plan düzleminde çizilmiştir. Lynch'in kenti algılama araçları olarak belirlediği beş temel öğenin, bilişsel haritaların çizilmesinde de belirleyici olduğunu görmek mümkündür. Haritalar, bu beş temel mekân analiz ögesi olan 'yollar, düğüm noktaları, işaret öğeleri, bölgeler, kenarlar-sınırlar' kapsamında incelendiğinde; çok baskın bir şekilde işaret öğelerinin, düğüm noktalarının ve yolların vurgulandığı görülmektedir.



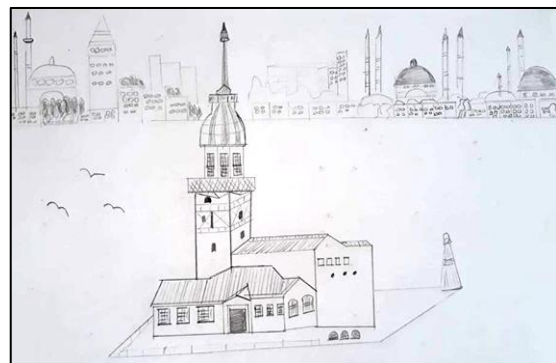
Şekil 6a.



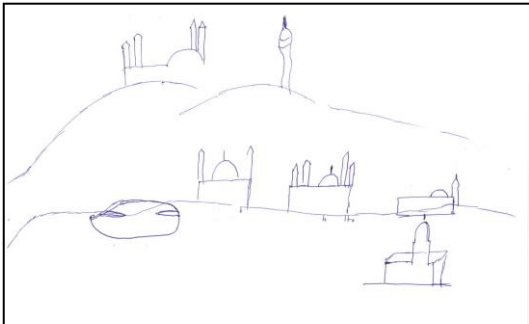
Şekil 6b



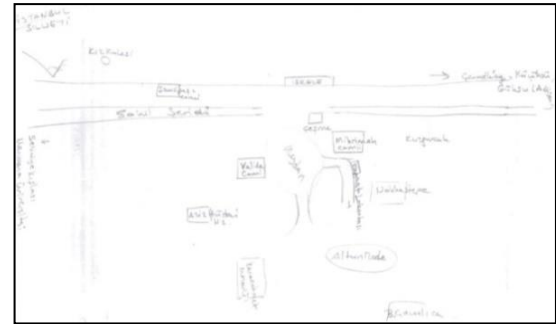
Şekil 6c.



Şekil 6d.



Şekil 6e.



Şekil 6f.

ulaşım modlarının yer aldığı tematik bir alan olması hem çalışmanın ilk kısmında hem de zihin haritası çizimlerinde bu alanın ön plan acıkmasında etkilidir.

Katılımcılar, çizdikleri haritalarda yolları da vurgulamıştır. Çizimlerde ilk olarak, çalışmanın açık uçlu anket ve mülakat sonuçları ile uyumlu şekilde Paşalimanı Caddesi'nin belirgin olduğu görülmektedir. Caddenin, zihin haritalarında baskın şekilde vurgulanan düğüm noktası Üsküdar Meydan ile doğrudan bağının olması bunda etkilidir. Hakimiyet-i Milliye Caddesi, Gazi ve Cumhuriyet Caddeleri de çizimlerde Üsküdar Meydan ile bağlantılı oldukları için yer almıştır. Çalışmanın ilk kısmında daha yüksek oranda söylenen Nuh Kuyusu Caddesi, çizimlerde daha az yer almış, Üsküdar Meydanına uzak konumda olması dolayısıyla çizimlerde yer alma oranı düşüktür.

Genel olarak değerlendirildiğinde, çalışmanın ilk kısmındaki açık uçlu anket ve mülakat sonuçları ile zihin haritaları karşılaştırıldığında, Üsküdar Meydan ve bağlantılı imge ve yolların ön plana çıktığı, bu alanın bir bölge olarak başlı başına zihinlerdeki Üsküdar görseli olduğu görülmüştür.

3. TARTIŞMA VE SONUÇ

Mekânsal bellek ve mekânın algılanması, çağrışımları içeren bir süreçtir. Kullanıcıların deneyimleri ve algıları karşılıklı etkileşim içinde, kentsel mekânın okunmasını sağlamaktadır (Curiel ve Radvansky, 1998). Kullanıcının zihninde var olan mekân, çeşitli kategoriler ve gruplar çerçevesinde tekrarlanan ilişkiler bütünüdür ve bu ilişkiler çok yönlüdür. Zihinde bir mekânın ne şekilde yer ettiği, anket ve mülakatlar ile sözlü veya yazılı şekilde ifade edilebilir. Öte yandan, bu süreçte görsel imajlarının bilişsel haritalarda ifade edilmesi daha fazla algısal simülasyon içeren mekânsal bir biliş gerektirir (Taylor, Brunyé, 2013).

Kentsel tasarımın temel kaygısının yaşanabilir ve algılanabilir çok boyutlu kentsel mekânlar olduğu düşünüldüğünde, şehirlerin ne kadar okunabilir olduklarının tespiti önem kazanmaktadır. Mekânsal okunabilirlik düzeyi, yüksek kaliteli kentsel mekânların tasarlanmasında bir geri bildirim niteliğindedir. Bu açıdan bakıldığında, zihinsel imgeleri somutlaştıran mekânı algılama, imge yeteneği, mekânsal okunabilirlik ve bilişsel haritalar, insan davranışlarını etkilemesi ve kentsel tasarımcılara ipuçları vermesi açısından önemlidir.

Bu kapsamda, Üsküdar'a yönelik mekân algısının, Lynch'in beş temel mekânsal okuma kategorisine göre; ilk aşamada açık uçlu anket ve mülakat ile sözlü ve yazılı olarak, ikinci aşamada ise bilişsel haritalama ile görsel olarak ortaya konulması amaçlanmıştır. Çalışmanın objektif sonuçlar ortaya koyabilmesi için, farklı deneyimlere, geçmişlere, yaş aralığına ve Üsküdar'da yaşama sürelerine sahip deneklerin zihinsel görüntülerinin toplanması amaçlanmıştır.

Çalışmanın ilk aşaması; mekânın algılanması sürecindeki uzamsal bilişte dikkat, hafıza ve temsilin oynadığı rolü ortaya konulması bakımından önemli veriler sunmuştur. Çalışmanın ikinci kısmı ise katılımcıların kişisel deneyimleri çerçevesinde, gömülü mekânsal kategorik unsurların çizimlere yansıdığı sonuçlar ortaya koymuştur. Buna göre katılımcıların, yönlendirilmiş açık uçlu sorular kapsamında ortaya koydukları Üsküdar algısını, serbest hatırlama yöntemi ile çizdikleri bilişsel haritalarda daha az detay ile ortaya koyduğu tespit edilmiştir. Sonuçlar, çalışmanın çerçevesinin dayandığı 'yollar, düğüm noktaları, işaret öğeleri, bölgeler, kenarlar-sınırlar' şeklindeki Lynch'in mekânsal algılama kategorileri kapsamında incelendiğinde; katılımcıların en hızlı ve kolay cevap verdiği işaret öğeleri, yollar ve düğüm noktalarının, bilişsel haritalarda da açıkça görüldüğü tespit edilmiştir. Ancak bunların çalışmanın ilk aşamasındaki kadar detaylandırılmadığı açıkça ortadadır. Çünkü mekânı algılama ve zihinsel haritalar, yalnızca gözlemcilerin yön bulma yeteneğini değil, aynı zamanda öğelerin anlamlarını da gösterir. Bu anlamlar, her bir unsurun fiziksel özelliklerinin yanı sıra, bireyin sosyal yaşamındaki yansımaları ile olan ilişkisi üzerinden geliştirilir. Dolayısıyla, işaret öğeleri,

yollar ve düğüm noktalarının görsel olarak algılanabilmesi ve yönlendirme olmaksızın oluşan kullanıcı deneyimlerinin rolünün etkili olduğu görülmektedir.

Bununla birlikte, bölgeler ve sınırlar kullanıcının soyut düzlemde tariflediği kategoriler olduğu için, bilişsel haritalarda somut imajlarla ifade edilme oranı düşük olmuştur. Çalışma sonuçları, kent mekânının insan zihninde var olma biçiminin, yazılı ve sözlü bağlamı ile görsel bağlamının farklılaştığını tespit etmiş olmakla birlikte, Üsküdar'ın görsel niteliğini kullanıcının zihinsel imgelerine dayanarak oluşturma süreçlerini ve mekânsal değerlendirme pratiklerini de ortaya koymuştur.

Sonuçlar ayrıca, belirli kentsel alanların daha derin olarak kavranmasında sadece fiziksel katmanın değil, aynı zamanda kültürel ve tarihi katmanların da okunabilirliğinin önemini ortaya koymuştur. Buna ek olarak, çevrenin imajını tanımlanabilmesi, kullanıcıların kentsel mekânla ilgili memnuniyet düzeyleri, yükledikleri anlam ve aidiyet duygusu ile de ayrılmaz bir ilişki içindedir. Bu bağlamda, alan çalışması, gerek Lynch'in 5 temel parametresi çerçevesinde gerekse zihin haritalarında Üsküdar'ın tarihi merkezinin ön plana çıktığını ortaya koymaktadır. Bu durum tarihi merkeze, daha yaşanılabilir olma, etkin trafik düzenlemeleri, yeşil alan miktarında düzenlemeler gibi tasarımsal sorumluluklar da yüklemektedir.

Mekânın algılanması ve zihinsel imaj oluşturma düzeyinin Üsküdar üzerinden incelendiği bu çalışma, kullanıcıların, mekânların bir parçası olabilmesi güçlü mekânsal imajların temelini oluşturduğu kadar, onların bütünleştikleri, aidiyet hissettikleri kentsel mekânı koruma konusunda da gönüllü olmasını gerekli kılmaktadır.

Etik Standart ile Uyumluluk

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

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek vardır. (Bu çalışma Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Bilimsel Araştırmalar Etik Kurulu Başkanlığı Etik Kurulu tarafından (katılanların oy birliği ile) insandan görüşme yolu ile bilgi edinilebileceğine dair alınan 19/03/2021 tarih, 2021/136 karar no ile alınan etik kurul kararı ile başlatılmıştır.)

KAYNAKÇA

- Awh, E., & Jonides, J. (2001). **Overlapping mechanisms of attention and spatial working memory.** *Trends in Cognitive Sciences*, 5(3), 119–12. doi: 10.1016/S1364-6613(00)01593-X
- Ayvalıoğlu, N. (1993). **İstanbuluların zihnindeki İstanbul, İstanbul'un kognitif imajının incelenmesi.** *Psikoloji Çalışmaları*, 19, 5-50. 5 Aralık 2020 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/100132> adresinden erişildi.
- Brunyé, T. T., Mahoney, C. R., Gardony, A. L., Taylor, H. A. (2010). **North is up(hill): Route planning heuristics in real-world environments.** *Memory & Cognition*, 38, 700–712. <https://doi.org/10.3758/MC.38.6.700>
- Colby, C.L. (2009). **Spatial cognition.** *Encyclopedia of Neuroscience*, 165–171. doi:10.1016/b978-008045046-9.01120-7
- Curiel, J. M., & Radvansky, G. A. (1998). **Mental organization of maps.** *Journal of Experimental Psychology: Learning, Memory, and Cognition*, 24(1), 202–214.
- Downs, R. M., & Stea, D. (2011). **Cognitive Maps and Spatial Behaviour: Process and Products.** In *The Map Reader: Theories of Mapping Practice and Cartographic Representation* (pp. 312-317). John Wiley and Sons. Chicago: IL:Aldine.

- Erem Ö., Erkman U. (2003). **Tatil Köylerinin Okunabilirliğinde Çevre İşaretlerinin Rolü**. *İTÜ Dergisi/a*, 2(1), 51-59. 18 Kasım 2020 tarihinde http://itudergi.itu.edu.tr/index.php/itudergisi_a/article/view/995 adresinden erişildi.
- Eyüpoğlu Özeş, A. (2019). **Üsküdar kent merkezindeki kamusal alanların imge ve bileşenlerine yönelik bir alan araştırması**. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Gifford, R. (2002). **Environmental Psychology: Principles and Practice**. Colville, WA: Optimal Books.
- Keleş, R. (1998). **Kentbilim Terimleri Sözlüğü**, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Keser, N. (2005). **Sanat Sözlüğü**, İstanbul:Ütopya Yayınları.
- Köseoğlu, E (2019). **Fiziksel Mekandan Yer Kavramına Kentin Katmanları ve İmgeleri-Üsküdar**. *Yapı Dergisi*, Sayı 452, 46-53. 20 Aralık 2021 tarihinde <https://yapidergisi.com/fiziksel-mekandan-yer-kavramina-kentin-katmanlari-ve-imgeleri-uskudar/> adresinden erişildi.
- Lynch K. (2010). **Kent İmgesi**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Önem, A.B; Kılınçaslan, İ. (2005). **Haliç bölgesinde çevre algılama ve kentsel kimlik**. *İTÜ Dergisi/a*, 4(1), 115-125. 12 Ocak 2021 tarihinde <http://hdl.handle.net/11527/11331> adresinden erişildi.
- Özdağoğlu, A . (2010). **Bilişsel haritalama ve analitik serim süreci (ASS) entegrasyonu**. *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 17 (1) , 1-10. 27 Aralık 2020 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/146027> adresinden erişildi.
- Özdeş, G. (1985). **Şehircilik, Şehir- Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri**, İstanbul: İ.T.Ü Matbaası.
- Peake, S., Moore, T. (2004, Kasım). **Analysis of distortions in a mental map using GPS and GIS**. *The 16th Annual Colloquium of the Spatial Information Research Centre*, Yeni Zelanda.
- Pouliot, S., & Gagnon, S. (2005). **Is egocentric space automatically encoded?** *Acta Psychol (Amst)*, 118(3), 193–210. doi:10.1016/j.actpsy.2004.10.016
- Rayner, K. (1979). **Eye guidance in reading: fixation locations within words**. *Perception*, 8(1), 21–30. doi: 10.1068/p080021
- Seheroğlu, B. S., Göktürk, G. (2008). **Kent imgesi ekran ilişkisi- Üsküdar örneği**. Yılmaz, C. (Ed.), 6. *Üsküdar Sempozyumu*, (1) 599-608 İstanbul. 15 Kasım 2021 tarihinde https://www.academia.edu/45186997/Kent_Imgesi_Ekran_Iliskisi_Uskudar_Ornegi adresinden erişildi.
- Suher, H., Ocakçı M., ve Karabay H. (1996). **İstanbul Metropolitan Kent Planlama Sürecinde Kent Kimliği ve Kent İmgesi**, *Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu-Bildiriler*. İstanbul: İ.T.Ü.
- Taylor, H.A., Brunyé, T. T. (2013). **The Cognition of Spatial Cognition: Domain-General within Domain-specific**. *Psychology of Learning and Motivation*, 58, 77–116. doi:10.1016/B978-0-12-407237-4.00003-7
- Tekeli İ. (1991). **'Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler', Kent Planlaması Konuşmaları**. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Yayınları.

- Tolman, E.C. (1948). **Cognitive Maps in Rats and Men.** *Psychological Review* 55(4), 189-208. doi: 10.1037/h0061626
- Topçu, K. (2011). **Kent kimliği üzerine bir araştırma: Konya örneği.** *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*. 8(2), 1048-1072. 20 Kasım 2021 tarihinde <https://dergipark.org.tr/en/pub/akademikincelemeler/issue/1544/18960> adresinden erişildi.
- Trowbridge, C., (1913). **On fundamental methods of orientation and imaginary maps.** *Science*, 38, 888–97. doi: 10.1126/science.38.990.888
- Türk, S . (2017). **Beyazıt kenti kimliğinin bilişsel haritalama yöntemi ile değerlendirilmesi.** *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9 (19) , 483-499 . doi: 10.20875/makusobed.324147
- Uzun İ., Altun T., Bal E. (2009). **İzmir'in İzmir'i: kentlinin belleğindeki mekânsal temsiller.** *Ege Mimarlık Dergisi*, 76, 34-39.
- Ülkeryıldız, E , Durmuş Arsan, Z , Akış, T . (2009). **Öğrenci zihin haritalarında kente ilişkin deneyimle değişen çevre algısı.** *Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 11 (1) , 72-82. 29 Aralık 2020 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/228466> adresinden erişildi.
- Wener, R. E., & Kaminoff, R. D. (1983). **Improving Environmental Information: Effects of Signs on Perceived Crowding and Behavior.** *Environment and Behavior*, 15(1), 3–20 doi:10.1177/0013916583151001



Kültürel Kimlik Bağlamında Kent ve Kent Olgusunun Türk Resim Sanatına Etkileri

The City In The Context Of Cultural Identity and Its Effects On Turkish Painting Art

Gülsevım CAN GÜRBÜZ¹ 

Öz

Kentler, toplumsal bütünlüğü sağlayan mekânlar olarak, insanlık tarihi açısından önemli bir yere sahiptir. Bu bağlamda kültürel kimlik ve sanatsal faaliyetlerin de, çevresel etkilerden ve kent kimliğinden bağımsız olarak değerlendirilemeyecek olgular arasında olduğu söylenebilir. Kentler sanatçılara görsel ve düşünsel anlamda katkı sağlayan mekanlardır. Sanatta kent konusu, bugün, kente atıfta bulunan sayısız örüntüsüyle, birçok farklı malzemeyle ve kaygılarla karşımıza çıkmaktadır. Zira çağdaş sanat dünyasında sanatın kapsamı genişlemiştir. Sanatın konu, üretim ve sunum alternatifleri çeşitlenirken, kültürel kimliğe olan etkisi, kentlerin ve sanatçıların değişimi hangi koşullar ile gerçekleşmiştir? Çalışmada, bahsi geçen sorulara yanıt olacak nitelikte bilgilere ihtiyaç duyulmuş, kent olgusuyla bağlantılı olarak, kimlik, toplum, kültürel değerler ve sanata değinen alt başlıklar oluşturulmuştur. Çalışmanın amacı kentin, kültür ve sanatın gelişimi ve etkileşimi ile ilgili bilgiler sunmaktır. Çalışma kapsamında, konuyla ilgili yazılı kaynaklar ile görsel kaynaklar taranmıştır. Konunun geniş kapsamı dolayısıyla kent konusundaki incelemeler modernizm ve postmodernizm süreçleri temel alınarak sınırlandırılmıştır. "Türk Resim Sanatı'nda Kent" başlığı altında yer verilen sanat eseri incelemeleri, kronolojik bir sıra gözetilerek Türk Resim Sanatı'nın farklı dönemlerinden üç örnek ile sınırlandırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kent, Kültür, Kimlik, Sanat, Türk Resim Sanatı.

ABSTRACT

Cities, as spaces that provide social integrity, have been important in terms of human history from past to present. Cultural identity and artistic activities, which can be evaluated together with environmental effects and urban identity, are also important facts in terms of human history. Cities are places that contribute to individuals visually and intellectually. The subject of the city can be seen in artworks, with many images referring to things in the urban context, with different materials, and with different concerns. While the scope of art has developed in the contemporary art world, alternatives offered by cities to individuals in making art, and cultural identity have also changed. Well, due to what conditions did the changes of the cities and the artists fed by them take place from the past to the current period? In the article, since there is a need for information that can answer this question, subheadings have been created regarding the urban phenomenon, which refer to identity, society, cultural values and art. The aim of the article is to examine the interaction and development of city, culture, and art. Scope of work; written and visual sources related to the subject were examined. Due to the wide scope of the subject, the studies about the city are limited on the basis of the processes of modernism and postmodernism. The examples of artworks in the last subtitle of the article are limited to three examples from different periods of the history of Turkish paintings, with a historical order.

Keywords: City, Culture, Identity, Art, Turkish Painting Art.

¹ Corresponded Author: Kütahya Dumlupınar University, Faculty of Fine Arts, Painting Department. gulsevım.can@dpu.edu.tr
<https://orcid.org/0000-0003-2222-2635>



GİRİŞ:

Tarihsel buluntular ve çalışmalar aracılığı ile farklı ifade biçimlerinin keşfinin kültürlerarası iletişimi sağladığı, sosyal yapıdaki diğer değişimlerle birlikte bağ kurmayı, birlikte yaşama yetisini ve yerleşik düzeni geliştirdiği görülmektedir. Neolitik Çağ öncesinde hayatta kalma amacıyla sağlanan iletişim, zamanla gelişerek birlikte yaşamayı olanaklı kılarken, insanı, diğer canlılardan farklı olarak mağara gibi yerlerden toplumsal bütünlüğü sağlayan mekânların inşasına yönlendirmiştir.

Birlikte yaşama şekillerinden ilkinin, Neolitik Çağ'da küçük gruplardan köy yerleşmelerine dönüştüğü bilinmektedir. Çatalhöyük, Çayönü, Hacılar tarihteki ilk yerleşik düzen örneklerindedir. 2012 tarihinde Dünya Miras Listesi'ne alınan Konya Çatalhöyük, dünya kent tarihi açısından çok önemli bir yere sahiptir. İnsanlık tarihinde tarıma, yerleşik hayata ve mekânsal yönelime atılan ilk adımlardan birini teşkil eden Çatalhöyük, kendi döneminde sahip olduğu ilklerden dolayı hem "İlkler Beşiği" olarak, hem de "Medeniyetin Beşiği" olarak tanımlanmaktadır (Uyanık ve Berk, 2016: 3). Çatalhöyük kazısı öncesinde, kentlere ait en eski bulguların Mezopotamya'ya atfedildiği belirtilebilir. Çatalhöyük kazılarının işaret ettiği tarımı, toplumsal düzeni, sosyal hukuku, kültürü ve mimariyi günümüze aktaran izler, ilk yerleşik düzen toplumları konusundaki çalışmaların revize edilmesini gerekli hale getirmiştir.

İlk Çağ'da güçlü bir imparatorluk olan Roma İmparatorluğu döneminde kentleşme üst seviyelere ulaşmıştır. Köy ve ilçelerin bağlı olduğu, yoğun nüfusa sahip büyük yerleşim yerleri olan kentlerin inşası, büyümeye başlayan toplumların, daha iyi şartlar için, yerleşik hayata benzer bir düzene ihtiyaç duymalarıyla ilişkilendirilebilir. Toplu grupların, üretim, ticaret, yönetim, iş bölümü, din gibi alanlardaki düzenlemeler ve korunma ihtiyacı gibi etmenlerle coğrafyanın getirdiği imkanlar doğrultusunda kentleşmeye yöneldiği bilinmektedir. Yeni düzenlemeler beraberinde oluşan kitlesel şekillenmenin, artan uygarlık ve görgü seviyesinin, kentleşme hareketlerini, kentin kültürünü ve iletişimini geliştiren etmenler olduğu düşünülebilir.

Kent günümüzde, "sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidış geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşlarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi" şeklinde tanımlanmaktadır (Keleş, 1998: 75). Çalışmanın amacı kentin, kültür ve sanat alanlarıyla etkileşimi konusunda bilgiler sunmaktır. Bir kapsayıcı alan olarak kent, hem bireylere özel alternatifler sunar, hem de çoklu yaşama müsaittir. Kültür ve sanat alanları da bu alternatiflere dahil olarak, kentlileri ve kentsel özellikleri etkilemektedir. Sanatsal ve kültürel birikim, bireylerin yaşamlarına dahil olmakta ve toplumdan topluma aktarılmaktadır. Kentlerin ilgili tanımda da yer alan kapsamlı özellikleri ve tarihsel süreçteki gelişimi, kenti temel alacak bir çalışmanın ana konusu olacak nitelikte geniş bir alanı işaret eder. Dolayısıyla kent, kültür ve sanat olgularının etkileşimi üzerinde yoğunlaşmış olan incelemeye, Yakın Çağ'ın dönemsal pratikleri olan modernizm ve postmodernizm temel alınarak bir sınırlandırma getirilmiştir. Makalenin son alt başlığında yer alan sanat eseri incelemeleri de, Türk Resim Sanatı'nın farklı dönemlerinden üç örnek ile sınırlandırılmıştır.

Makale tarama modelinde desenlenmiş olup, "Modernizm ve Postmodernizm Süreçlerinde Kent Olgusu", "Kültürel Kimlik Bağlamında Kent" ve "Türk Resim Sanatı'nda Kent" alt başlıklarından oluşturulmuştur.

1. Modernizm ve Postmodernizm Süreçlerinde Kent Olgusu

Tarım ve Sanayi Devrimi, çevresel değişiklikler bakımından insanlık tarihinde önemli rol oynamış iki büyük devrimdir. Tarım devrimi sonucunda, köyler ve kentler ortaya çıkmış, yerleşik hayat benimsenmiştir (Kaypak, 2013: 82). Kentleşme, kentlileşme hareketlerini etkileyen modernist deneyimlerin ve Sanayi Devrimi'nin güçlü etkisiyle birlikte insan iş gücünün yerini alan makineler

kullanılmaya başlanmış, üretim biçimleri değişmeye başlamıştır. Sosyal ilişkilerde, sosyo-ekonomik yapılarda ve dolayısıyla da kentsel yaşam biçimlerinde bir değişim gözlenmiştir.

Işık (1993: 30) modernizmin aslında bir kent ütopyası olduğunu belirtmiştir. Yani, modernist düşünceye göre düzenin ve işlevselliğin ön planda olduğu “ideal” bir kent formu olmalıdır. Modernizmi takip eden, 1960’lı, 1970’li yıllardan itibaren dünyada etkileri gözlemlenen postmodern (modern sonrası) süreçteki değişim ise hala sürmektedir. Postmodern dönem kentlerine bakıldığında, kentlerdeki çeşitliliği azaltan benzer yapıların azaldığı, özgünlüğün arttığı, mimari mirasların korunma stratejilerine önem verildiği belirtilebilir.

Postmodern söylem, tüm dünyayı etkisi altına alan küreselleşme sürecinde, yeniden şekillenen kentsel yapıya kendi kimliğini vurmuştur. Postmodern dönem, “sanayi toplumu” aşamasından, yeni bir uygarlık aşaması olan “bilgi toplumu” aşamasına geçilen bir dönemdir. “Fordist” diye adlandırılan ekonomik dönemin kapandığı dönüşüm sürecine “tarihin sonu”, “geç kapitalizm”, “sanayi sonrası toplumu” gibi farklı adlandırmalar verilmiştir (Kaypak, 2013: 82). Aslanoğlu, konumu, ekonomisi ve tarihi açısından ön planda olan kentlerin, dünya düzeyinde gerçekleşen bir kontrol sürecine dahil olduklarını belirtmiştir. Kentler yalnızca ait oldukları ülkenin ve toplumsal yapının bir parçası olmakla kalmayarak, ekonomik anlamda belirleyici roller üstlenmektedir. Teknoloji ve küresellik, kentler arası bilginin ve etkinin yayılmasını ve çekim ortamı oluşmasını sağlamaktadır. Bunun yanında, zaman içerisinde mekânsal sınırlar önemini yitirmiş, “dünya kenti” kavramlaştırması ortaya çıkmıştır. Yine küreselleşme ve teknolojik gelişmeler, dünyayı adeta bir büyük kent haline getirmektedir (Aslanoğlu, 1998: 113, 123). Uluslararası alışveriş ve bütünleşme süreciyle, bilgi ve kültür yayılımı sağlayan küreselleşme, dünyayı bir nevi büyük bir kent haline getirmektedir.

Tomlinson, küreselleşmenin çelişkileri, birbirlerine karşı koyan güçleri içerdiğini, özü gereği kültür, ekonomi, siyaset gibi alanlarla etkileşim içerisinde olduğunu ve yalın toplumsal gerçekleri aşan, çoğalan etkileri olan bir kavram olduğunu belirtmiştir (Tomlinson, 1999: 31). O halde böyle bir sürecin, daha ismi konmadan, kent iletişimleri temel alınarak düşünüldüğünde, çok eski çağlardan itibaren toplumları etkilediği düşünülebilir. Zira “egemen olan kent diğer kenti dönüştürebilir”, “diğer kentlerde olmayan bir şeye sahip olan kent çevresini etkileyebilir” şeklinde ifadelerle ele alınırsa, tam anlamıyla olmasa da küresellik içeriğine yaklaşılabilir. Ancak küreselleşme dönemi diye adlandırılan günümüzde, tüm dünyayı ilgilendiren yeni üstünlükler ve yeni güçler dönüştürücü olagelmektedir.

Bayındır (2011) tarafından, bireylerin kentleşmeyle birlikte üretmekten çok tükettiği, yaşanan mekânları hızla değiştirirken yaşamı şekillendirdiği belirtilmektedir. Bayındır; insanların bugün ataların hayal bile edemeyeceği hızlarda seyahat ettiğini dile getirmektedir. Otomobillerden uçaklara dek çeşitlilik gösteren hareket teknolojileri ile insan yerleşimleri kalabalık merkezlerden farklı mekânlara genişlemeye başlamıştır. Sürekli hareket dolayısıyla kent mekânının görünüşü silikleşir, zira sürücü mekânın içinden geçip gitmeyi isterken, onun tarafından uyarılamaz. Yeni toplum coğrafyasındaki düzen ile seyretmek, hareket etmek noktasında kolaylık sağlanırken, bireyler karmaşıklığı gittikçe azalan bu ortamda ufak hareketler yaparak yoluna devam edebilir. “Televizyon seyircisi gibi gezgin de mekanları uyuşturucu biçimde deneyimleyebilir” (Bayındır, 2011: 11-15). Karakurt da günümüz kentlerinde mekanları biçimleme anlayışını, büyük ölçüde, aldıkları göçlerin, yaşanan mekânları hızla değiştirmenin etkilediğini belirtmiştir. Ayrıca yazar, modern sonrası mimari tutumla, büyümekte olan kentleri tek biçim altında düzenleme anlayışının ortadan kalkmaya başladığını da eklemiştir (Karakurt, 2006: 14).

Kentleşme, yalnızca bir nüfus hareketinden ya da somut inşaların düzeninden ibaret değildir. Kent oluşumları ve olanakları, bireyin hem tekil doğasını, hem de toplumsal durumunu etkiler. Kent, kendi bireylerini aynı coğrafyadaki diğer topluluklardan ayırırken, onların kendi topluluğuyla ve komşu

topluluklarla ilişkilerini şekillendirir. Tüm dünyada süregelmekte olan değişimlerin, sosyal, kültürel, ekonomik, teknolojik boyutta etkileşimlere ve yenilenmelere götürdüğü belirtilebilir.

Bu başlık altında modernizm ve postmodernizm süreçlerindeki kent olgusuna ve toplumsal bilgilere değinilmiştir. Bir sonraki başlık olan Kültürel Kimlik Bağlamında Kent”te, kentlerin kültür ve sanat alanları ile etkileşimi, 18. yüzyıldan itibaren değişimi hız kazanan kent imgeleri ve kültürel değerler konu edilecektir.

2. Kültürel Kimlik Bağlamında Kent

Kültür, “tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan bütün maddi ve manevi değerler ile bunları yaratmada, sonraki nesillere iletmede kullanılan, insanın doğal ve toplumsal çevresine egemenliğinin ölçüsünü gösteren araçların bütünü, hars, ekin”dir (TDK, 2021). Eagleton (2016), kültür kelimesinin Latince kökünün tarım gelişmeleri, ikamet etme, tapma, koruma gibi birçok anlamı karşılayan “colere” olduğunu belirtmiştir. İkamet etme anlamı, günümüzde “kolonyalizm” biçimine ulaşan “colonus”tan gelmiştir. Yazar, modern çağdaki kültür düşüncesinin, değişimine koşut olarak, Latince “cultus”un oluştuğunu, ardından da “kült” haline geldiğini belirtmiştir. İnsanların yüksek deneyimleri, gelenekleri gibi kültürel hakikatlerin bazen kutsal bulunabildiğini, korunup saygı gördüğünü belirten yazar, buradan, kültürün, dinsel otoritenin konumunu miras aldığı çıkarımında bulunmuştur. Yazar kültürü, aktif, doğal bir gelişme eğilimi olarak tanımlar (Eagleton, 2016: 10-11). Günümüzde, yaygın kültür düşüncesine göre kültür, sanat pratiklerinin oluşturduğu bir kavram olarak kabul edilebilmektedir. Ancak insana ve toplumsal yaşama dair değerlerin de, çok boyutlu bir alan olan kültür üzerinde etkileri vardır.

Kültürün öncelikle bir yaşam standardı olarak, insanların sembolik temsil pratikleri yoluyla “anlam” inşa etmeye çalışmaları olarak ele alınması, yaşamsal şeylerin tümünün kültürel kabul edilmesi genellemesi yerine, bazı kategorizasyonların yapılabilesini sağlar. Tomlinson (2004: 33), bireylerin iletişim kurarak yaşamı daha anlamlı hale getirmelerinin de kültürel alan kapsamında konu edilebileceğini belirtmiştir. Kültürel kimlik ise bireyin kendisini millet, ırk, etnisite din ve cinsiyet gibi belirli bir gruba dahil hissetmesi veya bir kesimi benimsemesi anlamına gelir. “Kültürel gelenekler; miras, dil, estetik, kurallar ve örfler gibi kolektif bilginin paylaşılma sürecinde oluşur ve devamlılığını sürdürür.” (Huseh-Chen, 2017: 1) Farklı özelliklerdeki bireyleri barındıran yerler olarak kentler, bu kozmopolit mekânda insanların nasıl iletişim kurduğunu, bireysel veya birlikte kenti nasıl etkilediğini, ondan nasıl etkilendiğini gösteren mekânlardır. İnsanlar burada toplumsal olguları birlikte deneyimler, zihninde konumlandırır, hatırlar. Böylelikle kolektif hafıza, kolektif kültürü anlamlandırır.

Kentlerin, geçmişten bugüne bir yandan kolektif kültüre, diğer yandan da sanatların oluşumuna etkisi olmuştur. Zira kentler, bireylerin aidiyet gereksinimlerini karşılayan evlere benzeyen özellikleri ve imkanları ile bir yandan bireylere özel alternatifler sunarken, diğer yandan çoklu yaşamı olanaklı kılar. Kentliler birlikte yaşamayı deneyimlerken kolektif kültür şekillenmektedir. Kent görüntüleri ve deneyimleri ise duyguları harekete geçirir ve bu noktada sanata yönelen kimseler için teşvik edicidir. Duygu ve düşüncelerin aktarımında kullanılan yöntemlerin tümü olarak tanımlanabilen sanatın ve sanat ürünlerinin, bireyleri çevreleyen alandan izler taşıması kaçınılmazdır. Öncelikle, kente dönük imgeler, eserlerin arka planını oluşturan birer tamamlayıcı olarak algılanmış ve aktarılmış, zamanla, sanat üretimlerinin ana konusu olarak evrilmiştir. Örneğin Rönesans sanatı ile perspektif kullanımı yaygınlaşmıştır, mekan konusunda yanılısma daha matematiksel, daha gerçeğine uygun hale gelmiştir. Bu dönemde mekan resmin bir parçasıdır, ancak daha çok ele alınan figürlerin birer tamamlayıcısı gibi karşımıza çıkmaktadır. Örneğin, Hollanda Rönesans ve Barok dönemi sanatçıları Pieter Bruegel (1525-1569) ve Philips Koninck’in (1619–1688) eserleri, yaşadıkları dönemlerin insan ve çevresine yönelik göstergelerini ön plana alan birer belge niteliğindedir. Ancak, sanatçıların yaşadıkları dönemlerdeki

sanat dünyasında, doğa ve kent unsurlarının figürlerden bağımsız olarak çok ele alındığı söylenemez. Bu bağlamda, 1500, 1600'lü yıllarda tema olarak kenti, kentsel olanı ön planda tutan eserlerin sınırlı olduğu belirtilebilir. 1870'lere gelindiğinde ise, izlenimci resimlerin, kendi dönemleri çerçevesinde ele alındığında, kent ve manzara konularının çeşitlenmeleri bakımından önemli örnekler olduğu gözlemlenebilir. "Zaman ve mekan" bağlamları ile, kişi eylemleri, doğa, bulvar ya da bina betimlemeleri gibi insanı çevreleyen hemen her konu ya da olay, kentle bağlantılı gösterge olarak, bu dönemde ele alınmıştır.

Artun, kent toplumsallığını konu ve sorun edinen sanatlara yönelik röportajında, öncelikle İzlenimcilik akımına yer vermiştir. Artun'a göre, kentin ve kentlinin "icadı" ile, kentten beslenen ilk akım olan İzlenimcilik eşzamanlıdır (Can ve Artun, 2013: 285).

"T.J. Clark, "The Painting of the Modern Life" (Princeton University Press, 1984) isimli kitabında, III. Napoleon'un ünlü mimarı Baron Haussman'ın, Fransa'nın devrim tarihinin yazıldığı dar sokakları yerle bir ederek yerlerine, rahatlıkla izlenebilecek dolayısıyla da kontrol edilebilecek geniş 'bulvar'lar açmasına referans verir. Böylece açıklıklar görünürlükleri arttırmış; görünür olmak 'görünüş'ü de önemli kılmış; geniş bulvarlar, küçük dükkanlarla yetinemeyip, geniş ve çok katlı alışveriş merkezleriyle donanmış; buralardan alışveriş edenlerin kent içindeki karşılaşmaları artmış; hızlanan ekonomi, hızlanan hareket, hızlanan endüstriye eşlik etmiş; ve nihayet gelişen kent, kentten kaçmak isteyenleri de doğurmuş, yeni burjuva sınıfı, kendilerini café'lere, barlara ya da fahişelerin 'görünmez' kuytularına, kır pikniklerine, dağ yürüyüşlerine, deniz kenarı tatillerine atmış ve tüm bunlar İzlenimci resmin ikonik tablolarında tek tek tespit edilmiştir." (Can ve Artun, 2013: 285)

İzlenimcilik'in son yılları olan 1880'li yıllardan itibaren modernizm dönemi başlamış, bu döneme konumlanan ve kültürel alana etki eden birçok sanat akımı ortaya çıkmıştır. Modern sanat örnekleri, kendilerine has üslupları ile daha birçok tema gibi kent temasını da izleyicilere sunmuşlardır.

Kent, içinde barındırdığı dinamiği ve estetiği ile sanatçıyı kaçınılmaz olarak etkilemektedir. Bayındır (2011) bu etkileyişi, belleğin kenti şekillendirirken aynı zamanda kent tarafından da şekillendirilmesine bağlamıştır. Yazar, kentlerin aynı zamanda keyif mekânları olarak algılandığını belirtmiştir. Kent içindeki kalabalıklar çekicidir, zehirleyicidir, üreticiliği ve yaratıcılığı tetikleyicidir. Yazar, Walter Benjamin'e göre modern metropolün, modernitenin tutarlı-tutarsız imgelemlerinin ve mitosun yeni manifestosunun merkez mekânı olduğunu belirtmiştir. David Harvey'in ise; dev ölçekte kentleşmenin sosyolojik, psikolojik, teknolojik ve organizasyonel sorunlarla başa çıkma konusunda ihtiyacının, "modernist hareketlerin fıskırmasına elverişli bir toprak" olduğu düşüncesini aktarmıştır. Modernizm doğal meskenini kentlerde bulmuştur. "Kentler sanatsal yaratıcılık için uyarıcı alanlardır; hayal gücünü teşvik de edebilir, sınırlayabilir de." (Bayındır, 2011: 24, 25). Özellikle 20. yüzyıl sanatıyla birlikte, mimarlık, kültür ve sanat alanını modernize eden pek çok değişimle beraber kentler, köklü bir değişime uğramışlardır. Modernizm ve sanayileşme, ekonomi, siyaset, sanat gibi birçok alanı etkilediği gibi kent görünümünü de dönüştürmeye başlamış, dolayısıyla kendisine paralel ya da karşıt tutum ve yaklaşımları beraberinde getirmiştir.

Modernizm sonrası ortaya çıkan postmodernizm dönemi, modernizmin devamı olmakla birlikte, onun eleştirisini de içeren en kapsamlı örnektir. Karakurt, postmodern sürece geçişte, kentler için önemli bir unsur olan mimari üslupların değişikliğine değinmiştir. Yazar, postmodern düşüncenin modern mimari işleyişine olan eleştirisini içeren metninde, modern mimarların planlarını üretirken, kentin kendi haliyle de bir sanat yapıtı olduğunu gözden kaçırdıklarını belirtmiştir. Birbiri içine geçmiş birçok yapının çeşitliliği, bireysel kararların, planların, bir araya gelişlerin ve etkileşimlerin sonucudur. Aynı karmaşıklığı içeren ve düzenleyen yeni bir planı tasarlamak, kent yapısını kavramak ve yönetmek tek elden zordur. Karakurt, bu tarz düşünceler neticesinde günümüz kentinde, modern kent planlama anlayışının, postmodern kent tasarımına evrildiği yönünde görüşler olduğunu belirtmiştir.

Postmodernite ile kentler bir kolaj gibi bütünleşen, hareketlenen, farklı mimari üslupların eklektik kullanımına olanak veren mekanlar haline gelmektedir. (Zengel, 2002: 92, Karakurt, 2006: 14)

Farklı malzeme ve üslupların eklektik kullanımı yalnızca mimaride görülmez. Sanat alanında önceki üslup ve yaklaşımları yer yer reddeden, yer yer referans alan, çok kapsamlı bir tutum oluşmuştur. Postmodernizm, çoğulcu kültüre, kuralların sorgulanabilirliğine, teknolojik imkanlara, yenilenmeye dayalı bir bilgi çağını işaret ederken, kültür ve sanat hareketlerini oldukça etkilemiştir. Ayrıca, postmodernizm sanat alanındaki hareketler bağlamında bir akım gibi değerlendirilmekten çok, birçok yaklaşımın benimsediği bir tutum olarak değerlendirilebilir. Örneğin Duchamp, Robert Morris ya da Robert Smithson farklı yaklaşımlar sergileyen sanatçılardır, ancak üç sanatçı da postmodern sürecin özelliklerini yansıtmaktadır. Sanatçılar üretimlerine genellikle mekanın kendisini de dahil etmektedir. Mekân sergi salonlarının dışındadır; şehrin bir kesiti, bir bahçe ya da herhangi bir bina sergi alanı olarak karşımıza çıkabilmektedir. Kent yapıları, doğal alanlar, yani fiziksel mekân olgusu artık üretimin bir parçası olarak, onu değiştirerek kaderinde rol oynar.

Bilgi çağının getirilerinden olan dijital ortam ve olanaklar da, günümüz sanatının kent bağlamındaki üretimlerinde kullanılabilir. Dijital olanaklarla bir mekânın görüntüsü yeniden biçimlendirilebilir, ya da yeni sanal mekânlar yaratılabilir. Bunun yanında, oluşturulan sanal mekanlar, teknolojik imkanlarla salonlara, dev ekranlara ya da kente yansıtılarak, üç boyutlu yansımalar halinde sergilenebilir. Dijital imajların yansıtılmasıyla mekân, üretime yeni bir bağlam olarak eklenmektedir. Yine sanal olanaklar, yeni kent görünümüleri yaratılmasına olarak sağlar. Kent kimlikleri için önemli olan kent mimarisi, kent peyzajı gibi alanlarda, dijital çalışmalar yapıp, alternatif görünümler düzenlenmektedir.



Resim 1: İspanya'nın Malaga ilinde bulunan Alhaurin de La Torre'den bir görünüm. Kaynak: <https://www.malaga.es/medioambiente/1330/noticias>



Resim 2: Peter Kogler, Untitled, 2010, Projektion, de Innenhafen Duisburg. Kaynak: <https://www.kogler.net/wordpress/photos/1017/>

Alhaurin de La Torre konulu görselde, yerel halkın ürettiği, el örgüsü örtülerin birleştirilmesiyle oluşturulmuş bir tente görülmektedir. Plastik tente kullanmak yerine el işi bir tente kullanmak, hem daha sağlıklı bir alternatif sunmuştur, hem de kentin kimliğine özgünlük anlamında etki etmiştir. Farklılık, mekanı turistik açıdan da bir cazibe merkezi haline getirmiştir. İkinci örnekte, sanatçı Peter Kogler'in Almanya'nın Düsseldorf kentine bağlı Duisburg'ta gerçekleştirdiği, dijital yansıtmanın kullanıldığı bir düzenleme görülmektedir. İkinci kent görseli de, özgün kent kimliği olgusuna farklı bir pencereden bakılmasına olanak sağlar. İki örneğin ortaklıkları ise şehir görünümüleri olmalarının yanı sıra, postmodern sanat üretimleri olmalarıdır. Örnekler, postmodern süreçte hem yeni teknolojinin kullanıldığını, hem de eski fikir ve uygulamaların, yeni bir bakışla revize edildiğini göstermektedir.

Günümüzde modern kent tasarımının yerini postmodern kent tasarımına; modern toplumların da yerini postmodern toplumlara bıraktıkları yönündeki düşünceler baskındır. Dolayısıyla, kültür kalıpları da değişmektedir. Toplumlar geleneksel değerleri sorgularken, yeni toplumsal değerler yerleşmektedir (Kaypak, 2013: 80).

3. Türk Resim Sanatı'nda Kent

Kentleşmenin kültürel ve sanatsal etkileri, dünyada olduğu gibi Anadolu topraklarında da hissedilmiştir. Küreselleşmenin gündeme geldiği günümüzün çok daha ötesinden bu yana Anadolu, Doğu ile Batı arasındaki konumu dolayısıyla, çeşitli dışsal ve içsel gelişmelerden beslenen bir yer olmuştur. Kentlerin inşasında şifahaneler, kervansaraylar gibi, hem kendi toplumlarının, hem de misafir toplulukların gereksinimlerini karşılayan birçok yapıya yer verilmiştir. Yapılar günümüze dek kısmen korunmuştur. Anadolu Selçuklu mimarisi, Osmanlı mimarisi gibi dönemlere dönük mimari ve yazınsal incelemeler, dönemlerin kendine has siyasal, kültürel, sanatsal ve kentsel altyapısı ile ilgili fikirler vermektedir.

Özcan (2010), Selçuklu dönemini, Anadolu-Türk kentlerinin mekânsal altyapısının oluştuğu bir yerleşim süreci olarak adlandırmıştır. Anadolu Selçuklu kentlerinin düzeni, Anadolu'da var olan Bizans yerleşim kültürünün de etkileriyle, kökenleri Orta Asya ve İran coğrafyasına uzanan Türk-İslâm toplumunun yaşamsal ve mekânsal gereksinimlerine göre uyarlanmış, yapılandırılmıştır. Yani, Türk-İslâm toplumundan Anadolu'ya aktarılan kültür birikimi, Bizans yaşantısının ve yerleşim kültürünün altyapısı ile geleneksel yaşam biçiminin getirdiği ihtiyaçlar doğrultusunda birleştirilerek yapılandırılmıştır. Selçuklu dönemi üzerine yapılan araştırmalar, Selçuklu dönemi kent kültürünün ve sanatsal ürünlerinin, kısmen de olsa, coğrafyalar-arası ortaklıkları yansıttığını göstermektedir (Özcan, 2010: 195). Ökmen ve Yılmaz (2009), Büyük Selçuklu'dan Anadolu Selçuklu Devleti'ne geçişte, kent yapısı ve özelliklerine ilişkin bazı farklılaşmaların görüldüğünü aktarmıştır. Büyük Selçuklu döneminde büyük ölçüde Arap tarzı kentler kurulmaktayken, özellikle Türk boylarının Anadolu'ya göç etmesi ile birlikte Anadolu kentleri kendine özgü biçimlenmeye başlamıştır. Yazarlar, Anadolu Selçuklu Devleti dönemindeki kentsel gelişmelerden en dikkat çekeninin, yeni baştan ordugah kentler kurmak yerine, kiliselerin camiye çevrilmesi gibi, mevcut imkanları işlevsel olarak dönüştürerek değerlendirmek olduğunu belirtmiştir (Ökmen ve Yılmaz, 2009: 3). Selçuklu döneminde var olan kent düzenleri işlevsel olarak yeniden ele alınırken, cami, kervansaray, hamam, han, türbe, medrese gibi Selçuklu mimarisini yansıtan yeni kent oluşumları da gerçekleştirilmiştir. Selçuklu İmparatorluğu vasıtası ile Anadolu'ya aktarılan ve burada yeni mimari yapılarla, kurumlarla dönüşen kent kültürü, Osmanlı dönemi için de zengin bir alt yapı oluşmasına zemin hazırlamıştır.

Osmanlı Devleti'nde kentler, siyasi-idari sistemin işlediği, yerel yönetim hizmetlerinin örgütlenip etkin bir şekilde sunulduğu önemli merkezlerdir. Osmanlı sisteminde kent, siyasi, idari ekonomik, dini, sosyal ve kültürel alanların da merkezi konumundadır. Osmanlı Devleti'nde de Bizans'ta olduğunun aksine şehirler köylere hakimdir. Osmanlı döneminde, özellikle 18. yüzyıldan itibaren, Avrupa etkileşimi ile yeni yapılanmalar, yeni anlayışlar ortaya çıkmıştır. Padişahlık sisteminin mutlak gücü azalırken, dışa dönük genişleme siyaseti geçerliliğini kaybetmiştir. (Ökmen ve Yılmaz, 2009: 8-10). Diğer yandan, Batılılaşma hareketlerinin bir sonucu olarak siyasi değişimler gibi, sosyal ve kültürel değişimler de gerçekleşmiştir.

İslam dininde tasvire yeterince başvurulmaması dolayısıyla, batılılaşma hareketlerinden önceki Türk Sanatı'nda daha çok mimari, minyatür, hat gibi sanat alanları öne çıkmaktadır. Başlangıcı Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine rastlayan, Osmanlı'dan Türkiye Cumhuriyeti'ne uzanan değişim sürecinde, sanatta tasvir ve yeni yönelimler daha çok ön plana çıkmıştır. Tarihsel özelliklere günümüzde, korunmuş mimari yapılardan müzelere, yazınsal araştırmalardan halk ağzına değin uzanan birçok yol ile ulaşılabilmektedir. Geçmişten bu yana aktarılmış, varlığını korumuş, ya da dönüşmüş birçok değer,

Anadolu topraklarındaki bireyler için bir kültür birikimini de sağlamaktadır. Bu şekilde her türlü fikir ve aktarım, zaman içerisinde dönüşerek, kentlerin, ülkelerin ve ulusların oluşturduğu toplumsal hafızayı geliştirmektedir.

Anadolu topraklarındaki kent ve sanat konusu, öncelikle, Matrakçı Nasuh Efendi'ye ait olan "Beyan-ı Menazil-i Sefer-i İrakeyn-i Sultan Süleyman Han" adlı yazması üzerinden incelenebilir. Matrakçı Nasuh, 16. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu döneminde yaşamış, kent ve kültürel değerler konularında önemli eserler bırakmış çok yönlü bir minyatür sanatçısı, nakkaştır (Tükel, 2005: 41). Türk Minyatür Sanatı'nın kökeni Uygurlar'a kadar gitmektedir. Ancak ilgili sanatın özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nda, İstanbul'un fethinden sonra gelişme kaydettiği bilinir. Bu dönemleri takiben minyatür ve kitap resmi alanında nitelikli çalışmalar ortaya çıkmıştır. İlgili yazma, düzenleniş mantığı ve sunumu dolayısıyla oldukça ön plana çıkmış eserlerden biridir.

Bazı sanat üretimleri, sanatçısının görsel üslubunun yanında bir bilgi içererek, harmanlanarak izleyicilere sunulur. Bu anlatım tekniği ile sanat üretimi yalnızca sanatsal olma durumunu aşar, belgesel bir nitelik de kazanabilir. Osmanlı Dönemi'nde yaşamış Matrakçı Nasuh Efendi'nin eserlerinde kent dokularını, limanlardan fetih bölgelerine dek birçok detayı minyatür sanatı ile aktarması, belgesel niteliğe önemli bir örnektir. Böylelikle, bir yandan kent olgusu farklı bir anlayışla kültürel kimliğe etki etmiş, bir yandan da belge niteliği taşıyan betimlemeler tarihsel bir değer kazanmıştır.



Resim 3: Matrakçı Nasuh, Beyan-ı Menazil- Sefer-i İrakeyn, "9.a yüzü kesiti, Galata. Kaynak: <https://www.oguztopoglu.com/2014/11/matrakc-nasuh-galata-minyaturu.html>

Kanuni'nin Irak Seferi'ni konu alan yazma, sefer sırasında geçilen menzillerin minyatürlerinden ve konaklama, alışveriş, siyasal ilişkiler, yönetsel uygulamalar gibi kentsel bilgiler sunan metin bölümlerinden oluşturulmuştur. Uşun Tükel, tıpkı bir film şeridi gibi sıralanmış, ustaca kurgulanmış yazmanın minyatürlerinin ilk kez Albert Gabriel'in dikkatini çektiğini belirtmiştir. Alan taramasında Walter Denny, Norman J. Jonston, Hamit Sadi Selen gibi düşünürlerin yanı sıra daha birçok akademik çalışmada yazmanın minyatürlerinin konu edildiği görülmektedir (Tükel, 2005: 41). 16. yüzyıl bağlamıyla değerlendirilirse, avangart tutumu dolayısıyla Matrakçı Nasuh'un minyatürlerinin öncü sanat ürünleri olarak kabul edilebileceği de belirtilebilir.

Tükel, Beyan-ı Menazil'in, gerçeği tamamen yansıtmak değil, gerçeğin bellekteki imgesini çağrıştırmak veya kentin ana hatlarını göstermek için görüntüsel göstergelerle oluşturulduğunu belirtmiştir. (Tükel, 2005: 43). Zaten sürekli değişmekte olan kentlerin gerçekleri de hızla değişmektedir. Sayısal bir düzene oturtulduğunda, kent mimarisinin konumu ve biçimi gibi özellikleri bakımından var olan düzene uygunluğu, "gerçeğin bellekteki imgesinin çağrıştırılması"nın gerçeğe bağlı kalınarak sağlandığını gösterir. Ayşe Çetin de Matrakçı minyatürlerindeki mekân tasarımlarında daima rasyonel bir mantık sürdürüldüğünü belirtmiştir. Bu minyatürlerde kentlerin mimari ölçü ve biçimi belge niteliğindedir. Genel olarak bir seyir belgeleme defteri gibi, detaylı notlar ve betimlemeler kullanılarak bir teknik geliştirilmiş, yapılar şablonuz resmedilmiştir. Yazar, yer alan yapıların detaylarının kent planı doğrultusunda incelendiğinde, çoğunun günümüzdeki konumları ile örtüştüğünü belirtmiştir. Kentlerin konum planları, çevresel ilişkileri, köprü ve yol gibi ulaşım bağlantıları, bağlantı kapıları minyatürlerinde görsel destekler ile güçlendirilerek görüntülenmiştir. Minyatürlerde kent içerisindeki ulaşım, sirkülasyona dek birçok detay görülebilmektedir. Çetin, minyatürlerin, Matrakçı Nasuh'un derin mimari bilgi donanımının göstergeleri olduğu çıkarımında bulunmuştur (Çetin, 2018: 122).

Çetin, Matrakçı Nasuh'un önemli olanı öne çeken tavrının, İstanbul tasvirinin genel görünümünde de bulunduğunu, tasvirde şehrin önemli yapılarının yapısal özellikleriyle konumlandırılırken, aralarındaki evlerin de temsilcileri ile gösterildiğini aktarmıştır. Şehirdeki Bizans ve Osmanlı yapıları, camiler, kiliseler, anıtlar, kıyı şeritlerindeki özellikler genel özellikleriyle canlandırılmıştır. "(Atasoy, 2015: 10: Çetin, 2018: 123). İstanbul sahnelerinin çalışıldığı minyatürlerden "Galata betimlemesi" minyatüründe, günümüzün kent silüetine uyumlu bir tarihi doku tasviri ayırt edilmektedir. Bazı yapıların ise günümüze ulaşmadan yıkılmış olabileceği düşünülmektedir. Çetin, klasik minyatürlerde sanatçıların tasarısı olarak eklenebilen, aslına uyumlu olmayan mekanların ve yerleştirmelerin, Matrakçı'nın minyatürlerinde görülmediğini belirtmiştir. (Çetin, 2018: 123).

Kumcu, sanatçının farklı minyatürlerinde bulunan göstergelerin kıyası üzerinden bir inceleme yapmıştır. Yazar, yapısal özellikler gibi, insan, ağaç, mevsimsel özelliklerin göstergeleri gibi göstergelerin de, ilgili yazmada istikrarlı ve bilinçli tercihlerle ele alındığını belirtmiştir. İstanbul minyatüründeki gemilerde insan figürü bulunmazken, İstanbul Boğazı betimlemesinde kürek çeken sandalcılar görülmektedir. Yazmada başka bir yerde insan figürü bulunmamaktadır (Kumcu, 2014: 169). Kanuni'nin ikinci Macaristan seferini konu alan, 949/950-1542/43 yılları arasındaki olayları anlatan Târih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad adlı eserinde ise figürler bulunur (Toklucu, 2010: 15). Kumcu'nun bir başka çözümlemesi Matrakçı'nın eserlerindeki ağaç göstergeleri üzerinedir. Çöl ikliminde, kentsel alanlar ile bağlantılı konumlanmış hurma ağaçlarının çoğunlukla meyveli gösterilmesi, meyvelerin, kent insanların beslenme ya da ticari ihtiyaçları için özellikle ekilmiş olduğunun kanıtıdır. Yerleşim yerlerinden uzakta bulunan hurma ağaçlarının ise meyvesi yoktur. İstanbul'dan Niğde'ye kadar olan konaklama menzillerindeki üslupsal yakınlıktan da bahsedilmiştir. Minyatürlerde özenle işlenmiş, yeşil bir doğa ile karşılaşılmaktadır. Bağdat ile Han-ı Berbat arasındaki doğa göstergeleri ise farklıdır; artık bitki örtüsünün azaldığı görülebilmektedir. Kumcu, sefere giden ordunun kış koşulları ile geri dönemediğinin, çevredeki türbe ve kutsal mekanların da bu zamanlarda ziyaret edildiğinin Matrakçı'nın eserlerinden anlaşıldığını belirtmiştir. Bu açıklamaları takiben, yazarın,

Matrakçı'nın üslubunun ve kentin yapısal özelliklerini aktarırken seçimlerinin, eserlerini yalnızca tekdüzelikten kurtarmaya yönelik süsleme çeşitlemeleri olarak görülmemesi gerektiğinin altını çizdiği belirtilebilir. Aktarılmış göstergeler, doğrudan sunduğu bilginin dışında başka bilgileri de işaret etmektedir (Kumcu, 2014: 169).

Yakın geçmişte Anadolu'da büyük kentler gelişmiştir. Eski yerleşim yerleri, antik buluntular, doğal unsurlar veya yeni yapılar beraberinde kentler, ticaretin, kültürün ve sanatın varlık gösterdiği cazibe merkezleri haline gelmiştir. Özellikle Cumhuriyet dönemine geçiş sürecinde, bir yandan geleneksel sanatlar icra edilirken, diğer yandan Batı resim geleneğini takip eden sanat üretimleri ortaya çıkmıştır. Batı etkileşimi ile izlenimci anlayışa yakın kent resimleri de üretilmiştir.

Nazmi Ziya Güran (1881-1937), dönemindeki birçok sanatçı gibi, izlenimci anlayışa yakın kent ve manzara resimleri üretmiştir. "Taksim Meydanı" adlı eser, sanatçının vefatından önceki döneme tekabül eden, ustalık eserlerinden biridir. Eserde sanatçının gözünden 1935'li yıllardaki Taksim Meydanı'nın tasviri ile, dolayısıyla da toplumsal bir alanın modernleşme olgusu ile karşılaşılır. "Taksim Meydanı", Cumhuriyet'in ilanından 1935'li yıllara kadar, 15 yıl gibi kısa bir sürede, kente modern yaşantının yerleşmesinin bir kanıtı gibidir. Eser, bir önceki örnek olan Matrakçı Nasuh Efendi yazması gibi, belgesel niteliği olan göstergeler barındırmaktadır. Kent meydanındaki modern giyimli figürler, hemen her figürde bulunan şapkalar, arka planda yer alan Cumhuriyet Anıtı, bu fikri destekleyen, öne çıkmış birer gösterge olarak ifade edilebilir.



Resim 4: Nazmi Ziya Güran, Taksim Meydanı, 1935. Kaynak: <https://artsandculture.google.com/>

Gökkaya, Nazmi Ziya'nın İstanbul resimlerini ele alırken, onun tam bir İstanbul portrecisi olduğunu belirtmiştir. Kent konusundaki diğer eserlerine, İstanbul Boğazi, Karacaahmet Mezarlığı, Langa

Bostanları, Çamlıca, mahalle kahveleri gibi betimlemeleri örnek verilebilir. Gökkaya, Nazmi Ziya'nın resimlerinde çoklukla Paul Signac etkilerine rastlandığını belirtmiştir. Renkleri palet üzerinde değil, tuval üzerinde saf haliyle yan yana gelen küçük noktacıklar olarak birleştirmesi, onu çağdaşı olan pek çok Türk ressamında görülmeyen bir çalışma tarzına yönlendirmiştir. Renklerin, özellikle de sıcak ve soğuk renklerin sistemli kullanımı da sanatçının eserlerindeki üslup ortaklıklarından biridir. Gökkaya, sanatçı Nurullah Berk, yazar Kemal Erhan gibi kimselerin Nazmi Ziya'nın güçlü üslubuna dönük düşüncelerini de paylaşmıştır (Gökkaya, 2013: 64, 61). Sanatçı, çağdaşlarından farklı olarak tuşlarla etüt etme tekniğini kullanmasının yanında, konuları, estetik görüşü ve üslup farklılığı ile de ön plana çıkmaktadır. Yani, sanatçının eserleri, hem plastik unsurlar açısından, hem de anlatı açısından oldukça güçlüdür. İlgili resimde de duyguları harekete geçiren bir üslup ve anlatı olduğu görülmektedir. Resim, izleyicide eski bir fotoğrafı seyretme etkisi yaratabilir.

Postmodernizmin de etkisiyle oluşan, duyarlı, sorgulayıcı, kabul edici, üretici ve alıcı kitlesi çok yönlü olan günümüz sanat ortamının oluşma sürecine dek Türk Sanatı, "Taksim Meydanı" örneğindeki gibi, daha çok sınırlılıkların azaldığı, batı etkisinin arttığı dönemlerde değişim göstermiştir. 2000'li yılların Türk Sanatı'nda, geleneklerin ve kolektif belleğin getirdiği tecrübe, güncel olanı takibin getirdiği bilinçlilik ve özgürleşme ile yeni okumalar ve yaklaşımlar yer bulabilmektedir. Hafriyat sanatçı grubu da, "kent ve toplum" bağlamlarıyla değerlendirilebilecek birçok konuya değinmiş önemli bir çağdaş sanat grubudur.

Hafriyat, Antonio Cosentino, Hakan Gürsoytrak, Mustafa Pancar ve Murat Akagündüz tarafından 1996'da kurulan bir sanatçı topluluğudur. Benzer sosyolojik yaklaşım ile birçok sanatçının da yıllar içinde Hafriyat üyesi olduğu bilinir. Grup, birçok sanatçı inisiyatifinin oluşmasında etkili olmaya 2000'li yıllarda da devam etmektedir.

Sanatçılar; kentte barınanların durumu, işçi, polis ya da politikacılar, sokaklardaki inşaat ya da trafik, göç ya da tatil hareketleri gibi kentin gündelik yaşamını etkileyen konuları ve bunlarla ilgili olan "kentsel dönüşüm"ü ele alan pek çok sanat üretimi ve etkinliği gerçekleştirmiştir. Zamanla, her biri kendi üslubunu geliştirirken, bir yandan da gerçek birer kent sosyoloğu haline gelmişlerdir. Artun, en dikkat çekici özelliklerden birinin, en başından itibaren "Hafriyat" ismi konusunda gösterdikleri cömertlik olduğunu belirtmiştir. (Can ve Artun, 2013: 286, 287). Grubun kurucu sanatçılarından Antonio Cosentino, hafriyat adının bir grup sanatçısının resminden geldiğini belirtmiştir. Gruba bir isim aranırken resmin isminin dikkatlerini çektiğini, sözlükte "yeni yaşam alanları açmak" diye bir karşılığı çıkınca ilginç bulduklarını belirtmiştir (Güngör, Cosentino: 2009). Gruba ismini veren resim, ilerleyen paragraflarda konu edilecek olan Mustafa Pancar'ın resmidir. Hafriyat genel anlamıyla "kazı" olarak da bilinir. Kazı çalışmaları sonucu ortaya çıkan malzemelerin kaldırılmasını da kapsayabilir. Cosentino'nun açıklamasının yanında, kelime anlamının hem "kentsel bir eylem"e gönderme yaptığı, hem de "yapıbozumsal bir strateji"ye gönderme yaptığı düşünülmektedir. Yapıbozumun, her ne kadar kısaca ifade edilebilecek bir okuma değilse de, bir yapının (metnin, sanat üretiminin) parçalanarak çözümlenmesi, tüm uyum ve çelişkileri ile yeniden ele alınması olduğu belirtilebilir.

Silahtarlıoğlu, Hafriyat'ın gelişiminin, Türkiye'nin sosyal, politik, ekonomik ve kültürel düzeydeki gelişim ve değişimi ile paralellik gösterdiğini belirtirken, grubun oluşum sürecini şöyle ele almıştır:

Türkiye'de sanat, özellikle 1980 askeri darbesiyle, örgüt kelimesinin kullanımının bile korku yarattığı dönemde değişmeye başlamıştır. Bu dönem sonrasında, Türkiye'de örgütlenme, kolektif olarak hareket etme anlayışı tam yerleşmemişken, sanatçılar birlikte hareket etme ihtiyacı duymuşlardır. Uluslararası Plastik Sanatlar Derneği bu ihtiyaç doğrultusunda çaba sarf etmiştir. Hafriyat sanatçıları ve benzeri diğer sanatçı inisiyatifleri de yine bu dönem sonrasında öne çıkan etkinlikler gerçekleştirmiştir. Ülkemizde 1980 askeri darbesinin getirdiği sıkıntılı ve dönüştürülen Türkiye koşullarından sonra, Özal

dönemi ile birlikte, görece refah düzeyinin arttığı bir dönem başlamıştır. Hafriyat sanatçı grubu ve benzeri diğer sanat oluşumlarını anlama çabası sırasında, toplumsal, siyasal ve kültürel durumun da değerlendirilmesi gereklidir (Silahtarlıoğlu 2009, 43: 3).

Sanat, toplum ve siyaset birbirinden bağımsız değildir. Toplumsal, siyasal veya kültürel etmenler hemen her dönemde sanat hareketleriyle bağlantılı olsa da, bazı olayların sanata yön verme noktasında daha baskın olduğu belirtilebilir. Bu tarzda olayların, 1990'lı yılların Türk Sanatı ortamındaki karşılıklarından birinin ise, postmoderniteye adapte olma süreci olduğu söylenebilir.

Antonio Cosentino, Hafriyat grubu olarak tartışılması gereken şeyin aslında biçim ve malzemeden çok "içerik" olduğunu fark etmelerini, Türk sanat ortamında dönüşüm döneminde gözlemlenen ayrımlar üzerinden açıklamıştır. İlgili dönemde, kullanılagelen teknikler ve daha "new media", daha yeni teknikler arasında ciddi bir ayrım oluşmuştur. Sanatçı, Hafriyat grubu olarak, bu ayrımın yapay bir şey olduğunu düşündüklerini, aslanan şeyin bir sanat üretiminin anlamı olduğunu savunduklarını belirtmiştir (Güngör ve Cosentino: 2009). Zira yeni olanı savunma ya da onu dışlama, tekniğe takılı kalırken içeriği önemsizleştiren bir tutumdur.

Cosentino, müzelerin, postmodern söylem içeren sanat, modern tuval resmi gibi ayrıştırmalara girmeden, bir tutuma öncelik vermeden, tüm bu sanat eserlerini tarihsellik bağlamı içinde yan yana sergileyerek bu tartışmaları sonlandırdığını belirtmektedir. Zira müze kavramı, barındırdığı sanat üretimlerine tarihsellik bağlamı içinde bir değer atfederek, bir anlam yükleyerek, onları tekrar yan yana getirmekle yükümlüdür (Güngör ve Cosentino: 2009). Sanatta önem noktası yalnızca teknik açıdan çağı yakalamak değildir. Bir tuval resmi de kavramsal alt yapısıyla postmodern bir söylem içerebilir. Bugün, iyi bir çağdaş düzenlemeyle iyi bir tuval resmi müzede zaten yan yanadır. Müzelerin yansız yaklaşımı, diğer disiplinler ve multidisipliner yaklaşımlar için de değişmemektedir.

Dönem incelemesini takiben, grup ile aynı adı taşıyan, grubun oluşturulduğu ilk yıllarda yapılmış olan "Hafriyat" eseri incelenebilir. Resmin sanatçısı Mustafa Pancar'dır. Hafriyat resminde, sıradan olmayan bir kent manzarası ile karşılaşmaktadır. Deniz, kara, deniz sıralamasının ortasında, kuru yaprağa benzeyen bir adacık izlenimi veren alan, ilk göze çarpan göstergedir. Belirli bir gözlem sonucunda bu adacığın insan eli ile yapılmakta olduğu anlaşılır. Zira bir hareket vardır; gündelik hayatın hareketlerine eklenen ancak sıradan olmayan bir hareket doğal, doğadan olmayan bir şeyi doğala eklemektedir. Kamyonların, hafriyat malzemelerini, toprağı denize dökme anı üst açıdan izlenmekte gibidir.

İstanbul Modern Sanat Müzesi'nin paylaşımına açtığı bir videoda Mustafa Pancar, resmin, bir anlatım ve hikaye resminden çok bir imge resmi olduğunu belirtmiştir. Buradaki imge, bir kara parçasının genişlemesidir. Kıyı dolgu çalışmaları, bir kıyının genişletilip yeni yaşam alanları açması ise alt motif olarak işlenmiştir. Sanatçı, resme yukarıdan bir bakışın söz konusu olduğunu belirtmiştir. Resmin, burada yeni bir kara parçası oluşturulacağını, ardından üzerinde binalar, yollar, parklar gibi yerleşim yerlerine dönük alanlarla tekrar çalışmalar yapılacağını imlediğini belirtmiştir. Bu imge, şehrin düzensiz gelişmesine de gönderme yapmaktadır. Resimde özellikle bir mekan belirtilmese de, resmin dayandığı imgenin, gitgide düzensiz şekilde genişleyen yapısı ile İstanbul olduğu belirtilmiştir. Sanatçı, 1990'lı yıllarda, çocukluk dönemine tekabül eden yaşlarında, Marmara sahillerinde yapılan kıyı genişletme çalışmalarına, çalışmaların kent görünümdeki etkisine şahit olmuştur ve eserin bu bilinç ile ortaya çıkmış olabileceğini belirtmiştir (Pancar: 2013). Buradan, sanat üretiminin kıyı genişletme çalışmalarına karşı eleştirel bir söylem barındırdığı belirtilebilir.



Resim 5: Mustafa Pancar, Hafriyat, tuval üzerine yağlı boya, 1996. Kaynak: <https://mustafapancar.com/tr/1996-hafriyat-ilk-sergi/>

Gündelik yaşam hafriyat sanatçlarına zengin temalar sunmuştur. Yine gündelik yaşam, sunduğu temaların sorgulanabilirliğiyle bir tartışma ortamını tetiklemiştir, tetiklemeye de devam edecektir. Zira kentlerin kendine özgü bir kimliği vardır, makalede yer yer ele alınmış etmenler bu kimliğe etki ederken, bireysel yaşam alanlarını da etkilemiş olur.

Pelin Tan (2012), “Mekânın Koşulsuz Deneyimi” başlıklı çalışmasında kentsel yerelliklerin, onlarla birlikte var olan, bağlı oldukları heterojen bir gövde yarattığını belirtmiştir. Çalışmanın özel alanı olarak konu ettiği, kentlerdeki bir tür eşik olan “surlar” üzerinden açıklamasına devam etmiştir. Surun her iki tarafında da yaşamını sürdüren topluluklar, sur çevresinde kendi uzamsal ilişkilerini kurarlarken, etik değerlerini de oluştururlar. Birbiriyle bağlantılı farklı uzamsal ilişkiler, kentsel pratiğin zeminini oluştururlarken, öte yandan güncel bir alanın kurulmasına katkı sağlarlar (Tan, 2012: 31). Tan, açıklamasını sıra dışı mekânlar konusundaki Peter Lang alıntısı ile sürdürür:

“Marjinal mekânları tanımlarken Peter Lang, kentsel mekânların sınırında ya da arasında varolan kentsel bölgeleri, sürekli bir dönüşüm sürecinde olan güncel alanlar olarak tanımlar: “Güncel alanlar, inşa edilmiş kentin negatifini, arada kalmış ve marjinal olan tarafını, terk edilmiş ya da dönüşüm geçiren mekânlarını oluştururlar. Bunlar, ortadan kaldırılmış hafıza mekânları [lieux de la mémoire], kentsel sistemlerin bilinçdışı bir biçimde varoluşu, organik ve organik olmayan, doğal ve yapay arasındaki yüzleşme ve etkileşim mekânlarıdır. Lang’in görüşünü takip edersek, kent surlarındaki müdahaleler ve yaşama pratikleri aynı zamanda kentin dönüşümünü de simgeler.” (Tan, 2012: 31)

Süregeleyen yaşantının, alışkanlıkların ve yeni koşulların oluşturduğu sosyo-ekonomik, sosyo-kültürel yapıdaki değişikliklerin çatışması, bireyler üzerinde oldukça etkilidir. Bireylerin tarihsel, geleneksel ve

güncel birtakım öğrenmeler yaşamaması, dolayısıyla hem bireysel, hem de toplumsal bir farkındalık oluşması, sanat alanında duyarlılık ile ele alınan konulardır.

SONUÇ:

Makalede öncelikle kentlerin oluşum süreçlerine değinilmiş, toplumsal ihtiyaçlardan, gerekliliklerden ortaya çıktıkları görülmüştür. Ardından, 18. yüzyıldan itibaren değişimleri hız kazanan kentler, toplumsal yaşam ve kültürel kimlik bağlarıyla değerlendirilmiştir. Dönem incelemelerinde, 18. yüzyıldan itibaren Sanayi Devrimi'nin etkisiyle değişmeye başlayan Dünya düzeninin, kentleri kaçınılmaz olarak etkilediği görülmüştür. Modernizm döneminde Sanayi Devrimi'nin güçlü etkisiyle birlikte üretim biçimleri çeşitlenince, sosyal, siyasi, ekonomik yapılarda, kültür-sanat yaklaşımlarında, kent görünümü ve kentsel yaşam biçimlerinde, birbirlerini etkileyen birçok alanda değişimler gözlenmiştir. Günümüzde ise, tüm dünyayı etkileyen "sanayi toplumu" aşamasından, postmodern dönemin getirdiği olan "bilgi toplumu" aşamasına geçilmiş bir dönemde yaşanılmaktadır. Bu yeni uygarlık aşamasında, kentlerin ait oldukları ülkenin ve toplumsal yapının bir parçası olmakla kalmayarak, sosyal ve ekonomik anlamda belirleyici roller üstlendiği görülmüştür. Postmodernizmin getirdiği toplumsal yaşantının, geleneksel değerlerin, kültür kalıplarının ve sanat yaklaşımlarının da sorgulandığı görülmüştür.

Kültür ve kent incelemelerinde, toplumdan topluma değişim gösteren kültürel değerler bütününe kent kimliğine etkisi olduğu anlaşılmıştır. Kent kimliği de kültürel değerleri beslemektedir. Kent ve kültürün, "birbirlerini karşılıklı etkilemeleri"nin, "bireyleri bütünleştiren özelliklerinin zamandan zamana aktarılması"nın ve "dönemsel etkilerle dönüşmeleri"nin, "ortaklık"ları olduğu çıkarımında bulunulmuştur.

Son başlıkta, kent konusundaki okumaların ve sanat üretimlerinin fazlalığı dolayısıyla, tarihsel bir sıralama ile üç eser üzerinden inceleme yapılmış, konunun kapsamı daraltılmıştır. 16. Yüzyıl yazması "Beyan-ı Menazil", Cumhuriyet sonrası sanat örneklerinden olan 1935 tarihli "Taksim Meydanı" ve Çağdaş Türk Sanatı örneklerinden olan 1996 tarihli "Hafriyat" eserleri, kent bağlamı ile incelenmeye çalışılmıştır. Sanat eserlerinin, kentten beslenen ve kenti besleyen bir ifade biçimi halini aldığı görülmüştür. Zira sanatçıların yaşam alanları olarak kentler, her an değişen, hareketlere eşlik eden, onları çevreleyen mekânlardır. Yine kentler, kendi dönemleri bağlamında güncel göstergeler sunan mekânlardır ve bu göstergelerin yansıtıldığı sanat üretimleri hem sanatsal, hem de belgesel değere sahip olur. Dolayısıyla sanat, kent oluşumlarını zenginleştirirken, geleceğe kalıcı izler bırakır.

Türk sanatı tarihinde, Dünya sanatında benzeri olmayan "Beyan-ı Menazil" gibi örnekler de, kent yapılarının mimari özelliklerini yansıtan "Taksim Meydanı" gibi Dünya sanatında benzerleri bulunan örnekler de mevcuttur. "Taksim Meydanı" eserinin, kaynaklarda yer yer izlenimci olarak nitelendiği görülmüştür. Ancak eser, 1880'lerde baskın olan İzlenimcilik ve akımın belirleyici unsurlarıyla tam olarak uyuşmamaktadır. Cumhuriyet'e geçiş döneminde, benzer konu ve üslupta yapılmış sanat üretimleri için "izlenimci anlayışa yakın" tabiri daha uygundur. Türk sanatçıların bu dönemde sıklıkla kent resmine yönelmeleri, kentleşmeye ve değişen kentlerin, cazibe merkezleri olarak onları kuşatmasına bağlanabilir. Teknik ve üslup konusundaki özgürleşmenin de konu seçiminde etken olduğu düşünülmektedir.

Kent oluşumlarını irdeleyen Hafriyat Grubu'na da adını veren "Hafriyat" eseri, modern sonrası dönemin konu çeşitliliğini yansıtan bir örnektir. "Hafriyat" eseri incelemesinde görüldüğü gibi, Çağdaş Türk Sanatı'nda kent konusu, yerleşik sanat anlayışı ile sınırlı kalmayıp, eleştirel söylemlerle ele alınabilmektedir. İlgili dönemde, kentlerin orantısız zenginliğini, toplumsal yaşam üzerine etkilerini, kent görünümünü büyük ölçüde etkileyen gökdelenleri ve yanı başlarındaki metruk binaları, çarpık

kentleşmeyi, doğanın tahrip edilmesini, kalabalık trafiği, hareketliliği, çevresel çeşitli uyarıları konu eden eserler olduğu görülmüştür.

Kent konusunda, özellikle çağdaş sanat alanındaki yeni yaklaşımlarla, farklı okumalar ve sanatsal eğilimler olduğu da belirtilebilir. Örneğin düşünür Gilles Deleuze ile öne çıkan “yersiz-yurtsuzlaşma” kavramı, bireylerin aidiyet duygusu, sahiplenme hakları, yeni toplumsal düzenlemeler ile mevcut yapıların değişimi gibi konuları ele alırken, kent olgusuna da dokunur. Yersiz-yurtsuzlaşma konusunda Türkiye’de Ferhat Özgür, Halil Altındere gibi sanatçılar kavramsal düzenlemeler gerçekleştirmiştir. Ancak bu çalışmalar, makaledeki resim sanatı sınırlandırmasından dolayı ele alınmamıştır.

Kent, ucu birçok noktaya değen, içimizden bir konudur, çevreleyicidir, birleştiricidir, aktiftir, değişkendir ve çok şeyi barındırır. Birleştiricilik, kentsel bütünleşmeyi olanaklı kılar, ancak çoğulculuğun, bireysel farklılıkların önüne geçmez. Yine kent, çağın getirileri doğrultusunda, verimli ya da verimsiz olarak, her coğrafyada dönüşmektedir. Kendi kimliğine, toplumsal, ekonomik ve kültürel değerlere, dolayısıyla da “insan”a dokunarak dönüşmektedir. Dolayısıyla kent kapsamlı bir mekân olarak hep vardır ve üretme konusunda teşvik edici bir alan sunar. Fiziki, mimari ve doğal özellikleri yansıtma anlamında, yani görüntüsel benzerlik anlamında, kent yaşantısı ya da gözlemleri ile doğrudan bağlantı kurulamasa da, içsel-bireysel, sosyal ya da coğrafi durumlardan yola çıkılmış herhangi şeyler de kentsel konular olarak yer bulabilir. Böyle sanat üretimlerinin, referansları veya sanatçıların alt açıklaması bağlamları ile değerlendirilmesi daha doğru olacaktır. Zira kent kimliğinin bireye etkisi; bireysel alan, sosyal alan, yerellik, evrensellik, özlem, bağlılık, sıkıntı, başkaldırı, bir yere ait olma ya da olamama, yersiz yurtsuzluk durum ve duygularına dek uzandırılacak bir etkilenme sonucunda ortaya çıkabilir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yoktur.

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

Teşekkür: Oya Aşan Yüksel’e desteği için teşekkür ederim.

KAYNAKÇA:

Aslanoğlu, R. A. (1998). **Kent, Kimlik ve Küreselleşme**. Bursa: Asa Kitabevi.

Bayındır, Ö. (2011). **Resim Sanatında Bir Metafor Olarak Kent İmgesi**. Sakarya Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Sakarya.

Can E. ve Artun D. (2013). **Kentin Sanatla Olan Hikâyesi Üzerine Deniz Artun ile Söyleşi**. İdealkent, 4(10), 284-289.

Chen, V. H. H. (2017). **Kültürel Kimlik**. (Çev. Kenan Çetinkaya). No. 22.

Çetin, A. (2008). **Mimaride Minyatürlerin Belge Niteliğinde Kullanımı Üzerine**. Yedi, (20), 121-127.

Eagleton, T. (2016). **Kültür Yorumları**. (Çev. Özge Çelik). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Gökkaya, E. K. (2012). **Türk Resminde Öncü Bir İsim: Nazmi Ziya Güran Dönemi, Hayatı, Sanatı**. Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(1), 56-67.

Işık, O. (1993). **Modernizm Kenti / Postmodernizm Kenti**. Birikim Dergisi, (53), 41-50.

- Karakurt, E. (2006). **Kentsel Mekanı Düzenleme Önerileri: Modern Kent Planlama Anlayışı ve Postmodern Kent Planlama Anlayışı**. Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, (26), 1-25.
- Kaypak, Ş. (2014). **Modernizmden Postmodernizme Değişen Kentleşme**. Global Journal of Economics and Business Studies, 2(4), 80-95.
- Keleş, R. (1998). **Kentbilim Terimleri Sözlüğü**. Ankara: İmge Kitabevi.
- Kumcu, S. (2014). **Nasuh Bin Karagöz Bin Abdullah Ve Beyan-ı Menazil-İ Sefer-İ İrakeyn-İ Sultan Süleyman Han**. İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 13(26) 161-171.
- Ökmen, M. ve Yılmaz, A. (2009). **Klasik Dönemden Tanzimat'a Osmanlı Kenti ve Yerel Yönetimler**. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (23), 1-16.
- Özcan, K. (2010). **Erken Dönem Anadolu-Türk Kenti: Anadolu Selçuklu Kenti Ve Mekânsal Ögeleri**. Bilig, Güz (55), 193-220.
- Silahtarlıoğlu, T. (2009). **Sanatta Sivil Toplum ve Hafriyat Sanatçı İnisiyatifi**. Anadolu Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- Tan, P. (2012). **Mekanın Koşulsuz Deneyimi**. Ege Mimarlık Dergisi, 2(81), 30-33.
- Tükel U. (2005). **İkonografiden Göstergibilime Resmin Dili**. İstanbul: Homer Kitabevi.
- Toklucu, A. (2010). **Matrakçı Nasuh'un Süleymannâmesi (Beşinci Bölüm/Arkeoloji Müzeleri Ktp. Nr. 379, Vr. 96a-185b) (Değerlendirme ve Transkripsiyon)**. Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Tomlinson, J. (2004). **Küreselleşme ve Kültür**. (Çev. Arzu Eker). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Uyanık, N. ve Berk, F. M. (2016). **Mekân-Şehir Ve Medeniyet Bağlamında Çatalhöyük**. Çatalhöyük, Uluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, (1), 1-13.

Web Siteleri:

- Google Arts, Nazmi Ziya Güran. <https://artsandculture.google.com/asset/taksim-square-nazmi-ziya-g%C3%BCran-turkish-1881-1937/JAGDm-3rWVOEBA> internet sitesinden 15.08.2021 tarihinde alınmıştır.
- İstanbul Müzesi İnternet Sitesi, Antonio ile Hafriyat Üzerine Röportaj. <https://istanbulmuseum.org/artists/antonio%20cosentino.html> -Güngör O, Cosentino A. (2009). internet sitesinden 07.08.2021 tarihinde alınmıştır.
- Mustafa Pancar Kişisel İnternet Sitesi. <https://mustafapancar.com/tr/1996-hafriyat-ilk-sergi/> internet sitesinden 23.08.2021 tarihinde alınmıştır.
- Peter Kogler Kişisel İnternet Sitesi. <https://www.kogler.net/wordpress/photos/1017/> 25.08.2021 internet sitesinden 25.08.2021 tarihinde alınmıştır.
- Medio Ambiente. <https://www.malaga.es/medioambiente/1330/noticias> internet sitesinden 25.08.2021 tarihinde alınmıştır.

Oğuz Topuzoğlu İnternet Sitesi. <https://www.oguztopoglu.com/2014/11/matrakc-nasuh-galata-minyaturu.html> internet sitesinden 01.08.2021 tarihinde alınmıştır.

Güncel Türk Dil Kurumu Sözlüğü. <https://sozluk.gov.tr/> internet sitesinden 18.11.2021 tarihinde alınmıştır.

Mustafa Pancar ile Geçmiş ve Gelecek başlıklı Röportaj.

<https://www.youtube.com/watch?v=JFPufAm-Ohw> internet sitesinden 20.08.2021 tarihinde alınmıştır.



Türk Boğazları Trafik Yoğunluğu, Bekleme Süreleri ve Deniz Kazaları

Turkish Straits Traffic Intensity, Waiting Times and Marine Accidents

İsmet Balık¹ , Sonay Zeki Aydın² , Fevzi BİTİKTAŞ³ 

Öz

Bu çalışmada, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen gemilerin tiplerine ve yıllara göre dağılımları, kılavuz alan gemilerin oranları, kazalar ve gemilerin geçiş için bekleme süreleri incelenmiştir. Elde edilen bulgular, 2006-2020 yılları arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen gemi sayılarının tedrici olarak azaldığını göstermektedir. Gemi sayılarının aksine, her iki boğazdan da geçen gemilerin toplam tonajları artmıştır. Gerek İstanbul gerekse Çanakkale Boğazı'ndan 2010 yılından sonra geçen 200 m'den büyük gemilerin sayısı artarken, 500 GT'dan küçük gemilerin sayısı azalmıştır. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişte, kılavuz alan gemilerin oranı, gemi büyüklüğüyle artmıştır. Boyu 100 m'den küçük gemilerin ise çok azı kılavuzluk hizmeti alırken, İstanbul Boğazı'ndan geçen 200 m'den büyük gemiler ile Çanakkale Boğazı'ndan geçen 300 m'den büyük gemilerin tamamı kılavuzluk hizmeti almıştır. İstanbul Boğazı'nda, 1 Mayıs 1982-30 Haziran 1994 tarihleri arasında kapsayan dönemde 12,92 kaza yıl-1 meydana gelirken, 1 Temmuz 1994-31 Aralık 2003 arasında kapsayan dönemde 12,33 kaza yıl-1 ve 1 Ocak 2004-31 Aralık 2019 tarihleri arasında kapsayan dönemde 7 kaza yıl-1 meydana gelmiştir. Çanakkale Boğazı'nda meydana gelen gemi kazalarının sayısı da az da olsa son dönemlerde azalma göstermiştir. Boğaz geçişi için gemilerin bekleme süresi 2010-2019 yılları arasında ortalama; İstanbul Boğazı için 13,9 saat, Çanakkale Boğazı için ise 5,4 saat olarak belirlenmiştir. Bekleme süresi son 10 yıl içerisinde İstanbul Boğazı'nda önemli bir değişiklik göstermezken, Çanakkale Boğazında son yıllarda yaklaşık iki saat artmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk Boğazları, Trafik Yoğunluğu, Bekleme Süreleri, Gemi Kazaları.

ABSTRACT

In this study, the distribution of ships passing through the Istanbul and Çanakkale Straits according to their types and years, the rates of piloted ships, accidents and waiting times for passage were examined. The findings show that the number of ships passing through the Istanbul and Çanakkale Straits decreased gradually between 2006 and 2020. Contrary to the number of ships, the total tonnage of ships passing through both straits has increased. While the number of ships larger than 200 m passing through both the Istanbul and the Dardanelles Straits after 2010 increased, the number of ships smaller than 500 GT decreased. The proportion of vessels getting pilotage in the passage through the Istanbul and Dardanelles Straits increased with the size of the vessel. While very few of the ships less than 100 m in length used pilotage service, the ships larger than 200 m passing through the Istanbul Strait and all ships larger than 300 m passing through the Dardanelles Strait used pilotage service. In the Istanbul Strait, 12.92 accident year-1 occurred in the period covering 1 May 1982-30 June 1994, 12.33 accident year-1 and 1 January 2004-31 December 2003 between 1 July 1994-31 December 2003. In the period covering 2019, 7 accidents occurred in the year-1. The number of ship accidents occurring in the Dardanelles Strait has also decreased recently, albeit slightly. The average waiting time of the ships for the passage of the Istanbul Strait between 2010-2019; it is determined as 13.9 hours for the Istanbul

³ **Corresponded Author:** Bandırma Onyedi Eylül University, Maritime Faculty, Maritime Business Administration, 10200, Balıkesir, Turkey, fevzibitiktas@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-4761-6457>

¹ Akdeniz University, Kemer Maritime Faculty, Maritime Business Administration, 07058, Antalya, Turkey, ibalik@akdeniz.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-2168-8572>

² Akdeniz University, Kemer Maritime Faculty, Maritime Business Administration, 07058, Antalya, Turkey, sonayaydin@akdeniz.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-1422-6049>



Strait and 5.4 hours for the Dardanelles. While the waiting time has not changed significantly in the Istanbul Strait in the last 10 years, it has increased by about two hours in the Dardanelles Strait in recent years.

Keywords: Turkish Straits, Traffic Density, Waiting Times, Ship Accidents.

GİRİŞ:

Dünya ticaretine konu olan yüklerin önemli bir kısmının taşınmasında boğazlar ya da sonradan açılan kanallar kullanılmaktadır. Çünkü, boğazlar ve kanallar kıtalararası iç denizleri okyanuslara, adalar ve yarımadalar arasında kısa yoldan denizleri ve okyanusları birbirine bağlayan su yollarıdır. Bu su yollarından ikisi de Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlayan Çanakkale Boğazı'dır. Bu iki Boğaz ve iki boğaz arasında yer alan Marmara Denizi'nin oluşturduğu bu su yolu geçiş açısından her zaman bir bütün sayılmaktadır ve "Türk Boğazları" olarak adlandırılmaktadır. Türk Boğazları terimi, ilk kez 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinde yer almış, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde de tekrarlanmıştır (Kıyı Emiyeti Genel Müdürlüğü, ____). Bu terim; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan ortak geçiş rejimi amacı ile kullanılmakta olup, anılan üç deniz alanının coğrafi ve hukuksal varlıklarını ortadan kaldırmamakta (Pazarıcı, 2015), yani bu üç deniz alanı Türkiye'nin iç sularıdır.

Boğazlar özellikle iki bakımdan, uluslararası öneme sahiptir. Birincisi stratejik ve askeri, ikincisi ise ekonomik ve ticaridir. Bu bağlamda İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının stratejik ve askeri bakımdan önemi Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlamasının yanı sıra, Karadeniz, Marmara Denizi ve Akdeniz bağlantısını sağlaması ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı gerçekleştirmesinden kaynaklanmaktadır (Koday ve ark., 2017). Karadeniz çevresindeki ülkelerin Romanya, Rusya Federasyonu, Bulgaristan, Moldova, Ukrayna, Gürcistan'ın hatta Hopa ve Trabzon Limanları aracılığıyla İran'ın denizlere açılan kapısıdır (Taşlıgil, 2004). Dünya ham petrol ticaretinin %3 ile %8'i Türk Boğazlarından geçmektedir (Küçükosman ve Bilgin, 2019). Dolayısıyla, Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz'e kıyısı bulunan ve yakın ülkelerin ekonomisi ve askeri güvenliği açısından da hayati önem taşımaktadır.

Toplam 164 mil uzunluğunda olan Türk Boğazları, coğrafi konumu, fiziki yapısı ve sui generis (kendine özgü) özellikleriyle, deniz ulaşımında kullanılan dünyadaki en uzun doğal ve dar su yollarındandır (Kurumahmut, 2006). Türkiye'nin mutlak egemenlik haklarına sahip iç suları olsalar da iki açık denizi birbirine bağladıkları için uluslararası seyrüseferde kullanılan su yolu mahiyetindedirler. Fiziki sınırları açısından ulusal boğaz özelliği gösterse bile, bir yarı kapalı deniz olan Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin açık denizlere ulaşmalarında tek yol olduğundan "uluslararası boğaz" özelliğine sahiptir (Demir, 2018; Şener, 2014). Bu niteliği nedeniyle Türk Boğazlarından geçişin ulusal değil, uluslararası düzenlemelere tabidirler (Gündüz, 2000; Doğru, 2013). Dolayısıyla, Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında Türk Boğazlarından geçiş yapan ticaret gemilerine müdahale etmesi mümkün değildir. Diğer taraftan, yalnızca Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında bakıldığında, bildirimsiz, kılavuz almaksızın ve gece gündüz uğraksız geçiş yapabilecekleri bahsedilen ticari gemiler, Türkiye için tehlike teşkil edebilmektedirler.

Bu amaçla, 1 Ağustos 1933'te yayınlanan İstanbul Limanı Nizamnamesi Madde 17 ile "...Karadeniz boğazından Karadeniz'e doğru geçen bütün gemiler boğazın orta hattının iskelesinden yani Rumeli tarafından ve Karadeniz'den gelen gemiler sancağından yani Anadolu tarafından seyredeceklerdir." denilmektedir. Daha sonra, 25 Aralık 1965'te yayınlanan İstanbul Liman Tüzüğü ile ise Karadeniz Boğazı, İstanbul Boğazı olarak tanımlanmış, iskele seyri (sol seyir) uygulamasına devam edilmiştir. 1982'de imzalanan İstanbul Liman Tüzüğü ile ise gemiler, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne uygun olarak, mevcut soldan gidiş uygulamasına son verilmiş, gemilerin COLREG Kural 9 gereğince (orta

hattın sancağını kullanacak) geçiş yapmasına, mecbur kalınmadıkça önden giden gemilerin geçilmemesine karar verilmiştir (İstikbal, 2010; Tanker, 2020). Bu değişiklik ile İstanbul Boğazı'nda sol seyir uygulamasına son verilerek, sağ seyir düzenine geçilmiştir. Türk Boğazlarındaki kazaların önlenmesine yönelik iyileştirme çalışmaları kapsamında 1994 yılında bir Boğazlar Tüzüğü hazırlanmış olup, 1998 yılında birtakım değişiklikler yapılarak Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (TBDDT) olarak yeniden uygulamaya konulmuştur. Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10'uncu Kuralına göre düzenlenen ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilen İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlarında da 1994 yılında Trafik Ayırım Şemaları (TAD-TSS) tesis edilmiş ve her iki boğazda deniz trafik kontrol istasyonları kurulmuştur. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlarında, deniz trafik emniyetini sağlamak, deniz trafiğinden dolayı ortaya çıkabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre emniyetini arttırmak, meteorolojik, oşinografik vb. diğer veri ve bilgilerin anında gemilere verilmesini sağlayacak bir sistemin kurulması amacıyla Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi kurulmuş olup, 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren operasyonel olarak hizmet vermeye başlamıştır (Engin, 1995; Ece, 2007; Ece, 2016).

Bu çalışmada, fiziksel olarak iç sular niteliğinde olmasına rağmen gemi geçişleri bakımından uluslararası boğaz niteliğinde olan Türk Boğazlarındaki trafik yoğunluğu, geçişlerde kılavuz alma oranları, gemi kazaları ve geçiş için bekleme süreleri araştırılmıştır. Elde edilen veriler ışığında, ele alınan konular bakımından Türk Boğazlarının durumu değerlendirilmiştir.

1. Türk Boğazları

İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nın yanısıra Marmara Denizi'nde oluşan ve Türk Boğazları olarak tanımlanan bu su yolu çok yoğun ulusal ve uluslararası deniz trafiği nedeniyle can, mal ve çevre güvenliği bakımından büyük risklerle karşı karşıdır (İlgar, 2015). İki boğaz ve bir iç denizden oluşan Türk Boğazlarının bir parçası olan İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan dünyanın en dar doğal suyollarından biridir. Orta hattından ölçüldüğünde boğazın uzunluğu 17 deniz milidir. Kıyı uzunluğu ise Anadolu yakasında 19 deniz mili, Rumeli yakasında ise daha kıvrımlı yapısından dolayı 30 deniz mili kadardır. En geniş yerleri kuzeyde, Anadolu Feneri ile Türkeli Feneri arasında 3600 metre, güneyde, Ahırkapı Feneri ile İnciburnu Feneri arasında 3220 m'dir. Boğazın en dar yeri olan Anadoluhisarı ile Rumelihisarı arası 698 m'dir (Baş, 1999). İstanbul Boğazı'nın derinliği ana kanal boyunca -30 ile -110 m arasında değişmektedir. Tıpkı genişliği gibi derinliği de önemli değişiklikler gösterir, hatta 100-120 m'ye inen çukurlara rastlanır. Ortalama derinlik ise 50 m'dir. Dolmabahçe-Üsküdar hattından itibaren -50 m'den daha derin bir oluk boğazı baştanbaşa geçer. Bazen bir kıyıya, bazen diğer kıyıya yaklaşır (Taşlıgil, 2004). En dar ve en derin yerler akıntının da güçlü olduğu yerlerdir (Aydoğmuş, 2019) (Şekil 1).

Türk Boğazlarının diğer parçası olan ve Asya ile Avrupa kıtalarını ayıran bir başka su yolu da Çanakkale Boğazı'dır. İstanbul boğazında olduğu gibi Çanakkale Boğazı da dünyanın en dar ve yoğun boğazlarından biridir (Bayazit ve ark., 2020). Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlayan Çanakkale Boğazı, ortalama derinliği 60 m (İlgar, 2015), en dar yeri 1300 m olan 60 km uzunluğunda doğal bir kanaldır. Boğaz, doğu yönünde genişleyerek Marmara Denizi'nin sığ güney kıta sahanlığına açılır (Özsoy ve ark., 2000).

Marmara Denizi ie yüz ölçümü yaklaşık 11.350 km² olan küçük bir denizdir. Dünyada tamamı bir ülkenin egemenlik sınırları içinde bulunan tek deniz olma niteliği de taşımaktadır. İstanbul Boğazı ile Karadeniz'e, Çanakkale Boğazı ile de Ege Denizi'ne bağlanır. Deniz'in kuzey-güney doğrultusunda en geniş yeri 80 km, doğu-batı doğrultusunda ise en uzun eksen 280 km'dir (Okay ve ark., 2007).

Çanakkale Boğazı'ndan 2010-2020 yılları arasında geçen gemi sayısı 2007 yılında 49.913 (en yüksek) iken, daha sonraki yıllarda azalarak 2020 yılında 42.036'ya düşmüştür. Gemilerin toplam tonajı ise 2006-2020 yılları arasında, gemi sayısındaki azalmanın aksine, artmıştır. Benzer şekilde, 2006 yılından 2020 yılına kadar olan süreçte, Çanakkale Boğazı'ndan geçen 200 m'den büyük gemilerin sayısında artış söz konusudur. 500 GT'dan küçük gemilerin sayısı ise, 2006 yılından 2013 yılına kadar azalırken, daha sonraki yıllarda 2020 yılına kadar artış göstermiştir (Tablo 2).

Tablo 1. İstanbul Boğazı'ndan 2006-2020 yılları arasında geçen gemi sayısı ve kapasitesi

Yıllar	Gemi sayısı	Toplam Gros Ton	Boy 200 m' den büyük gemi sayısı	500 GT'den küçük gemi sayısı
2006	54.880	475.796.880	3.653	2.176
2007	56.606	484.867.696	3.653	2.138
2008	54.396	515.639.614	3.911	1.800
2009	51.422	514.656.446	3.871	1.128
2010	50.871	505.615.881	3.623	1.377
2011	49.798	523.543.509	3.800	1.046
2012	48.329	550.526.579	3.866	1.064
2013	46.532	551.771.780	3.801	1.192
2014	45.529	582.468.334	4.295	928
2015	43.544	565.216.784	3.930	879
2016	42.553	565.282.287	3.873	522
2017	42.978	599.324.748	4.005	436
2018	41.103	613.088.166	4.106	508
2019	41.112	638.892.062	4.400	333
2020	38.404	619.758.776	4.952	374

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından, 2006-2010, 2011-2015 ve 2016-2020 yılları arası dönemlerde geçen gemilerin tiplerine göre sayıları Tablo 3'te verilmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021). Her iki boğazdan da 2006-2020 yılları arasında geçen dökme yük gemisi ve canlı hayvan taşıma gemisi sayısı artarken, genel kargo ve frigorifik gemi sayısı azalmıştır. Diğer taraftan İstanbul Boğazı'ndan geçen savaş gemisi sayısı artarken, barç, yolcu ve Ro-Ro gemisi sayısı azalmış; Çanakkale Boğazı'nda ise Ro-Ro gemisi ile kimyasal yük taşıyan tanker sayısı artarken, çimento gemisi sayısı azalmıştır. Boğazlardan geçen yolcu gemisi sayısında ise farklı bir durum söz konusudur. Şöyle ki, İstanbul Boğazı'ndan geçen yolcu gemisi sayısı 2006 yılından 2020 yılına kadar, her dönem yaklaşık %50 oranında azalırken, Çanakkale Boğazı'nda 2006 yılından 2015 yılına az da olsa artmış ve 2011-2015 yılları arasında 784 olan geçiş yapan yolcu gemisi sayısı 2016-2020 yılları arasında 84'e düşmüştür. Boğazlardan, 2006-2020 yılları arasında, geçen diğer gemi tiplerinde ise belirgin bir artış ya da azalma söz konusu değildir.

Tablo 2. Çanakkale Boğazı'ndan 2006-2020 yılları arasında geçen gemilerin sayısı ve toplam tonajı

Yıllar	Gemi sayısı	Toplam Gros Ton	Boyu 200 m' den büyük gemi sayısı	500 GT'den küçük gemi sayısı
2006	48.915	595.826.240	4.845	1.404
2007	49.913	611.885.819	4.945	1.873
2008	48.978	657.396.892	5.223	844
2009	49.453	667.412.661	5.176	615
2010	46.686	672.843.533	5.098	598
2011	45.379	705.412.518	5.494	572
2012	44.613	735.728.537	5.919	519
2013	43.889	745.567.671	5.824	448
2014	43.582	761.631.756	5.902	512
2015	43.230	777.989.382	5.842	581
2016	44.035	772.922.682	5.665	661
2017	44.615	823.460.636	6.197	755
2018	43.999	849.140.218	6.612	732
2019	43.759	872.312.222	7.010	714
2020	42.036	858.844.972	7.430	779

Boğazdan geçen tehlikeli yük olarak adlandırılan yükleri taşıyan tanker sayılarında belirgin bir azalış ya da artış söz konusu değildir. Tehlikeli yük taşıyan gaz tankerlerinin ise daha çok İstanbul Boğazı'ndan geçiş yaptığı, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gaz tankeri sayısının ise çok az olduğu tespit edilmiştir. Çalışmada, 2006-2010, 2011-2015 ve 2016-2020 dönemlerinde İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli yük taşıyan tanker sayısı sırasıyla 9,617, 8,903 ve 8.703 iken, Çanakkale Boğazı'ndan geçen tehlikeli yük taşıyan tanker sayısı sırasıyla 8.591, 8.176 ve 8.868 olarak belirlenmiştir. Boğazlardan geçen toplam gemi sayısı içerisindeki oranları bakımından değerlendirildiğinde 2006-2010, 2011-2015 ve 2016-2020 dönemlerinde geçiş yapan tehlikeli yük taşıyan tankerlerin oranı İstanbul Boğazı için sırasıyla %17,9, %19 ve %21,1; Çanakkale Boğazı için %17,8, %18,7 ve %20,6'dır. Bu oranlar gerek İstanbul gerekse Çanakkale Boğazı'ndan geçen toplam gemi sayısındaki azalmaya göre, tanker sayısındaki azalmanın daha az olduğunu göstermektedir.

3. Kılavuz Alma

Kılavuzluk, denizlerde ve boğazlarda gemilerin ulusal mevzuat ve uluslararası kurallarla belirlenmiş seyir kurallarına uygun seyretmelerini sağlayarak can, mal ve çevrenin korunması amacıyla; gemilerin limana giriş/çıkışlarında, rıhtım/iskelelere yanaşma ayrılmalarında, şamandıralara bağlamalarında, demirlemelerinde buraları terk etmelerinde veya herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmettir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2021, 2021). IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü), büyük gemiler, derin su çekimli gemiler, tehlikeli madde taşıyan gemiler ayrımı olmaksızın Türk Boğazlarından geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz almasını tavsiye etmektedir (Yüceer, 2001). Ancak, Türk Boğazlarından geçişte kılavuz alma zorunluluğu bulunmadığı için, 2006-2020 yılları arasında, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen 300 m'den büyük gemilerin tamamı kılavuz alırken, gemi boyu düştükçe kılavuz alan gemilerin oranı da düşmüş, 100 m'den küçük gemilerin hiçbiri kılavuz almamıştır. Bununla birlikte, kılavuz alan gemilerin oranı, 2006-2020 yılları arasında, her iki boğazda da artmıştır (Tablo 4).

Tablo 3. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından 2006-2010, 2011-2015 ve 2016-2020 yıllarını kapsayan dönemlerde geçiş yapan gemilerin tiplerine göre sayıları

Gemi tipleri	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
	2006-2010	2011-2015	2016-2020	2006-2010	2011-2015	2016-2020
Barç	49	13	10	116	16	72
Dökme yük	5.808	7.030	8.355	6.059	7.237	8.787
Çimento	7	4	10	26	11	9
Konteyner	2.441	2.806	2.646	4.737	4.661	5.053
Feribot	2	2	1	12	11	27
Genel kargo	32.471	25.691	19.455	23.460	18.154	15.579
Canlı hayvan	147	377	544	158	446	613
Savaş	166	195	228	252	201	250
Yolcu	1.185	526	264	772	787	84
Frigorifik	751	196	46	834	236	93
Ro-Ro	479	461	296	1.979	2.142	2.160
Türü belirtilmemiş tanker (TTA)	6.890	5.845	5.889	6.406	5.805	6.038
Kimyasal yük taşıyan tanker (TCH)	1.858	1.639	2.125	2.062	2.246	2.716
Gaz tankeri (LPG/LNG)	869	1.419	689	123	125	114
Römorkör	291	255	266	692	1.001	617
Araç taşıyan gemi	83	48	70	345	327	360
Diğer	141	239	337	362	279	564
Toplam	53638	46746	41231	48395	43685	43136

Ece (2016) tarafından 1982-2014 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda kazaya karışan gemiler ile bu gemilerin kılavuz kaptan alıp almama durumları arasındaki ilişkinin araştırıldığı çalışmada, kazaya karışan tüm gemilerin (balıkçı gemileri, yat, motor, askeri bot, yük, tanker, yolcu, şehir hatları vb.) %78,4'ünün kılavuz almadığı tespit edilmiştir. Bu oran yük gemilerinde %71,9 olarak tespit edilmiştir.

Tablo 4. 2006-2010, 2010-2015 ve 2016-2020 yılları arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen ve kılavuz alan gemilerin boylarına göre yüzdeleri

Gemi büyüklüğü	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
	2006-2010	2011-2015	2016-2020	2006-2010	2011-2015	2016-2020
>300 m	100	100	100	100	100	100
250-300 m	99,6	100	100	90	94,2	98,7
200-250 m	98,7	99,7	99,7	79,8	82,2	78,8
150-200 m	83,8	81,4	90,9	55,2	56,6	59,8
100-150 m	43,9	46,1	44,7	23,7	29,3	30,1
100 m<	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toplam	49,0	52,5	59,0	36,7	42,9	46,6

Bu sonuçlar, İstanbul Boğazı'ndan geçişlerde yaşanan gemi kazalarının azaltılmasında kılavuz kaptan almanın önemini açıkça ortaya koymaktadır. Daha çok insan hatasından kaynaklanan gemi kazaları (Çakır

ve ark. 2017) boğazı iyi bilen, tecrübeli, eğitilmiş ve uzmanlığa sahip kılavuz kaptanların gemiye alınmasıyla en aza indirilebilir. (Çakır ve Kamal, 2020).

4. Boğazlarda Yaşanan Gemi Kazaları

İstanbul Boğazı'nda 1982-2019 yılları arasında meydana gelen gemi kazalarıyla ilgili veriler Tablo 5'te verilmiştir (Tanker, 2020). Ardışık üç dönemde meydana gelen gemi kazaları Çatma, Karaya oturma, Dokunma, Yangın ve Su-etme şeklinde beş farklı kaza kategorisinde ele alınmıştır. Bu kategorilerden Çatma (Collision), "Sualtındaki batıklara (gemi eşlerine) çarpma durumu dışında, seyirde, demirli ya da bağlı olduğuna bakılmaksızın, bir geminin başka bir gemiye çarpması ya da başka bir gemi tarafından kendisine çarpılması"; Dokunma (Contact), "Bir geminin, gemi sayılmayacak ya da deniz tabanı addedilmeyecek bir nesneye çarpması ya da böyle bir nesnenin gemiye çarpması"; Karaya oturma (Grounding), "Bir geminin, deniz dibini oluşturan yapı ya da nesnelere üzerine; hafifletme (lightening) yoluyla ya da bir başka teknenin yardımıyla veya sonraki gel-git'in yükselttiği suyun etkisiyle yüzebileceği şekilde çıkması" ve Su-etme (Flooding) "Deniz suyunun ya da safra (balast) suyunun, geminin tumba olması veya batması ile sonuçlanabilecek şekilde denge kaybına yol açabileceği bölgelere girmesi" olayıdır (Tanker, 2020). Kazaya neden olan gemiler için kullanılan uğraksız geçiş yapan gemi "Herhangi bir limana uğramaksızın İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemiyi; Yerel gemi, "Boğazdan geçiş yapmayan, Boğazın belirli bölgelerinde seyreden, Şehir Hattı gemileri, arabalı vapurlar, deniz otobüsleri, yolcu motorları, yat, barç, bot, balıkçı tekneleri ve limana yanaşma-kalkma yapan ya da limanda bağlı olan gemileri" ifade eder.

Tablo 5. İstanbul Boğazı'nda 1 Mayıs 1982-30 Haziran 1994, 1 Temmuz 1994 – 31 Aralık 2003 ve 1 Ocak 2004- 31 Aralık 2019 tarihleri arasında meydana gelen gemi kazaları

Kaza tipi	Kazaya karışan gemiler	I. Dönem		II. Dönem		III. Dönem	
		1.05.82-30.06.94	1.07.94-31.12.03	1.01.04-31.12.19	Kaza sayısı	%	Kaza sayısı
Çatma (Ç)	Uğraksız gemiler arasında	29	44,6	20	44,4	9	18,4
	Uğraksız gemiler-yerel gemiler	20	30,8	16	35,6	28	57,1
	Yerel+liman gemileri	16	24,6	9	20,0	12	24,5
	Toplam	65	100	45	100	49	100
Karaya oturma (KO)	Uğraksız gemiler	57	91,9	41	95,3	30	81,1
	Yerel gemiler	5	8,1	2	4,7	7	18,9
	Toplam	62	100	43	100	37	100
Dokunma (D)	Uğraksız gemiler	21	75,0	21	91,3	16	84,2
	Yerel gemiler	7	25,0	2	8,7	3	15,8
	Toplam	28	100	23	100	19	100
Ç+KO+D	Toplam	155		111		105	
Yangın	Uğraksız gemiler	4	16,7	2	40,0	3	30,0
	Yerel gemiler	20	83,3	3	60,0	7	70,0
	Toplam	24	100	5	100	10	100
Su-Etme		2	2	2	2	2	2

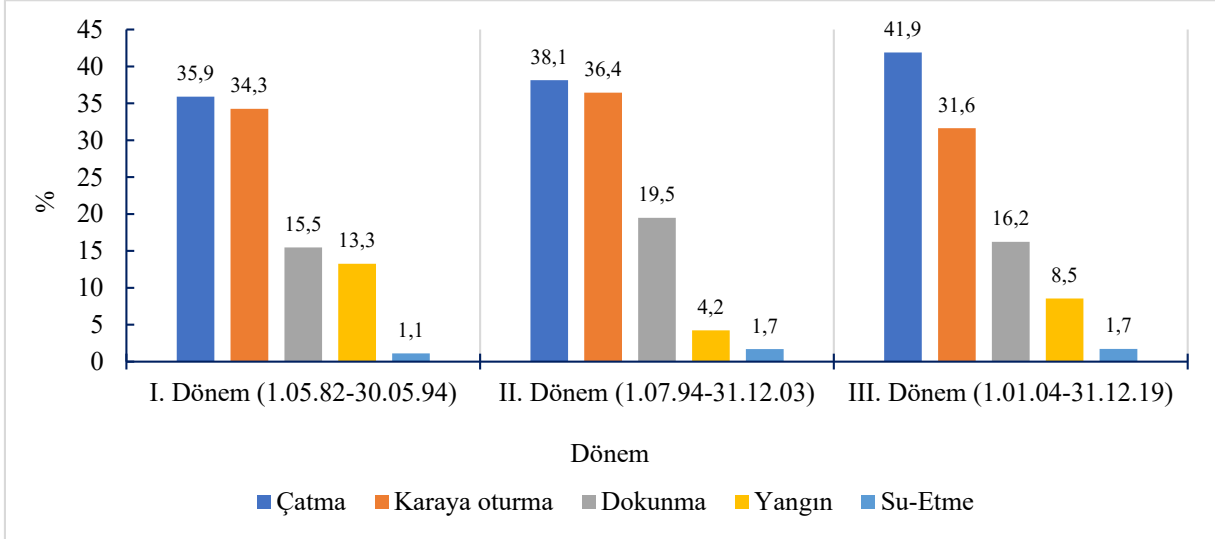
Tablo 5'te verilen gemi kazası verileri incelendiği 1 Mayıs 1982-30 Haziran 1994 tarihleri arasında (12 yıl) toplam 155 kaza (12,92 kaza yıl-1) meydana gelirken, 1 Temmuz 1994-31 Aralık 2003 arasında (9

yıl) 111 kaza (12,33 kaza yıl-1) ve 1 Ocak 2004-31 Aralık 2019 tarihleri arasında (15 yıl) toplam 105 kaza (7 kaza yıl-1) meydana geldiği anlaşılmaktadır. Bu değerler, İstanbul Boğazı'nda meydana gelen gemi kazası sayısında son yıllarda önemli oranda bir azalmanın olduğunu ortaya koymaktadır.

İstanbul Boğazı'nda 1982-2019 yılları arasında en fazla Çatma şeklinde gemi kazası meydana gelmiştir. Bunu sırasıyla Karaya oturma, Dokunma, Yangın ve Su-etme izlemiştir. İstanbul Boğazı'nda uğraksız geçiş yapan gemiler arasında meydana gelen Çatma vakalarının oranı, 1 Mayıs 1982-30 Haziran 1994 ve 1 Temmuz 1994-31 Aralık 2003 dönemlerinde yaklaşık %44 oranlara sahip iken, bu oran 1 Ocak 2004-31 Aralık 2019 tarihleri arasında 18,4'e düşmüştür. Bu düşüşte uğraksız geçiş yapan gemiler arasındaki çatma vakalarının azalmasının yanı sıra, uğraksız geçiş yapan gemiler ile yerel gemiler arasında meydana gelen çatma vakası sayısındaki artışta etkili olmuştur. Karaya oturma vakalarında da Çatma vakalarına benzer bir durum söz konusudur. Bu azalmada, 1 Temmuz 1994 tarihi itibarıyla uygulanmaya başlayan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve TAD (Trafik Ayırım Düzeni) oldukça etkili olmuştur (İstikbal, 2010). Çünkü, söz konusu düzenlemeyle İstanbul Boğazı'nda olma olasılığı en yüksek kaza türü olan Çatma olayı sayısı büyük gemilerin geçişinde karşı yönden gelen trafiğin kapatılmasıyla hemen hemen tamamen ortadan kalkmıştır. Ayrıca, Türk Boğazlarında trafiği düzenlemek, gemilerin Gemi Trafik Ayırım Şemaları içerisinde seyirlerini sağlamak ve Boğazlardaki meteorolojik ve oşinografik verilerin anında gemilere verilmesini sağlamak gibi hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla İstanbul Boğazı'nda kurulan Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYS-VTMIS) 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren operasyonel olarak hizmet vermeye başlamıştır. Söz konusu Sistem, düzenli ve güvenli seyir için gerekli olan bilgi ve yardımcı hizmetleri sunmaktadır. Bu da Türk Boğazlarında meydana gelen kazaların azalmasına katkı sağlayan faktörlerdendir (Ece, 2011).

İstanbul Boğazı'nda yaşanan Dokunma vakaları da büyük oranda uğraksız gemiler tarafından yapılan kazalardır. Yerel gemiler tarafından yapılan Dokunma vakası hem sayı hem de oran olarak oldukça düşüktür. Yangın vakası ise daha çok yerel gemilerde yaşanmıştır. Uğraksız gemilerde yaşanan yangın vakası sayısı oldukça azdır. Yerel gemilerde de 1982-1994 döneminde oldukça fazla olan yangın vakası sayısı, daha sonraki dönemlerde oldukça azalmıştır. İstanbul Boğazı'nda gemilerde meydana gelen Su-etme vakasının da çok nadiren yaşandığı anlaşılmaktadır.

Kazaya karışan gemi tipi ayrımı yapılmaksızın, İstanbul Boğazı'nda ardışık üç dönemde meydana gelen gemi kazalarının yüzde dağılımlarının verildiği Şekil 2'de, Çatma vakasında, ilk dönemden son döneme, az da olsa artış söz konusudur. Bu artış, daha önce de vurgulandığı üzere, uğraksız geçiş yapan gemiler arasında meydana gelen Çatma kazaları azalmasına rağmen, son dönemde uğraksız gemiler ile yerel gemiler arasında meydana gelen Çatma vakalarındaki artıştan ileri gelmektedir. Diğer taraftan, son dönemdeki Karaya oturma vakası oranında az da olsa azalma söz konusudur. Aslında, uğraksız geçiş yapan gemilerin Karaya oturma vakası çok daha düşük olmasına rağmen, yerel gemilerin karaya oturma vakalarındaki artış toplam kaza içerisindeki Karaya oturma vakası oranının da yüksek çıkmasına neden olmaktadır. Daha çok yerel gemilerde meydana gelen yangın vakalarının oranı I. dönemde yani 1 Mayıs 1982-30 Haziran 1994 tarihleri arasında bir hayli yüksek iken, II. dönemde (1 Mayıs 1982-30 Haziran 1994) önemli oranda azalmasına rağmen, III. dönemde (1 Ocak 2004-31 Aralık 2019) tekrar artış göstermiştir. Su-etme vakalarının oranları ise, toplam kazalar içerisinde oldukça düşüktür.



Şekil 2. İstanbul Boğazı'nda I. (1 Mayıs 1982-30 Haziran 1994), II. (1 Temmuz 1994-31 Aralık 2003) ve III. Dönemlerde (1 Ocak 2004-31 Aralık 2019) meydana gelen kaza türlerinin yüzde dağılımları

Taşan (2019)'ın yapmış olduğu çalışmada, İstanbul Boğazı'nda 2004-2017 yılları arasında toplam 315 kaza yaşandığı, bunların %58'inin çatma, %14'ünün çatışma, %21'sinin karaya oturma ve %3'ünün batma olduğu bildirilmektedir. Bu çalışmada bildirilen Çatma vakasının oranı, bizim çalışmamızda verilen çatma vakası oranlarına göre çok daha yüksek iken, Karaya oturma vakası çok daha düşüktür. İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazaların önemli nedenlerinden biri de İstanbul Boğazı'ndaki akıntılardır. Akıntının nedeni de Karadeniz ve Marmara Denizi arasındaki su seviyesi farkı ile tuz konsantrasyonuna bağlı oluşan yoğunluk farkıdır. Tatlısu girdisi çok daha fazla olan Karadeniz'in su seviyesi Marmara Denizi'nden yaklaşık 25 cm daha yüksektir. İki deniz arasındaki bu su seviyesi ve yoğunluk farkı İstanbul Boğazı'nda iki yönlü akıntı oluşmasına neden olmaktadır (Taşlıgil, 2004; Koldemir, 2006). İstanbul Boğazında; yoğunluğu daha düşük olan az tuzlu Karadeniz suları yüzeyden Marmara'ya, tuz konsantrasyonu dolayısıyla yoğunluğu daha fazla olan Marmara suları dipten Karadeniz'e doğru akar. İstanbul Boğazı'ndaki üst akıntı kuzeye doğru kalınlaşan bir tabaka oluşturur. Oysa alt akıntı Boğazın güney kısmında daha kalın olup kuzeye doğru incelen bir tabaka meydana getirir (Taşlıgil, 2004). Deniz trafiğinin güvenliği bakımından Marmara Denizi'nden Karadeniz'e doğru olan dip akıntısının fazla bir önemi yoktur (Ustaoglu, 1995). Ancak, İstanbul Boğazı'ndaki kuzeyden güneye doğru olan üst akıntılar, Karadeniz'den Marmara'ya seyir yapan gemilerde kazalara neden olmaktadır. Çünkü, Kuzeyden gelen gemiler Marmara'ya çıkana kadar arkadan gelen akıntının etkisi altında kalmakta ve anaförlerin ana akıntıya karışması nedeniyle Boğazda yol alan gemilerin başları ve kıçlarının farklı yönde ve hızda akıntı etkilerine uğradığından sürüklenme ve savrulmalarına dolayısıyla kazalara neden olmaktadır. Bunun yanı sıra, geminin seyir yönündeki yüzey akıntısı nedeniyle geminin hızı artacağından, karaya oturma ve karşı şeride geçerek gelen bir gemi ile çatışma riskini artırmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018). Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 13. maddesine göre gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş hızı karaya göre 10 deniz mili saat-1'dir. Buna göre hız yapmak durumundadır. Bu durumda gemiler yeterli büyüklükte dümen dinleme kuvvetleri elde edemeyebilir, bu da gemilerin özellikle keskin dönüşleri yapamamalarına ve kaza yapmalarına neden olabilir. İstanbul Boğazı'nda rüzgârın İodostan kuvvetli esmesi halinde orkozların oluşmasına ve akıntının güneyden kuzeye yön değiştirmesine ve dolayısıyla kaza riskinin artmasına yol açabilir (Ece, 2011).

Çanakkale Boğazı'nda 2010-2019 yılları arasında meydana gelen gemi kazalarının verildiği Tablo 6 (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019) incelendiğinde son yıllarda özellikle makine ve dümen arızası kaynaklı kazaların önemli oranda azaldığı; kaza, çatışma ve karaya oturma ve tüzük ihlalinde de genel anlamda azalma olduğu söylenebilir.

Tablo 6. Çanakkale Boğazı'nda 2010-2019 yılları arasında meydana gelen gemi kazaları ve tüzük ihlalleri

Yıllar	Toplam kaza	Çatışma ve karaya oturma	Toplam arıza	Makine ve dümen arızası	Tüzük ihlali
2010	7	6	185	110	104
2011	8	5	136	82	70
2012	5	2	124	72	52
2013	5	4	161	77	70
2014	9	9	170	97	39
2015	6	3	160	27	35
2016	8	3	147	22	36
2017	4	1	183	16	27
2018	3	2	218	23	46
2019	9	5	222	16	42
Ortalama	6	4	171	54	52

Taşan (2019)'un yaptığı çalışmada Çanakkale Boğazı'nda 2004 ve 2017 yılları arasında toplam 118 deniz kazasının meydana geldiği, bunun %9'nun çatma, %14'nün çatışma, %67'sinin karaya oturma ve %10'nun yangın olduğu belirtilmektedir. Bu çalışmada belirtilen kaza türleri ile bizim çalışmamızda verilen ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen istatistiklerin kaza türleri tam olarak örtüşmediği için karşılaştırma yapılamamıştır.

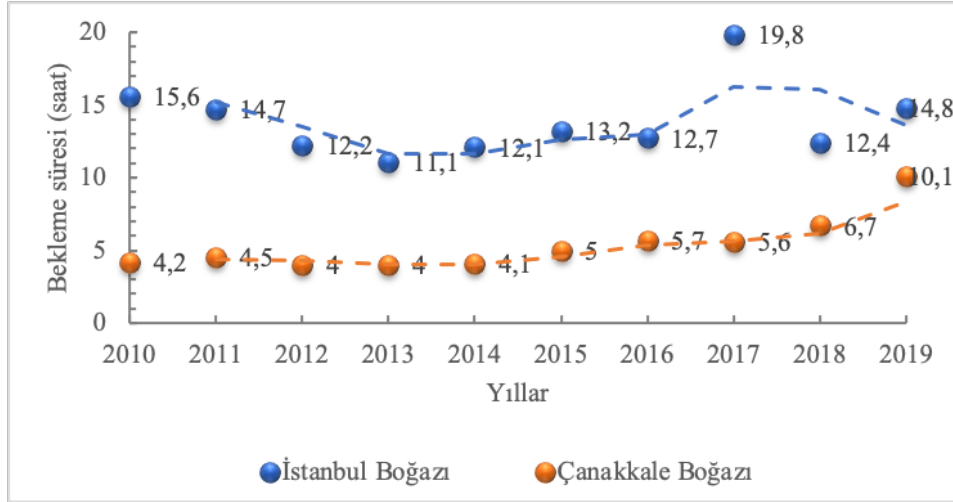
Çakır ve Kamal (2020)'in çalışmasında pilotaj hizmeti almadan Boğaz geçişi yapan ticari yük gemilerin pilotaj alanlara göre iki kat daha fazla kazaya karıştığı gözlemlenmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi uyarınca Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilere kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilemiyor olsa da özellikle Çanakkale Boğazı'ndan uğraksız geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan almaları şiddetle tavsiye edilmekte ve özendirilmesi önerilmektedir (Taşan, 2019).

Esasen hangi önlemler alınırsa alınsın, Türk Boğazlarından geçişte kaza riskinin tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmayacaktır. Çünkü, insan hataları, Boğazların doğal koşulları, gemilerdeki ve seyir cihazlarındaki arızalar, çevredeki seyir yardımcılarında oluşan arızaları sıfıra indirmek mümkün değildir. Bu noktada boğazlardaki trafik yoğunluğu da dikkate alınmalıdır. Örneğin uluslararası taşımacılıkta önemli bir güzergâh olan İstanbul Boğazı; şehir hatları taşımacılığı, deniz otobüsleri, balıkçı, gezinti ve spor tekneleri ve askeri gemiler tarafından da yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Bu bağlamda İstanbul Boğaz trafiğinin güvenliği Çanakkale Boğazına nazaran daha fazla öneme sahiptir (Turan, 2004).

5. Boğazlarda Gemi Bekleme Süreleri

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında geçecek gemiler; trafik planlaması ve çeşitli nedenlerle trafiğin askıya alınmasından dolayı bir süre beklemek zorundadırlar. Bu sürenin uzunluğunda geminin tipi ve gemi boyu da etkili olabilmektedir. İstanbul Boğazı'ndan geçiş için gemilerin bekleme süreleri, 2010-2019 yılları arasında 11,1 ile 19,8 saat arasında değişmiştir (Şekil 3). Bu süre 2010 yılında 15,6 saat iken,

2013 yılında 11,1 saate düşmüştür. Daha sonraki süreçte, 2017 yılında 19,8 saat olan bekleme süreci dikkate alınmaz ise, çok fazla bir değişikliğin olmadığı anlaşılmaktadır. Son 10 yıl (2010-2019) içerisindeki ortalama bekleme süresi ise 13,9 saat olarak belirlenmiştir. Çanakkale Boğazı'nda aynı dönemde gerçekleşen bekleme süreleri 4 ile 10,1 saat arasında değişmiştir. Şekil 3'te de görüldüğü üzere, 2010-2014 yılları arasındaki bekleme süresi yaklaşık 4 saat iken, 2014 yılından sonra bekleme süresi artmaya başlamış, 2020 yılında da son 10 yılın en yüksek değeri olan 10,1 saate yükselmiştir. Çanakkale Boğazı'nda gemilerin ortalama bekleme süresi, 2010-2019 yılları arası için 5,4 saat olarak tespit edilmiştir.



Şekil 3. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında gemilerin bekleme süreleri

SONUÇ:

Araştırmada edinilen bulgular eşliğinde aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır;

- Gerek İstanbul gerekse Çanakkale Boğazı'ndan, 2006 yılından 2020 yılına kadar olan 15 yıl içerisinde, geçen gemilerin sayısı azalırken, toplam tonajı artmıştır.
- Boğazlardan geçen gemilerin büyüklüğündeki (boy ve GT) artış eğilimi Çanakkale Boğazı'nda daha belirgindir ve genel olarak Çanakkale Boğazı büyük gemiler tarafından daha yoğun kullanılmaktadır.
- Aynı dönem içerisinde, her iki boğazdan geçen dökme yük gemisi ve canlı hayvan taşıma gemi sayısı artarken; genel kargo gemisi ve frigorifik gemi sayısı ciddi oranda azalmıştır.
- Son yıllarda boğazlardan geçen tehlikeli yük taşıyan gemilerden kimyasal yük taşıyan gemilerin sayısında artış tespit edilirken, diğer tehlikeli yükleri taşıyan tankerlerin sayısı ile ilgili bariz bir değişim tespit edilmemiştir.
- Gaz tankerlerinin daha çok İstanbul Boğazı'ndan geçiş yaptığı, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gaz tankeri sayısının ise oldukça düşük olduğu saptanmıştır.
- İstanbul Boğazı'nda 200 m'den, Çanakkale Boğazı'nda ise 300 m'den büyük gemilerin tamamı kılavuz almıştır. Her iki boğazda da gemi büyüklüğü arttıkça kılavuz alan gemilerin oranı da artmıştır. Bunun yanı sıra, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen 100 m'den küçük gemilerin hiçbirinin kılavuz almadığı saptanmıştır.
- İstanbul Boğazı'nda meydana gelen gemi kazalarının sayısı, 1982 yılından 2019 yılına kadar önemli oranda azalmıştır.

• Boğazlardan geçişlerde gemilerin bekleme süresi 2010-2019 yılları arasında ortalama; İstanbul Boğazı için 13,9 saat, Çanakkale Boğazı için ise 5,4 saat olarak belirlenmiştir. Bekleme süresi son 10 yıl içerisinde İstanbul Boğazı'nda önemli bir değişiklik göstermezken, Çanakkale Boğazında son yıllarda yaklaşık iki saat artmıştır.

Bu araştırmanın en önemli kısıtı konuya ilişkin güncel verilerin ulaşılması olmuştur. Bu nedenle bu araştırmanın verilerini, ulaşılabilir olan, 2010-2019 yılları arası veriler oluşturmuştur. Çalışma ikincil veriler üzerinden sürdürülmüştür gelecekteki araştırmalar saha araştırması yaparak daha kapsamlı bir risk analizi yapabilir. Gelecekteki araştırmalar Türk boğazlarındaki deniz kazanlarının zaman ölçeğini daha dar şekliyle ele alabilir. Örneğin mevsimlik, aylık, günlük bazda değil saatlik bazda da ölçümleme yapmak anlamlı olabilir. Böylece boğazlarda günün hangi saatleri arasında kaza riskinin daha yüksek olduğu ortaya çıkarılabilir. Uygulayıcılar için de anlamlı olabilecek bu sonuçlara istinaden boğazlardaki trafik yoğunluğu ilgili çalışmanın çıktıları doğrultusunda güncellenebilir. Bu çalışma gelecekteki araştırmacıların ufkunu genişletecek yol gösterici bir niteliğe sahiptir.

Çıkar Çatışması: Yazarlar bu makalenin gerçek, olası veya algılanan çıkar çatışmasına sahip olmadığını beyan etmektedirler.

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

Finansal Destek: Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde enstitülerden veya kurumlardan finansal destek alınmamıştır.

KAYNAKÇA:

Aydoğmuş, A., (2019). Coğrafya Yönüyle İstanbul Boğazı. *Herkes İçin Coğrafya* 3: 10-16.

Baş, M. (1999). *Türk Boğazları'nda Risk Analizi ile Güvenli Seyir Modeli*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Bayazit, O., Toz, A. C., Buber, M. (2020). Spatial distribution analysis of ship accidents in the Çanakkale Strait. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*.

Çakır, E., Fışkın, R., Bayazit, O. (2017). An Analysis of Accidents Occurred on Tugboats. *Dokuz Eylül University, Maritime Faculty: Izmir, Turkey*, 1-13.

Çakır, E., Kamal, B. (2021). İstanbul Boğazı'ndaki ticari gemi kazalarının karar ağacı yöntemiyle analizi. *Aquatic Research*, 4(1), 10-20.

Demir, İ., (2018). Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi* 136: 327-358.

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (2017). Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREGs). s. 85, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Yayınları.

Doğru, S., (2013). Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 15(2): 123-169.

Ece, N.J., (2007). İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi. 55, 179, 192, İstanbul: Deniz Kılavuzluk A.Ş. (DEKAŞ) Kültür Yayınları.

Ece, J.N., (2011). Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi. *Ortadoğu Analiz* 3 (29): 48-64.

Engin, K., (1995). Boğaz Trafığı ve Tüzüğün İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.

Gündüz A. (2000). Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Belgeler. 4 B, İstanbul.

Erişim tarihi: 1.09.2021,
https://tr.wikipedia.org/wiki/Montr%C3%B6_Bo%C4%9Fazlar_%C3%B6zle%C5%9Fmesi
 adresinden alınmıştır.

İlgar, R., (2015). Çanakkale Boğazındaki gemi hareketliliği ve kaza risk haritasının belirlenmesi. *Türk Coğrafya Dergisi* 65: 1-10.

İstikbal, C., (2010). Marmara Denizde Deniz Ulaşımı ve Türk Boğazları. Marmara Denizi 2010 Sempozyumu, Eylül 2010, s. 11.

Kıyı Emiyeti Genel Müdürlüğü, (____). Montreux Boğazlar Sözleşmesi. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/file/mevzuat/Montreux%20Bo%C4%9Fazlar%20%C3%B6zle%C5%9Fmesi.pdf> Erişim: 16.01.2022.

Koday, Z., Koday, S., Kaymaz, Ç. K., (2017). Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 21(3): 879-910.

Koldemir, B., (2006). İstanbul Boğazı trafiğinde seyir güvenliği sorunu olan bölgelerin belirlenmesi için bir yöntem. *Pamukkale Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Mühendislik Bilimleri Dergisi* 12(1): 51-57.

Kurumahmut A. (2006). Montrö Sözleşmesi. Türk Boğazları ve Karadeniz. s. 163, İstanbul, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları.

Küçükosman B., Bilgin G. (2019). Türk Boğazları ve Dünya Ham Petrol Ticareti: 2015-2018 Yılları Arasında Türkiye'den Geçen Ham Petrol Miktarı Analizi ve Petrol Piyasası Üzerine Olası Etkileri. Ankara, Bilkent Enerji Notları, BEN 8.

Okay A.T., Mater S., Artüz O.B., Gürseler G., Artüz M.L., Okay N. (2007). Bilimsel Açından Marmara Denizi. (Edit. M. Levent Artüz). Birinci Baskı, s. 290, *Türkiye Barolar Birliği Yayınları*, 119 Kültür Serisi 2.

Özsoy, E., Beşiktepe, Ş.T., Latif, M., (2000). Türk Boğazlar Sisteminin Oşinografisi, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, 28-30 Nisan 2000, Türkiye.

Pazarıcı H. (2015). Uluslararası Hukuk. s. 724, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları.

Şener, B., (2014). Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü. *Tarih Okulu Dergisi (TOD)* 7(17): 467-493.

Taşan, M., (2019). Türk Boğazları'ndan Gemi Geçişleri ve Geçiş Sürelerinin Analizi. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.

Taşlıgil, N., (2004). Boğazı'nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi. *Marmara Coğrafya Dergisi* 10: 1-18.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2018). Çanakkale ve Gelibolu Liman Başkanlıkları Yerel Deniz Trafiği Rehberi. Erişim tarihi: 1.09.2021, <https://denizcilik.uab.gov.tr/diger> adresinden alınmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2019). 2019 Yılı Deniz Ticareti İstatistikleri. s. 58, Ankara, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Erişim tarihi: 30.08.2021,

<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-istatistikleri-2019.pdf> adresinden alınmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (2021). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Erişim tarihi: 30.08.2021, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri> adresinden alınmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, (2020). Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi. Erişim tarihi: 15.09.2021 <https://kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/kb/OM/TM/OR/TBGTH%20Kullanici%20Rehberi.pdf> adresinden alınmıştır.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (2021). Hizmetlerimiz/ Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri. Erişim tarihi: 1.09.2021, https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti adresinden alınmıştır.

Turan, S., (2004). Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 6(1): 63-75.

Ustaoğlu, B.S., (1995). İstanbul Boğazı Deniz Trafiği Seyir ve Çevre Güvenliği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.


Tanker, S., (2020). İstanbul Boğazı'ndaki kazalar ve Kanal İstanbul. 21. YY Türkiye Enstitüsü. Erişim tarihi: 30.08.2021, <https://21yyte.org/tr/merkezler/islevsel-arastirma-merkezleri/milli-guvenlik-ve-dis-politika-arastirmalari-merkezi/i-istanbul-bogazi-ndaki-kazalar-ve-kanal-istanbul> adresinden alınmıştır.

Yüceer, B.S., (2001). Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları. }



(Re)Considering Smart City Approach in Smart Economy Perspective: Evaluation of Konya Case

Akıllı Şehir Yaklaşımının Akıllı Ekonomi Perspektifinde Yeniden Düşünülmesi: Konya Örneğinin Değerlendirilmesi

Gamze Kazancı Altınok¹ 

Öz

Bu çalışmada, kavramsal çerçeve ve analiz yoluyla akıllı kent modelinin akıllı ekonomi perspektifinden irdelenmesi amaçlanmış ve akıllı ekonomi bileşenlerinin yerel ekonomik kalkınma ile ilişkisi tartışılmıştır. Bu nedenle çalışma üç temel bölümden oluşmaktadır. Makalenin ilk bölümü, akıllı kent ve akıllı ekonomi ile ilgili literatür değerlendirmesini kapsamaktadır. Çevresel, ekonomik, mekânsal, sosyal ve kurumsal odaklar çerçevesinde tartışılan akıllı kent yaklaşımı ile ilgili çok sayıda uygulamalar yapılması kentlerin marka değeri kazanmasında önem taşımaktadır. Bu odaklar içerisinde akıllı ekonomi, akıllı kent yaklaşımının bir yansıması olan yeni bir ekonomik yaklaşım olarak değerlendirilmektedir. Diğer bir deyişle akıllı kent yaklaşımı, akıllı ekonomi olarak adlandırılan kendi ekonomik modelini oluşturmaktadır. Akıllı kentin bileşenlerinden biri olan akıllı ekonomi; finans, Bilgi ve İletişim Teknolojileri (BİT), hizmet ve kültürel olmak üzere mevcut ekonomik sektörlerin çekiciliğini artırmayı hedeflemektedir. Ayrıca paylaşım ekonomisi ve temiz/yeşil ekonomi gibi yeni ekonomik sektörlerin oluşmasını sağlamaktadır. Bu nedenle makalenin ikinci bölümünde, Türkiye’de bir kent üzerinden örnek alan inceleme yöntemiyle akıllı ekonomik yaklaşımın etkinliği sorgulanmaktadır. Türkiye’nin en büyük yüz ölçümüne sahip Konya kenti, yerel yönetimin akıllı kent üzerine yaptığı çalışmalar ve TÜİK’in verileri kullanılarak LQ analizi ile akıllı ekonomi üzerinden akıllı kent sorgulamasının yapılması için seçilmiştir. Bu bulgulara göre Konya, iki nedenden dolayı akıllı ekonomi perspektifinde gerçek bir akıllı şehir olarak görülmeyebilir. Birinci neden, akıllı ekonominin ana bileşenlerinden biri olan girişimcilik kapsamındaki finans, BİT, hizmet ve kültür sektörlerinin LQ analiz sonuçlarına göre yeterince gelişmemiş olmasıdır. İkinci neden ise paylaşım ve kümelenme tabanlı ekonominin ve yeşil ekonomi yaklaşımının yeterince yaygınlaşmaması ve bu konularda veri üretiminin hafife alınması nedeniyle Konya’nın akıllı şehir olarak değerlendirilememesidir. Ancak, mevcut durumda taşıdığı potansiyeller ile üçüncü bölümde, özellikle ekonomik açıdan akıllı şehir olmak için belirlenen fırsat ve sınırlara yer verilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Akıllı Kent, Akıllı Ekonomi, Teknoloji, LQ Analizi, Konya

ABSTRACT

It is aimed with this paper to put smart city into smart economy perspective by conceptual framework and analysis. The relation of smart economy components with local economic development have been discussed. Therefore, this study has three key parts. The first part highlights the smart city and smart economy literature. Smart city approach has been discussing in terms of institutional based, environment based and economic based. Smart economy is a new economic approach reflection of smart city approach. Smart economy as one of the component of smart city enables to increase attractiveness of current economic sectors like finance, Information and Communication Technologies (ICT), service and cultural. It enables to occur new economic sectors (sharing economy and clean/green economy). Therefore, the second part investigates the effectiveness of smart economic approach in Turkey with case specific method. Konya in Turkey was selected for testing of

¹ **Corresponded Author:** İstanbul Technical University, Faculty of Architecture, Urban and Regional Planning Department, kazancig17@itu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-6344-523X



smart city inquiry by using municipality' website & TURKSTAT data with LQ analysis. According to these findings, Konya may not be seen as a real smart city in smart economy perspective due to two reasons. The first reason is current economic sectors under the entrepreneurship have not developed sufficiently according to LQ analysis results. The second reason why Konya may not be a smart city that sharing and cluster based economy have not become popular adequately and production of data about these issues is underestimated. Therefore, third part includes opportunities and limits determined to be smart city especially in economic perspective in the future.

Keywords: Smart City, Smart Economy, Technology, LQ Analysis, Konya.

INTRODUCTION:

Due to the rapidly developing world, urban dynamics such as social life, economy and environment are being rearranged within the scope of sustainable life. In this context, various city models promoting sustainability such as compact city, smart city, eco-city, green city etc. are being developed day by day (Dieleman and Wegener, 2004; Algan, 2017). These approaches which originated from Sustainable Development Goals by UN emphasize the importance of using technology for various sectors in the city like economy, service, agriculture. Especially, advanced technologies are being applied in response to the need for development and urban systems in the realm of smart city model (Bibri and Krogstie, 2016). Since innovation and technology are driving force of smart city supported by business, industry, cultural facilities, planning etc. creativity and high value ideas are two main outputs of this model, which creates new economic model (Cohen, 2012). In other words, smart city enlightens diverse economic opportunities with new entrepreneurial leadership. Moreover, various types of local and regional economic activities through number of entrepreneurship become important in this model (Giffinger et al.,2007). Therefore, the term smart economy has been discussing since occurring smart city model (Giffinger et al., 2007; Nam and Pardo, 2011; Kumar and Dahiya, 2017). In general, smart economy can be defined as using ICT in all economic facilities (Giffinger et al., 2007; Arroub et al.,2016; Guelzim et al.,2016; Li et al.,2019). Therefore, current economic facilities reshape with smart economic approach like finance, service and cultural sectors. This innovative approach has the ability to create competition, sharing, collaboration and clustering approaches which are the newest approaches of globalizing economy (Arroub et al.,2016; Soe, 2017). Since labor market is more flexible than before productivity of labor capital and economy tend to increase day by day, which catalyzes to occur new branding and imaging especially in local level. In other words, smart economy ensures both improving current sectors and creating new economic sectors (Giffinger et al., 2007; Nam and Pardo, 2011; Kumar and Dahiya, 2017).

In the light of these, this study focuses on smart economy in smart city perspective by doing literature reviews, analysis and giving proposals because there is no convincing analysis to be used for testing real smart economy in local level of Turkey. Therefore, the objectives of this study are to examine smart economy through local projects, to define deficits and assets of current economy, and to present opportunities and limits about smart economy model (Figure 1). These are fit to be used for examining Konya case in Turkey. In line with the objectives there are two main research questions which are to be answered in chapter 3 and conclusion.

- a) Is Konya economy is a real smart economy?
- b) What are the opportunities and limits to be smart city in economic perspective?

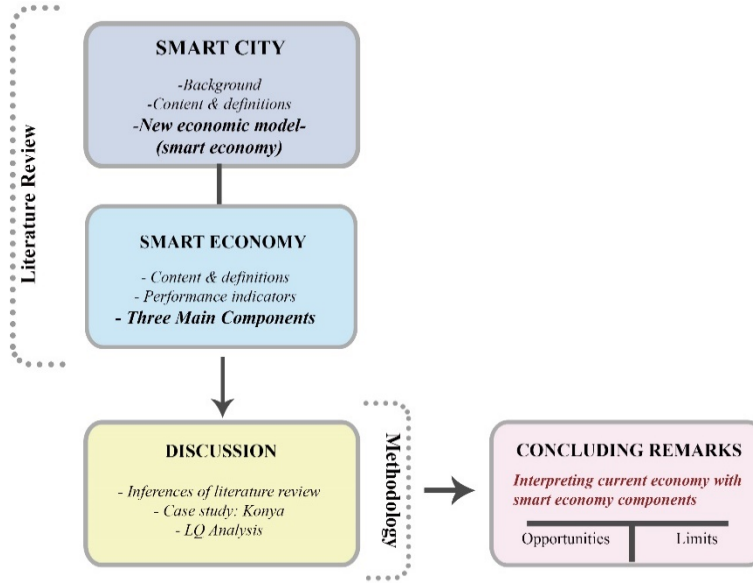


Figure 1. Logical framework of study

1. Literature Review: Smart City/Smart Economy

Smart economy is one of the main component of smart city concept. Therefore, smart city concept and its other components had been searched in this chapter. After smart city assessment, smart economy dynamics/components had been evaluated. ICT is main driver of the transition from traditional economy to smart economy in smart city concept. In other words, smart city creates its own economic model with technological progress. Moreover, this chapter is stepping stone of whole study, which ensures to answer two main questions about study as primary resources. In this research, smart city and smart economy themes derived from the literature are investigated by extracting the definitions from most cited Q1 and Q2 journal articles in the SCOPUS. Smart city and smart economy concepts were defined one by one in the following subsections as definitions and performance indicators.

1.1. Smart City

While the concept of the smart city was first discussed only in technological perspective in the 1960s (Gabrys, 2014); the content of the smart city was revealed as land, people, infrastructure and management components in 1994 (Dameri and Cocchia, 2013). By the end of the 1990s, the smart city was replaced by smart growth which expands its realm to regional in terms of environmental and economic subjects (Neirotti et al., 2014). In the 2000s, the studies on the city scale increased and the components of the smart city were expanded. For example, research that has become widespread in the World within the Seventh Framework Program between 2007 and 2013 has been popular with smart city projects supported by the EU (Jucevičius et al., 2014; Vanolo, 2014). Especially, smart cities are frequently mentioned within the search of a smart, innovative, technological and inclusive new city in the Europe 2020 Strategy published by the European Commission. When the concept of smart city was first introduced, it is seen that the suggestions and the strategies developed and discussed together with ICT. While smart cities were seen only technical and functional, the quality of the service sector has been improved by controlling the existing infrastructure with ICT (Marsal-Llacuna et al., 2015). The concept of smart city enriched in terms of human and social capital has shown that ICT can be used various field in cities from social life to economy. Thus, steps have been taken to improve the lives of people living in the city through ICT (Nierotti et al., 2014). The term smart city consists of three main components by rooting in intelligent infrastructures' creation and ICTs-Human connection. These

components are sustainability to improve the city and environment relations using green economy, smartness to create context between economy and governance, and inclusiveness by fostering a high-employment, economy delivering social and territorial cohesion (Arroub et al., 2016). Similarly, smart city is a city where investments in human and social capital, modern transport and communication infrastructure fuel sustainable economic growth and a high quality of life, with a wise management of natural resources, through participatory governance (Nam and Pardo, 2011). It boosts competitiveness with using high level of digital technology especially in economic (Li et al., 2019).

As a result, the smart city model has developed in two stages. In the first stage, the smart city model which was established only on the basis of ICT (Dameri and Cocchia, 2013; Gabrys, 2014) has been expanded over time including the focus of human, economy, environment, mobility, society, governance (Giffinger et al., 2007; Hollands, 2008; Nam and Pardo, 2012; OECD, 2018). Despite the dense use of the term, there is still unclear understanding of its meaning. There are many organization and researcher are being describing what the smart city is although a wide variety of smart city definition varies by research subject (Marsal-Llacuna et al., 2015; Chourabi et al., 2012; Caragliu et al., 2011; Giffinger et al., 2007; Hollands, 2008; Angelidou, 2015; Wall and Stavropoulos, 2016). In general, smart city has six main components which ensure to manage city governance easily especially in terms of economic and environmental side (Giffinger et al., 2007). It refers some cities where intentionally label themselves as smart in terms of especially city management and economic sector (Hollands, 2008). Similarly, smart city can be described as wide variety of investments about human and social capital, modern communication, sustainable economic growth, natural resources conservation, through sustainable management (Caragliu, Del Bo and Nijkamp, 2009; Bibri and Krogstie, 2016). That is, it has been defined as system of systems that includes digital systems and optimization system of economy, industry and social life (IBM, 2009) since it organizes flows of energy, materials, services in order to catalyze sustainable economic development and high quality of life (European Commission, 2014). On the other hand, it is called as a system because smart cities are catalyzers of planning, management and services by using ICT which is significant field for economic development (ISO, 2014). Accordingly, smart city can be defined as effective use of technology by digitalization of city services to be more sustainable environment, economic and inclusive urban services by participation of inhabitants (OECD, 2018).

A group of definitions which are the most cited articles/report in SCOPUS about smart city can be seen above. It is emphasized that smart city model has three main components which are economic, environmental and institutional with ICT based approach (Caragliu, Del Bo and Nijkamp, 2009; Bibri and Krogstie, 2016; OECD, 2018). Moreover, six characteristics of smart city's which are smart economy, smart people, smart environment, smart government, smart mobility and smart living had been classified into related categories. (Table 1).

Table 1. The focus subject of researchers related to smart city main components

Smart city main components	Researchers and Institutions							
	Giffinger et al. (2007)	Hollands (2008)	Caragliu, Del Bo and Nijkamp (2009)	IBM (2009)	European Commission (2014)	ISO (2014)	Bibri and Krogstie (2016)	OECD (2018)
Institutional based								
Smart governance	+	+	+	+	+	+	+	+
Smart people	+	+	+	+	+	+	+	+
Smart living	+	+	+	+	+	+	+	+

Environment based								
Smart environment	+	-	+	-	+	+	+	+
Smart mobility	+	-	+	-	+	+	+	+
Economic based								
Smart economy	+	+	+	+	+	+	+	+

Smart governance, smart people and smart living were included into institutional based; smart environment and smart mobility were related with environment based and smart economy were included in economic based approach, which is the inferences of literature review. Moreover, the grey colors show main components of smart city whereas the orange color demonstrates whether the relation between smart city components and definitions has. When the definitions made by different researcher/ institutions are examined, smart cities can be defined as a city model that aims to find solutions to the problems by providing the continuity of the dynamics forming the city with the use of technology. It is expected not only the different smart sectors that make a smart city a smart city, but it is also important that these components work harmoniously among themselves. Just like the parts of the body, although their functions and duties are different, they must together form a body. As it can be seen the Table 1, smart city includes more economic and institutional based than environment based approach although the notion of smart city is based on sustainable development which contains environment based approach predominantly. On the other hand, technology based ICT sector generates employment, which encourages the development of city' economy. That is to say, ICT based smart city approach creates new economic phase, which is called smart economy.

1.2. Smart Economy

There are various definitions about what the smart economy is. However, definitions about the term smart economy are not enough for showing all specific aspects of smart economy. Therefore, researchers continue to produce new explanations about smart economy. Moreover, considerable researches have revealed the absence of the universal definition of the smart economy and described the concept in different ways (Giffinger et al.,2007; Hollands, 2008; Arroub et al.,2016; Torres et al., 2005; Ariffin, 2012; Guelzim et al.,2016; Kumar and Dahiya, 2017; Li et al., 2019). When literature was reviewed in SCOPUS database, there are 159 documents about "smart economy" concept (Figure 2). Studies and researches have been continuing since 2010.

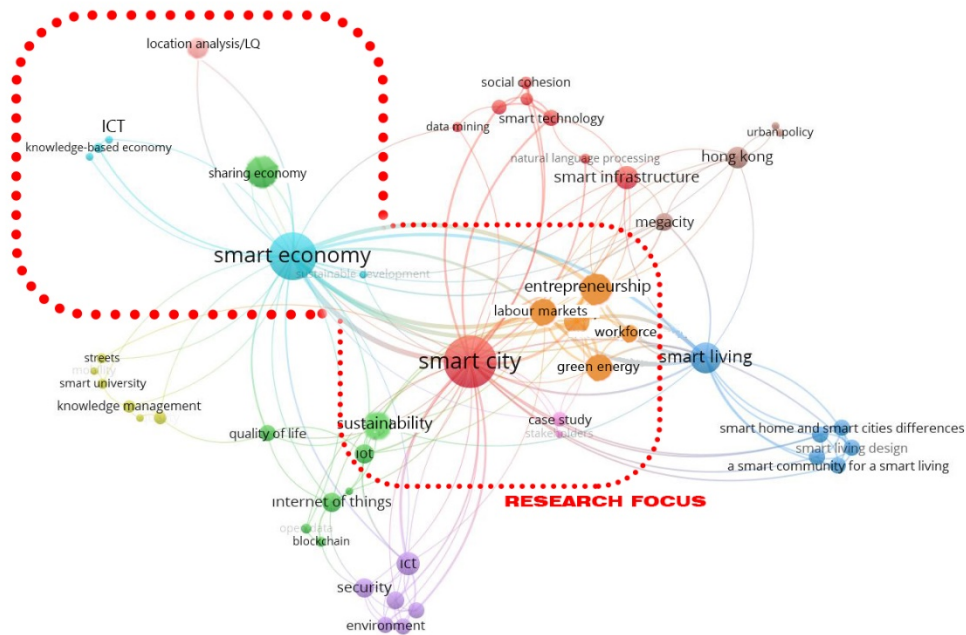


Figure 2. Literature review of smart economy concept with key themes

As it can be seen in Figure 2, sharing economy, location analysis (LQ), entrepreneurial, workforce, labor markets, green energy, smart living, ICT and sustainability are primarily important topics/themes about smart economy. In the light of these, this research focuses on sharing economy, location analysis (LQ) and entrepreneurial issues. Firstly, a review on definitions of smart economy which had been selected among most cited articles in SCOPUS with using focus themes obtained by Vosviewer were investigated and key performance indicators in literature were examined (Figure 3). These investigations have been interpreted as overall literature review in Table 2, which can be defined as inputs in order to examine Konya case with LQ analysis method.

Accordingly, smart economy aims that new economy can attract current economic system by creating ICT related sectors with knowledge workers (Hollands, 2008). In other words, global knowledge economy as one of the part of smart economy in an urban context can be defined as transforming current economy workforce to informative base (Arroub, 2016). It is characterized by new cooperation in production and distributions in all existing and future markets (Anttiroiko et al., 2014). Therefore, innovative output, sustainable productivity, entrepreneurial enterprises and global interconnectedness are crucial inputs which technology is main operating indices of smart economy (Li et al., 2019). A smart economy is also related to smart finance and mobile commerce within the term of the smart city. Likewise, Keegan and his colleagues (2012) assumed that e-commerce or mobile commerce services can operate in the context of smart city by supporting retailers to gain the attention of more customers within the smart economy model (Kırımtat et al., 2020; Keegan et al., 2012). Calculating local innovative spirit which consist of mutual cooperation between universities, NGO's (Non-Governmental Organizations), central and local government (Bakıcı et al., 2013; ISO, 2014) that can be observed as high-quality and coordinated economic growth and creativity are indices that the smart economy dimension is measured (Li et al., 2019). In overall, smart economy can be defined as the integration in the international markets in terms of economic competitiveness of innovation, entrepreneurship, trademarks, productivity and flexibility of the labour market (Giffinger et al., 2007; Cohen, 2012; Arroub et al., 2016). In addition to these, it is ability to transform current economic agenda.

On the other hand, innovative and digital inputs that increase productivity by reducing cost and boost the use of ICTs in the economy, competitiveness enables to be open and employ knowledge by productive resources and efficient costs, which seek to promote the welfare of individual. In addition, smart economy ensures green and sustainable fundamentals with using natural energy resources. It relies heavily on nonpolluting energy sources with recycling waste and produces enough energy to sustain its needs, which allows sustainable growth for cities. Due to new economic perspectives that is technology driven, smart economy model can offer start-ups with new services using little investment (Guelzim et al., 2016; Arroub et al., 2016). It enables sustainable production by considering lifecycle of manufactured goods in terms of social, environmental and economic, which have significant effect to decreasing carbon features (Andronie et al., 2021). In order to this, smart economy can be called as green ideas or clean economy. It transforms new skills and creativities to valuable products and services and more greenery (Ericsson, 2014; Schaffers et al., 2011) and to decrease the number of carbon based industries and economic sectors (Davies and Mullin, 2011). Furthermore, smart urban economy can be configured through adopting cognitive automation, advanced robotics, and deep learning-assisted smart process planning developed on artificial intelligence-based decision-making algorithms (Andronie et al., 2021).

In the light of these, smart economy creates new economic sectors through ICT related field. These are highly dependent on Internet and organizing of people who have common aim (Giffinger et al., 2007; Arroub et al., 2016; Guelzim et al., 2016; Kumar and Dahiya, 2017). Since smart economy based on knowledge economy active sharing of knowledge become important, which is the main aim of smart economy (Kumar and Dahiya, 2017). In contrast to classic economy, smart economy is a new field that focuses on how a city is attractive as well as competitive with regard to factors such as innovation, art, culture, productivity, and most of all international appeal. Therefore, it can be defined as innovative revenue models and sharing economy (Guelzim et al., 2016). Civil society, public and private partnership, non-governmental organizations enable to build long-term economic vision of smart economy, which is the bottom line of sharing economy which has been discussing since 2014 (De Grave, 2016). Like smart city and smart economy, defining what is the meaning of sharing economy has been creating confusion among researchers (Guelzim et al., 2016; Arroub et al., 2016; Frenken and Schor, 2019).

In general, sharing economy uses ICT to provide citizens some information to share and distribute capacity in goods and services (Guelzim et al., 2016). Therefore, main component of sharing economy is collaborative and effective consumption by reusing excess capacity. Especially, this economic model provides local economic development by digital connectivity. In this way, city can create favorable sustainable environment in terms of economy for sharing, which enables to achieve being smart city (Gori et al., 2015). On the other hand, ICT based digital platforms by accessing personal information have ability to reduce risky when sharing something such as car, room etc. (Zervas et al., 2015). Especially, expanding digital connectivity in local scale is very popular aim for developing countries (Kumar and Dahiya, 2017). As the rapid rise of sharing economy shows, urbanized areas will be the era which defines business model through which ICT paradigm spreads. Accordingly, digital layers of cities will be fundamental to the socio-economic development of coming decades (Soe, 2017).

In essence, sharing economy has three main components which are on-demand economy, second-hand economy and product-service economy (Bakıcı et al., 2013; Frenken et al., 2015). According to on-demand economy, services are offered by individuals through their own asset such as AirBnB which is the largest accommodation provider. On the other hand, second-hand economy can be defined as selling goods to companies or individual by them. Generally, these consist of online platforms such as Ebay, Alibaba, Taobao and social media platforms. In addition to these two components, goods which rent from related company rather than consumer or individual are under

the product-services economy. After the product has been used for individual or consumer, another consumer can use again. Car/bike rental services can be the example of this (Frenken and Schor, 2019; Kumar and Dahiya, 2017).

In addition to sharing economy, ICT clusters is very popular and new term of smart economy like Silicon Valley. This economic model is promoted in product supply through competition. However, smart economy should need to improve how local competitive advantage can be provided especially for small-medium enterprises, food sheds and agro-industry (Kumar and Dahiya, 2017). In other words, local economic development is driving force of smart economy model especially in sharing and cluster based economic model. As a result, new economic models like sharing and cluster based economy have been defining as non-capitalist economic system to emphasize communal models for justice and equity (Agyeman and McLaren, 2014; McLaren and Agyeman, 2015; Hill, 2015). Therefore, local organizations and participation are central to the definition of these type of models. It is crucial that localization of sharing economy with clusters has ability to generate smart economy through community organizations in developing countries (Kumar and Dahiya, 2017).

The prominent issues in the literature on what the smart economy is and its components are mentioned so far. It is assumed that the smart city approach is the source of the smart economy (ISO,2014; Frenken and Schor, 2019). This type of economic model has ability to increase popularity of some sectors and to transform current sectors (Arroub et al., 2016; Giffinger et al., 2007). Accordingly, what can be the performance indicators are discussed in the context of focus themes explaining the literature above. Researchers and organizations which have been working on smart city/economy defines various performance indicators to describe what the smart economy are components. These performance indicators enable to understand this popular fields and different component of smart economy. Therefore, performance indicators about smart economy prepared by Giffinger et al. (City-ranking of European medium-sized cities report), RFSC (The Reference Framework of Sustainable Cities), Ericsson (Networked Society report), ISO (International Organization for Standardization) and Kumar and Dahiya had been evaluated for this chapter (Figure 3).

Firstly, Giffinger and his colleagues argued that there should be performance indicators to be evaluated the smartness of the city (2007). Performance indicators about smart economy were given below.

- R&D expenditure in % of GDP
- Employment rate in knowledge-intensive sectors
- Patent applications per inhabitant
- Self-employment rate
- New businesses registered
- Importance as decision-making centre (HQ etc.)
- GDP per employed person
- Unemployment rate
- Proportion in part-time employment
- Air transport of passengers
- Air transport of freight

Similar to Giffinger's study, RFSC which is originated from Belgium has been producing local policies on smart city to ensure the necessary development of cities since 2007. According to RFSC, sustainable economic development that is smart economy should consist of numeric data. These are;

- The number of ICT based sector
- The number of sectors not using technology
- The number of high school and universities

- The number of green sectors
- The number of institutions switching to smart production
- The number of internationally linked companies
- Percentage of local seed producing centers
- The number of businesses using technology in the food supply chain.

Networked Society report is another important report which was prepared in 2014 as a smart city methods guide sponsored by Ericsson. TBL (Triple Bottom Line) is formed in three main dimensions socially, economically and environmentally and indicators about the subtitles of each are defined. In economic dimension, performance indicators that productivity and competitiveness are keywords had been defined. These are;

- National income per capita
- The number of graduate students
- The number of local product patents
- The rate of using ICT
- New entrepreneurship rate in the 100,000 community.

Similar to Ericsson' report, ISO has been setting standards on sustainability and smart city since 2014. Especially, the report of Sustainable Community Development: Indicators for municipal services and quality of life ensures the necessity of smart cities. Performance indicators are;

- City's unemployment rate
- The number of commercial, industrial and finance like banking and insurance properties
- Percentage of city population living in poverty
- Percentage of persons in full-time employment
- The number of business per 100,000 populations
- The number of new patents per 100,000 population per year.

Kumar and Dahiya are researchers who have the chapter of Smart Economy in Smart Cities book in 2017. They define some performance indicators about smart economy. These are;

- Number of ICT specialists employed in government works.
- The number of electronic devices used in government.
- The number of personal computers connected to the Internet in government offices.
- Percentage of person with master and doctoral degree.



Figure 3. Performance indicators of smart economy

It is assumed that while yellow, orange, blue and purple components are core sectors of smart economy, grey and green components can be defined as supplementary sectors. For instance, performance indicators about social life (individual or community) is supplementary indicators because they are affected other components of smart economy. As it can be seen above, ICT related components are highlighted for all performance indicators about smart economy. Moreover, cultural and services are highly emphasized to demonstrate how smart economy is efficient. Therefore, ICT usage, finance, service and cultural sectors are four significant sector under the entrepreneurship for describing and evaluating smart economy.

When examining both definitions and inputs of smart economy and performance indicators for evaluating, three main components of smart economy can be defined (Table 2). First component is entrepreneurial in terms of workforce and labor markets. This component consists of sectors like ICT based, finance, services and cultural. Second component of smart economy can be the sharing economy, and third one is clean and green energy.

Table 2. Literature review of smart economy

		Main components of Smart Economy					
		Entrepreneurship (employment- labor markets)				Sharing economy	Clean and green energy
Researchers	Research Year	Innovative- ICT based	Finance	Services- commerce	Arts & cultural activities		
Giffinger et al.	2007	+	+	+	+	-	-
RFSC	2007	+	+	+	+	-	+
Hollands	2008	+	+	-	-	-	-
Schaffers et al.	2011	+	+	+	-	-	+
Davies and Mullin	2011	+	+	-	-	-	+

Cohen	2012	+	+	+	+	-	-
Keegan et al.,	2012	+	+	+	+	+	-
Bakıcı et al.	2013	+	+	+	+	+	-
ISO	2014	+	+	+	-	-	-
Ericsson	2014	+	+	+	-	-	-
Guelzim et al.	2016	+	+	+	+	+	-
Arroub et al.	2016	+	+	+	+	+	-
Kumar and Dahiya	2017	+	+	+	+	+	+
Soe	2017	+	+	+	-	-	-
Li et al.	2019	+	+	+	+	-	+
Frenken and Schor	2019	+	+	+	-	+	+
Kırımtat et al.	2020	+	+	+	+	-	-
Andronie et al.	2021	+	+	+	+	-	+

Table 2 shows that ICT based entrepreneurship and finance sector are two dominant themes about smart economy as well as service and cultural sector under the entrepreneurship was evaluated in smart economy perspectives. Moreover, sharing economy has been mostly discussing themes since 2012. Clean and green energy was also defined as main component of smart economy by transforming current sectors and forming new sectors. Generally, overall definition and performance indicators of smart economy is examined in literature. However, studies which investigate smart economy evaluations in local level applications are not enough evaluated in existing literature. Indeed, location analysis such as location quotation (LQ) analysis should be implemented in local level to investigate whether the city has smart economy or not. Therefore, this research is focused on Konya city in Turkey to examine entrepreneurship based on crucial sectors (ICT based, services, finance and cultural activities) which is one of the main component of smart economy with using LQ analysis method.

2. Methodology: The Analysis of A Smart Economy

The methodology of this research is constituted with reference to the inferences of literature review. In order to test whether smart city approach is really efficient in economical perspective i.e. smart economy, Konya city in Turkey has been reviewed as case specific local approach. In other words, smart city and smart economy literature inferences have been accepted as primary resources for evaluating Konya case. Smart city concept has been discussing since the start of the 2000s in Turkey. Technological progress and the continuous migrations are two main drivers of smart city discussions. 2003-2023 National Science and Technology Policies Strategy Paper and 10th Development Plan are stepping stone of introducing smart city concept in Turkish planning agenda. However, these initial documents include implementations of smart city instead of holistic smart city approach. Therefore, 2019-2022 National Smart Cities Strategy and Action Plan, 2018 Smart City White Paper and 2019 Smart City White Paper had been prepared in order to create common strategic background in local level by MEU. Not only the branding value of smart city concept but also improved smart city applications set up inquiry of Turkey's smart city concept. According to these documents, there are some metropolitan municipalities in Turkey, which were selected to have better understanding of smart city concept and application in local level (MEU, 2018; 2019). Konya is one of the selected cities due to some reasons. Konya Metropolitan Municipality is among prior municipalities to set up smart city solutions for urban services that are related to urban life. Moreover, Konya is one of the first cities to build smart city cooperation and initiatives which are related to transportation services and e-services in Turkey. Similarly, Konya is the pioneer of digitalization of administrative services as online services for citizens. On the other hand, since main scope of the study shapes in terms of smart economy perspective, getting data to test smartness in local assets and basic/local economic sectors are crucial. That is, accessing to data easily is another reason why Konya was selected for this study.

Numerical data about Konya's smart economy has been obtained both Konya Metropolitan Municipality website and Location Quotient (LQ) analysis. LQ is a measure which shows the relations between region and nation local and dominant economic sectors (Isard et al., 2017). Prominent economic sectors of smart economy which come from literature review both definition and KPI's are evaluated by this method. If the results are greater or equal than 1, dominant/core sector can be found and if the results are smaller than 1, local sector can be found in Konya. That is, it can be found whether economic structure of Konya is related to smart economic approach, which is a part of smart city inquiry in economical side. Therefore, this research is conducted as three phase (Figure 4). Literature about smart city and smart economy was reviewed in first phase. Assessment criteria's were dedicated through literature review, and applied on projects which were prepared by Konya Metropolitan Municipality in second phase. Moreover, LQ analysis was used to evaluate current economic situation whether smart or not in Konya. After these analysis and assessments, opportunities and limits were defined as a third phase.

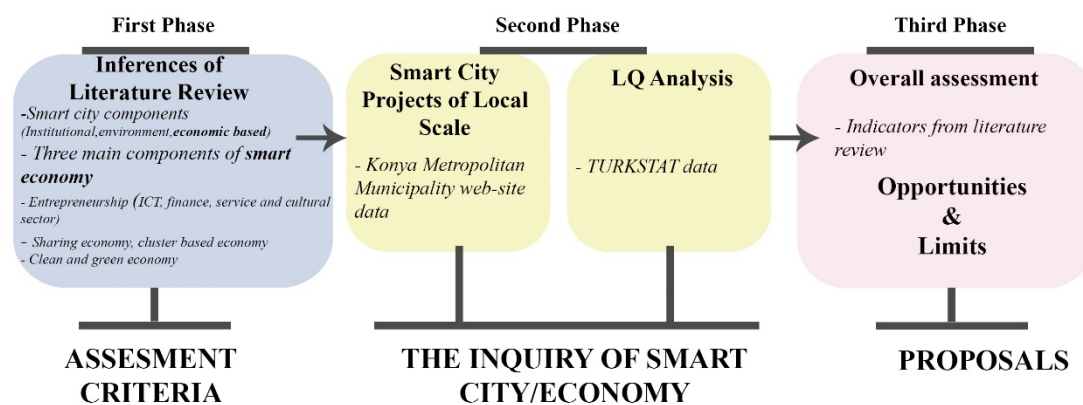


Figure 4. Research methodology

3. Discussion: Is Konya Economy Real Smart Economy?

Efficient website design and content are one of the main reasons why Konya is the pioneer of smart city applications in Turkey (MEU, 2018). Konya Metropolitan Municipality (KMM) had been organized its website with ICT based design and user-friendly databases which includes applications and Smart Cities Action Plan through smart city concept. When searching Smart City Application in Konya, six categories are listed as smart mobility, smart living & smart people, smart environment, smart governance, smart economy. Each of them have their own smart city applications (Url-1). The applications are listed below in terms of smart governance. These are;

- municipality website
- e-payment and e-municipal services
- cemetery information system
- e-citizen
- municipal automation
- coordination information center
- vehicle tracking system
- municipality job tracking system
- muhtar information system
- districts information system
- e-license
- Konya open data portal

Smart people & smart living projects are;

- Mobile Mesnevi application
- Public education center applications
- Education aid applications
- Competition and event registrations
- Youth card application
- Project support center
- Online museum application
- Smart public buildings (stadium etc)
- Police management control center
- Water administration mobile business tracking system
- Mobile water network control vehicles
- Park gardens water well automation
- e-address system
- Mobile data collection and smart association - spatial database provision
- Free wi-fi services

In addition to these, smart environment projects are;

- Air quality monitoring system
- Noise control monitoring and warning system
- Earthmoving vehicles tracking system
- Electric buses
- Environmental management and information system center
- Treated wastewater recovery plant (purple network)- (creates a source for irrigation of green areas).
- e-pati application- (animal friends project)
- Branching from the active water line
- Agricultural area analysis and reporting application

Smart mobility projects are;

- Intelligent public transportation system with mobile devices
- Smart stall screens
- Smart roads and junctions
- Central Traffic Management System (traffic control central system)
- Electronic card system- (for use in public transport)
- Public transportation with contactless banking cards
- Master transport plan by bike
- Bike paths and smart bike system- (bike repair stations, route planning option, recreational tours)
- Icing tracking system
- Tram system without catenary
- Underfloor heated interchanges and pedestrian overpasses
- Electronic monitoring system
- Parking locator app
- Junctions cameras
- Simulation systems
- Public transport announcement system
- Line management system
- Informative electronic signs on vehicle roads

- Bicycle tram and buses with bicycle apparatus.

Smart economy projects as a final component are;

- farmer information system
- e-pattern
- agriculture support applications

Overall, the number of listed services about smart city applications (apps) had been related with literature table which is about smart city components (Table 3).

Table 3. Categorizing KMM' web-site apps through smart city main components

	Smart City Main Components				
	Institutional based		Environment based		Economic based
	Smart governance	Smart people & Smart living	Smart environment	Smart mobility	Smart economy
Number of listed apps	12	15	9	19	3
Total	27 apps		28 apps		3 apps

As it can be seen Table 3, application and services about smart economy component do not satisfy in the context of economic based smart city component. Institutional and environment based applications related with smart transportation and smart governance which are also important component of smart city were taken into more deep consideration although smart economy applications are very limited or still continuing. Since smart economy is main focus of this study, smart economy applications in Konya were examined more detailed. The first project is farmer information system. It is an information support platform created to enable farmers to reach experts more easily during the process of solving the problems by sending photos from the field when necessary. The second project is e-pattern. Konya Metropolitan Municipality has created the e-Pattern project in order to identify assets with many economic values, from agricultural production capacities to tourism, and make them available to citizens who need them on the internet. The agricultural and economic situation of the region, the historical, touristic and spiritual values of the region have been revealed and collected in a central database. The last project named as agriculture support applications for agricultural support are given by the municipality. In addition, consultancy services are provided to the farmers, and the problems and questions of the farmers are answered here. The assessment of these projects can be seen Table 4.

Table 4. Evaluating of KMM' smart economy projects through smart economy components

	Main components of Smart Economy					
	Entrepreneurship (employment- labor markets)				Sharing economy	Clean and green energy
KMM's Smart Economy Projects	Innovative-ICT based	Finance	Services-commerce	Arts & cultural activities		
farmer information system	+		+			
e-pattern	+	+	+	+		
agriculture support applications	+	+				

Table 4 shows that these projects may not be satisfied adequately to have smart economy when examined these projects. It can be assumed that projects which were improved by KMM are more theoretical than practice/action based. Moreover, there is not any attempt to improve sharing

economy and clean energy on economy. However, according to inferences of literature, smart economy has three main components. The first one is smart economy encourages entrepreneurship in some sectors like ICT, finance, services and cultural. The second is smart economy ensures to develop new economic approach like sharing economy and cluster based economy, and the third one is related to clean and green energy system. Therefore, it can be agreed that smart economy projects developed by local government are not enough for Konya to be titled as a smart city.

After KMM' projects about smart city especially smart economy assessment, LQ analysis had been applied in order to test whether Konya is smart city in smart economy concept. It ensures having a better understanding whether Konya' current economic structure is proper to transform into smart economy. Since there is no data on other components of smart economy like sharing economy and clean/green energy were found in TURKSTAT dataset, enterprises statistics (in 2018) for detecting what type of entrepreneurship in Konya and Turkey had been used in order to test smart economy perspective (Table 5). The formula used in LQ analysis is given below.

$$LQ = \frac{e_i / \sum e}{E_i / \sum E}$$

e_i , employment of sector i in the region;

$\sum e$ is the total employment in the region;

E_i , employment of sector i in the focus region

$\sum E$ represents the total employment in the focus region.

If the result is equal to 1 ($LQ=1$), the intra-regional density of the sector is equal to the country average. If the coefficient is greater than 1 ($LQ>1$), it proves that the sector operates more intensively in the region compared to the country, and when the coefficient is less than 1 ($LQ<1$), the weight of the sector in the regional economy is less.

Table 5. LQ results of entrepreneurs' statistics based on economic activities of Turkey & Konya in 2018

Enterprises Statistics	Year	Turkey	Konya	LQ Analysis Results
A. Agriculture, Forestry And Fishing	2018	32800	2333	2.64
B. Mining And Quarrying	2018	6507	143	0.81
C. Manufacturing	2018	442601	15279	1.28
D. Electricity, Gas, Steam And Air Conditioning Supply	2018	7140	168	0.87
E. Water Supply; Sewerage, Waste Management and Remediation Activities	2018	5601	118	0.78
F. Construction	2018	281500	6233	0.82
G. Wholesale And Retail Trade; Repair Of Motor Vehicles and Motorcycles	2018	1290966	37127	1.06
H. Transportation And Storage	2018	522044	13474	0.95
I. Accommodation And Food Service Activities	2018	339777	7678	0.83
J. Information And Communication Technologies (ICT)	2018	45448	529	0.43
K. Financial And Insurance Activities	2018	24521	441	0.66
L. Real Estate Activities	2018	66711	1582	0.88
M. Professional, Scientific And Technical Activities	2018	241583	5429	0.83
N. Administrative And Support Service Activities	2018	68812	1101	0.59
P. Education	2018	27032	479	0.65

Q. Human Health And Social Work Activities	2018	47479	774	0.6
R. Arts, Entertainment And Recreation	2018	53634	904	0.62
S. Other Service Activities	2018	341795	9760	1.06
Total		3845951	103552	

 Core sector  Local sector

Table 5 demonstrates that the LQ score of ICT, financial activities, services/commerce, education, arts and entertainment facilities are under the 1, which means that these sectors are local sector. In order to have smart economy these sectors should have been improved to core sector by local government. As one of the main component of smart economy necessity, enterprises on these sectors which have very low LQ rate should be promoted. Since smart economy related sectors which are listed above were not preferred by enterprises in Konya the smart economy progress in Konya cannot be provided. If it is needed to be build smart economy structure in Konya as mentioned KMM' websites, smart economy related economic sectors with the lowest LQ rate should have been developed. As a result, Konya' current economic structure is not suitable to be formed smart economy model. However, high LQ rate of enterprises statistics on agriculture sector show that it has a potential of Konya' smart economy in terms of sharing- cluster based economy that are the second component of smart economy. Sharing economy as one of the smart economy component adopts potential dominant economic sector with collaboration. Highlighting opportunities and limits in the context with smart economy offers a clue how Konya' economy can be transformed into smart economy.

CONCLUSION:

In order to better understand the current situation, priority sectors that need to be intervened and sectors that need to be continued are revealed through high (H), available (A) and fragile (F) approaches (Table 6).

Table 6. Overall evaluation of smart economy in Konya

	Main components of Smart Economy					
	Entrepreneurship (employment- labor markets)				Sharing economy	Clean and green energy
KMM's Smart Economy Projects	Innovative-ICT based	Finance	Services-commerce	Arts & cultural activities		
farmer information system	H	F	A	F	F	F
e-pattern	H	A	A	A	F	F
agriculture support applications	H	H	F	F	F	F
Enterprises Statistic- LQ result						
Agriculture, forestry and fishing	A	A	A	A	A	A
Manufacturing	A	A	A	A	A	A
Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles and motorcycles	A	A	A	A	A	A
Information and Communication Technologies (ICT)	F	F	F	F	F	F
Financial and insurance activities	F	F	F	F	F	F
Administrative and support service activities	F	F	F	F	F	F
Education	F	F	F	F	F	F

Human health and social work activities	F	F	F	F	F	F
Arts, entertainment and recreation	F	F	F	F	F	F

H High A Available F Fragile

It is proved that Konya' current economic system cannot be interpreted to be a smart economy. Table 6 demonstrates that Konya's current economy is generally fragile for transforming smart economy. However, agriculture, manufacturing and repairing sectors have prior potential for smart economy. It can be seen that some of KMM's smart economy projects also have opportunities. When analyzed fragile parts, ICT, finance, service, education and cultural sectors which are a part of smart economy components are more vulnerable than others. Therefore, action plans and policies should be prepared for being smart. While doing this, transform Konya' economy to smart economy it has needed to be determined what are the opportunities and limits in the context with smart economy. According to inferences of literature review, it is assumed that sharing economy is one of the main component of smart economy, which ensures some opportunities. Sharing economy with ICT based digital connectivity creates sustainable environment in terms of economy (Gori et al., 2015). Especially in Konya, since agriculture is a dominant sector which can be seen in LQ analysis result, collaboration and organization of agricultural sector can be ensured easily. Moreover, the economic scale of Konya is more manageable than other metropolitan cities in Turkey, which is an advantage of expanding digital connectivity with sharing economy concept. On the other hand, Konya' economical structure has some limits; but, they can be converted into opportunities. For example, LQ results of Konya are not seemed suitable for smart economy due to low rate of ICT related sectors. However, being to adopt sharing economy can assist this matter.

Konya has lots of opportunities to transform its current economy to smart economy. These opportunities are listed below.

- Dominant agricultural sector
- Active municipality web-site
- e-municipality applications
- Projects about agricultural sector such as KOP Project
- The existence of organizations that support the development of agriculture such as KTO Karatay University, cooperatives and producer unions.

As it can be seen above, Konya' economy receives quite high potential to convert smart economy because of cooperation potential and ICT related local governance systems. However, Konya has some limits and challenges to have smart economy. These are;

- Dominant national economic policies instead of local policies.
- Smart city/economy as only branding value
- No holistic approach about smart city development both national and local scale.
- Lack of social policies about economic development.
- No prioritization and staging period of economic sector.

Dominant national economic policies form a strict border of the economy of Konya, which ends up as three consequences. Firstly, site selection of projects and financial supports to entrepreneurs generally have been chosen in large metropolitan areas in Turkey. Therefore, entrepreneurs or small scale investors do not prefer ICT related sectors in Konya. Secondly, since there is no holistic approach for smart city concept local governments try to build their own smart community in Turkey like Konya, which causes only branding or marketing based smart city application. Thirdly, it causes lack of social

policies in local scale. Social policies matters of managing economic sectors, which is the base of sharing economy. If social policies gain importance in both national and local governance, not only Konya' but also whole economic structure of Turkey have a potential for transforming smart economy.

On the other hand, while smart city model had been accepted with ICT related economy, environment, government etc., social policies are missing parts, which explains how smart city model can be adopted current city system. Besides, smart city which were developed in sustainability context like digital city, intelligent city may not be seen appropriate for local scale (Hollands, 2008). It creates only marketing value to increase competitiveness in national scale whereas it should be increased life quality of citizens in local scale. However, smart city needs to consider what are the opportunities and limits before simply being labelled as smart. In essence the smart economy has to take much risks with technology in local scale to ensure applicable for whole citizens. In this point, sharing economy as another main component of smart economy can be the solutions for offering advantages of local economic development. It is the time for searching of smart economy in terms of sharing economy and finding new participatory organizations for sustainable economic system. It widens the sustainability perceptions in terms of economy which offers multi-participant process certainly contribute to local economic development.

Compliance with Ethical Standard

Conflict of Interests: The authors declare that there is no conflict of interest.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is not required for this study.

Acknowledgements: I would like to thank Prof. Dr. Elif Alkay for her expert advice and her contribution of this article which was developed by her PhD course.

REFERENCES:

Articles:

Agyeman, J. and McLaren, D. (2014). 'Smart Cities' Should Mean 'Sharing Cities'. *Time: Ideas and*.

Andronie, M., Lăzăroiu, G., Iatagan, M., Hurloiu, I., & Dijmărescu, I. (2021). **Sustainable cyber-physical production systems in big data-driven smart urban economy: a systematic literature review**. *Sustainability*, 13(2), 751.

Angelidou, M. (2015). **Smart cities: A conjuncture of four forces**. *Cities*, 47, 95-106.

Anttiroiko, A. V., Valkama, P., & Bailey, S. J. (2014). **Smart cities in the new service economy: building platforms for smart services**. *AI & society*, 29(3), 323-334.

Ariffin, A. (2012). **Smart Economy in Smart Cities**. In Kumar, T.M.V (Eds.), *Iskandar Malaysias Definition of Smart City*. Erişim: <http://sustainableiskandar.com.my/iskandarmalaysias-definition-of-smart-city/>

Bakıcı, T., Almirall, E. and Wareham, J. (2013). **A Smart City Initiative: the Case of Barcelona**, *Journal of Knowledge Economy*, 4(2). 135–148.

Caragliu, A., Del Bo, C., & Nijkamp, P. (2011). **Smart cities in Europe**. *Journal of urban technology*, 18(2), 65-82.

Davies, A. R., & Mullin, S. J. (2011). **Greening the economy: interrogating sustainability innovations beyond the mainstream**. *Journal of Economic Geography*, 11(5), 793-816.

De Grave, A. (2016). **So long, collaborative economy!**. *Ouishare Magazine*.

- Dieleman, F. and Wegener, M. (2004). **Compact City and Urban Sprawl**, *Built Environment*, 30(4),308-323.
- Frenken, K., Meelen, T., Arets, M., & Van de Glind, P. (2015). **Smarter regulation for the sharing economy**. *The Guardian*, 20, 175-189.
- Gabrys, J. (2014). **Programming environments: environmentality and citizen sensing in the smart city**. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32(1), 30-48.
- Gori, P., Parcu, P. L., & Stasi, M. (2015). **Smart cities and sharing economy**. *Robert Schuman Centre for advanced studies research paper no. RSCAS*, 96.
- Guelzim, T., Obaidat, M. S., & Sadoun, B. (2016). **Introduction and overview of key enabling technologies for smart cities and homes**. In *Smart cities and homes*, 1-16. Morgan Kaufmann.
- Hollands, R. G. (2008). **Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial?**. *City*, 12(3), 303-320.
- Jucevičius, R., Patašienė, I., & Patašius, M. (2014). **Digital dimension of smart city: critical analysis**. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 156, 146-150.
- Keegan, S., O'Hare, G. M., & O'Grady, M. J. (2012). **Retail in the digital city**. *International Journal of E-Business Research (IJEER)*, 8(3), 18-32.
- Kırımtat, A., Krejcar, O., Kertesz, A., & Tasgetiren, M. F. (2020). **Future trends and current state of smart city concepts: A survey**. *IEEE Access*, 8, 86448-86467.
- Kumar, T. V. and Dahiya, B. (2017). **Smart economy in smart cities**. In *Smart Economy in Smart Cities* (pp. 3-76). Springer, Singapore.
- Li, X., Fong, P. S., Dai, S., & Li, Y. (2019). **Towards sustainable smart cities: An empirical comparative assessment and development pattern optimization in China**. *Journal of Cleaner Production*, 215, 730-743.
- Marsal-Llacuna, M. L., Colomer-Llinàs, J., & Meléndez-Frigola, J. (2015). **Lessons in urban monitoring taken from sustainable and livable cities to better address the Smart Cities initiative**. *Technological Forecasting and Social Change*, 90, 611-622.
- Neirotti, P., De Marco, A., Cagliano, A. C., Mangano, G., & Scorrano, F. (2014). **Current trends in Smart City initiatives: Some stylised facts**. *Cities* 38, 25-36.
- Schaffers, H., Komninos, N., Pallot, M., Trousse, B., Nilsson, M., & Oliveira, A. (2011, May). **Smart cities and the future internet: Towards cooperation frameworks for open innovation**. In *The future internet assembly* (pp. 431-446). Springer, Berlin, Heidelberg.
- Torres, L., Pina, V., & Royo, S. (2005). **E-government and the transformation of public administrations in EU countries: Beyond NPM or just a second wave of reforms?**. *Online Information Review*, 29(5), 531-553.
- Vanolo, A. (2014). **Smartmentality: The smart city as disciplinary strategy**. *Urban studies*, 51(5), 883-898.
- Wall, R. S., & Stavropoulos, S. (2016). **Smart cities within world city networks**. *Applied Economics Letters*, 23(12), 875-879.
- Zervas, G., Proserpio, D., & Byers, J. (2015). **A first look at online reputation on Airbnb, where every stay is above average**. *Where Every Stay is Above Average (January 28, 2015)*.

Proceedings:

Algan, N. (2017). **Kentsel Gelişmede Ekolojik Sürdürülebilirlik**. *Uluslararası Kentsel Politikalar Konferansı(INCUP2017)*, <http://incup2017.emu.edu.tr/tr> (Accessed date: 06.05.2020).

Arroub, A., Zahi, B., Sabir, E., & Sadik, M. (2016, October). **A literature review on Smart Cities: Paradigms, opportunities and open problems**. In *2016 International Conference on Wireless Networks and Mobile Communications (WINCOM)* (pp. 180-186). IEEE.

Bibri, S. E. and Krogstie, J. (2016). **Big Data and Context-Aware Computing Applications for Smart Sustainable Cities**. *Proceedings of the 2nd Norwegian Big data Symposium, Trondheim, Norway, 15*.

Chourabi, H., Nam, T., Walker, S., Gil-Garcia, J. R., Mellouli, S., Nahon, K., ... & Scholl, H. J. (2012). **Understanding smart cities: An integrative framework**. In *2012 45th Hawaii international conference on system sciences*, January, 2289-2297. IEEE.

Dameri, R. P. and Cocchia, A. (2013). **Smart city and digital city: twenty years of terminology evolution**. In *X Conference of the Italian Chapter of AIS, ITAIS*, 1-8.

Nam, T., & Pardo, T. A. (2011, June). **Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions**. In *Proceedings of the 12th annual international digital government research conference: digital government innovation in challenging times* (pp. 282-291).

Soe, R. M. (2017, June). **FINEST Twins: platform for cross-border smart city solutions**. In *Proceedings of the 18th Annual International Conference on Digital Government Research* (pp. 352-357).

Books:

European Commission (2014). **National/ Reginal Innovation Strategies for Smart Specialization (RIS3)**. Erişim: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/smart_specialisation_en.pdf

Frenken, K. and Schor, J. (2019). Putting the sharing economy into perspective. In **A Research Agenda for Sustainable Consumption Governance**. Edward Elgar Publishing.

Hill, S. (2015). **Raw Deal: How the "Uber Economy" and Runaway Capitalism Are Screwing American Workers**. St. Martin's Press.

IBM Global Business Services (2009). **A vision of smarter cities**. IBM Corporation. Erişim: https://www-03.ibm.com/press/attachments/IBV_Smarter_Cities_-_Final.pdf

Isard, W., Azis, I. J., Drennan, M. P., Miller, R. E., Saltzman, S., & Thorbecke, E. (2017). **Methods of interregional and regional analysis**. Routledge.

ISO 37120 (2014). **Sustainable development of communities – Indicators for city services and quality of life**.

McLaren, D. and Agyeman, J. (2015). **Sharing cities: a case for truly smart and sustainable cities**. MIT press.

MEU (Ministry of Environment and Urbanization). (2018, 2019). **Akıllı Şehirler Beyaz Bülteni** [Smart Cities White Paper].

OECD (2019). **1st OECD Roundtable on Smart Cities and Inclusive Growth**. Accessed date: 14.05.2020

The European Framework for Sustainable Cities (RFSC) (2017) **5 Dimensions and 30 Objectives for A European Vision of Tomorrow's Cities**, Accessed date: 30.04.2020.

Reports:

Ericsson AB (2014). **Networked Society City Index 2014**. Appendix 1 Methodology <https://www.ericsson.com/assets/local/networked-society/reports/city-index/networkedsociety-city-index-2014-appendix1-methodology.pdf>

Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., & Meijers, E. (2007). **City-ranking of European medium-sized cities**. *Cent. Reg. Sci. Vienna UT*, 1-12.

Web-sites:

Cohen, B. (2012). What exactly is a smart city? September 19, 2012b, online at: <http://www.fastcoexist.com/1680538/what-exactly-is-asmart-city> (accessed 26 November 2021).

TURKSTAT, The results of Enterprises Statistics. (2018). <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=145&locale=tr>

Url-1: <https://akillisehir.konya.bel.tr/> Accessed date: 05.06.2020.



Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda Kent İmgelerinin Değerlendirilmesi

Evaluation of Urban Images in Çankırı Urban Protected Area

Pelin ŞAHİN KÖRMEÇLİ¹ , Gamze SEÇKİN GÜNDOĞAN² 

ÖZ

Tarihi özelliklere sahip yerleşim alanları, geçmiş ile günümüz arasındaki bağın devam ettirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Günümüzde sürekli değişim içerisinde olan kentler, tarihi dokusundan uzaklaşmakta ve kent kimliğini yansıtan bileşenler kentlinin zihninden silinmeye başlamaktadır. Kentlerin kimliğini yansıtmaları, o kentin tarihi ve kültürel dokusunun korunmasına ve sürdürülebilirliğine bağlıdır. Kente kimlik kazandıran imgeler kentte yaşayanların hafızasında kente ilişkin değerlerin canlı kalmasını sağlamaktadır. Bu çalışmada, Çankırı Kentsel Sit Alanı içinde kent imgesini oluşturan mekânların ortaya çıkarılması ve kent kimliğine katkı sağlayacak önerilerin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Çalışma alanı olarak seçilen Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda Osmanlı Dönemi'nden günümüze kadar gelmiş ve tarihi dokuyu yansıtan kentsel elemanlar; arazi çalışması, görsel ve mekânsal analizlerle birlikte değerlendirilerek kent imgeleri haritaları oluşturulmuştur. Sonuçta tüm veriler birleştirilmiş, kentte yapılacak tasarım ve planlama çalışmalarına fikir oluşturabilecek imge haritası elde edilmiş ve öneriler getirilmiştir. Çalışmada Çankırı'nın kent kimliğini geliştirmek ve kent imgelerini yaşatmak bakımından verilen mekânsal önerilerin de kentin turizm potansiyeline katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Çankırı, kent imgesi, kent kimliği, tarihi kentler

ABSTRACT

Settlement areas with historical characteristics are important in terms of keeping the link between the past and present. Nowadays cities that are in constant change are moving away from their historical texture and the components reflecting the urban identity are beginning to be erased from the minds of the citizens. The reflection of identity of the cities depends on protection and sustainability of the historical and cultural texture of that city. Urban images that give identity to the city provide that the values of the city remain alive in the memory of the people living in the city. In this study, it is aimed to reveal the spaces that form the image of the city in the Çankırı Urban Site and to develop suggestions for the development of urban identity. In the Çankırı Urban Site, which was chosen as the study area, urban elements that have come from the Ottoman Period and reflect the historical texture were evaluated together with field work, visual and spatial analyzes, and city image maps were created. As a result, all the data is combined, an image map is obtained that could create an idea for the design and planning studies to be carried out in the city and suggestions were made. It is thought that the spatial suggestions given in terms of improving the urban identity of Çankırı and keeping the city images alive will also contribute to the tourism potential of the city.

Keywords: Çankırı, historical cities, urban identity, urban image

¹ Pelin Şahin Körmeçli: Çankırı Karatekin University, Faculty of Forestry, Landscape Architecture, pelinsahin@karatekin.edu.tr, 0000-0003-4772-8202

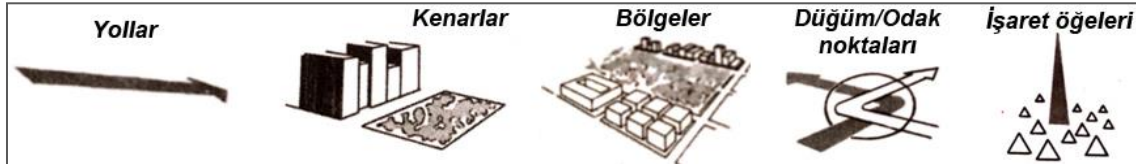
² Gamze Seçkin Gündoğan: Çankırı Karatekin University, Çerkeş Vocational School of Higher Education, Department of Architecture and Urban Planning, gseckin@karatekin.edu.tr, 0000-0001-7674-8670



1. GİRİŞ:

Kentler değişip gelişen ve geçmişin birikimlerini günümüze aktaran yaşam alanlarıdır. Günümüzde nüfus artışı ile birlikte yaşanan hızlı kentleşme süreci, kentlerde mekânların değişimine yol açarak kent kimliğinin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır. Kentler zaman içerisinde çevresel, kültürel, ekonomik gibi çok sayıda faktörün etkileşimi sonucunda kimliklerini oluşturmaktadırlar. "Kentsel kimliğin gelişmesi ile ortaya çıkan kentsel imge, kentlilerin ve onu ziyaret edenlerin kentin kendi içerisinde sahip olduğu ilişkiler ağının ve diğer kentlerle olan uzamsal yapısının zihinde görünür olma şeklidir" (Türk, 2017). Kentlerin imgelere sahip olmasının yanı sıra sahip olduğu bu imgelerin kentli hafızasında nasıl algılandığı önemlidir (Köse ve Dönmez, 2021). Kent imgeleri insan ve mekân arasındaki köprüyü kuran algılama, görme, duyma, hissetme gibi süreçleri bünyesinde barındırmakta ve zihinde kent kimliğinin oluşmasını sağlamaktadır. Her kent içinde kendi imgesini barındırdığı için kentin kendine özgü bir kimliği bulunmaktadır. Rossi (2006)'ye göre şehrin kendisi, orada yaşayanların ortak hafızasıdır. Kentte yaşayan insanların oluşturduğu hafıza, kenti diğer kentlerden ayırt eden bileşenlerin yansımasıdır. Fiziksel çevreye ait imgeler ise, insanların zihinlerinde oluşan kent kimliğine anlam kazandırmaktadır. Diğer yandan, insanların etkileşim içerisinde olmadığı tarihi çevrelerdeki kentsel imgeler, kentlinin hafızasından giderek silinmeye başlamaktadır. Bu nedenle; bireylerin kentle kurduğu fiziksel ve görsel ilişkinin geliştirilmesine, mevcut kent imgelerinin ortaya çıkarılmasına ve grafiksel anlatım yöntemlerin kullanılarak değerlendirilmesine ihtiyaç vardır.

Lynch (2010), kentin imgelenebilmesi ve zihinsel olarak biçimlenebilmesindeki unsurları: yollar, sınırlar/kenarlar, bölgeler, odak/düğüm noktaları ve işaret öğeleri olmak üzere beş başlıkta toplamaktadır (Şekil 1). Kent imgesi olarak ifade edilen imaj kavramı fiziksel çevrenin zihinsel resmi, haritası veya modelidir (Lynch, 1960). Kentin okunabilirliği ve zihinde şekillenmesi, kent imgesi bileşenlerinin arasında ilişkiler ağının kurulmasına bağlıdır. "Zihinde depolanan çevresel bilgi kodlamaları genellikle kentsel imgeler; binalar, sokaklar, heykeller, çeşmeler, parklar, topografik-doğal vb. veriler üzerinden olmaktadır" (Öztürk, 2016). Kent imgelerinin değerlendirmelerine yönelik çalışmalar, farklı meslek disiplinleri tarafından planlama ve tasarım eylemlerine yön vermektedir.



Şekil 1. Kent imgeleri (Lynch, 2010)

Lynch (2010)'in kent imgelerine ait çalışması referans alınarak pek çok araştırma yapılmıştır. Bu araştırmalar kentin sağlıklı gelişimi için tarihi öneme sahip geçmişten gelen kent imgelerinin analiz edilerek korunması ve yeni yerleşim alanlarıyla uyumlu şekilde olması gerektiğini göstermektedir. Tarihi çevreler imgesel değer taşımanın yanı sıra yapımında kullanılan malzemeler ve özenle icra edilmiş işçilik ile de dikkat çekmektedirler (Ahunbay, 2017; Öğçe 2020). Kent imgesi; bir yandan uzmanlar (teorisyenler ve profesyoneller), yerel otoriteler ve kent halkı arasındaki ilişkiye aracılık edilebilecek bir iletişim platformu olabilirken, diğer yandan yerel kalkınma politikalarını detaylandırmada bir çalışma aracı olabilmektedir (Neacşu, 2009). Duymuş vd. (2018)'nin Adana üzerine yaptığı çalışmada, kentin tarihi çekirdeği ve yakın çevresinde konumlanmış, çoğunluğu tarihsel öğeler içeren kent imgelerinin mekânsal belleklerde ön plana çıktıkları görülmektedir. Kent mekânındaki fiziksel bileşenlerin bir araya gelişleri, algılanabilir olması ve kentin tarihi ve kimliği ile ilişkili olarak fiziksel bileşenlere atfedilen anlamlar güçlü bir kent imgesinin önemli özellikleridir (Eraydın, 2016). Bir mekânın sosyal ilişkiler açısından anlamı, adı ve tarihiyle ilişkisi onun imgelenebilirliğini etkileyebilmektedir (Lynch, 2010). Bir kentin sağlıklı gelişimini devam ettirebilmesi

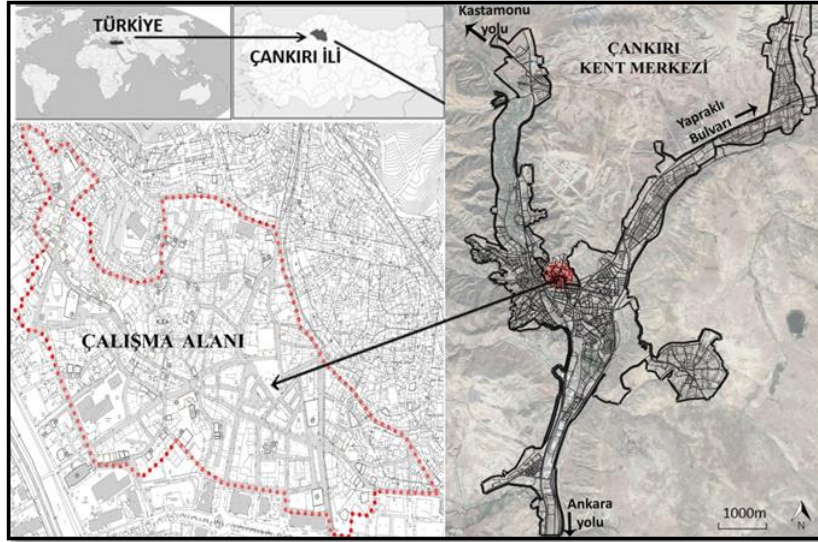
için geçmişten gelen bellek öğelerinin iyi analiz edilerek korunması, yeni kentsel program ve yapılaşmalar ile uzlaşma içinde olması gerekmektedir (Öztürk, 2016). Bir yerleşmenin algılanabilmesinin ve öğrenilebilmesinin en temel yolunun kent ve kentlinin iletişimi olup, bu iletişimin doğru ve sağlam olması kentin yapısal öğelerinin anlaşılabilirliği sağlanabilmektedir (Erkan ve Zenen, 2010). Tarihi değerlerin sürdürülebilirliği kentin kimliği ile ilişkilendirilmektedir. Toplumların fiziksel, siyasal, ekonomik ve kültürel alanı olarak kentlerin hayatta kalması, kent kültürünün devamlılığının sağlanmasıyla ilişkili olup; tarihsel mirasın sürdürülmesi kentlerin devamlılığının garantisidir (Güler vd., 2016).

Kentin tarihini yansıtan imgelerin gelecek nesillere aktarılması ve yaşatılması önem kazanmaktadır. Bu çalışmanın amacı; Çankırı ilindeki günümüz kentsel sit alanı üzerinde bulunan ve kentin tarihini yansıtan imgelerin ortaya çıkarılarak kent kimliğinin korunması, geliştirilmesi ve sürdürülebilirliği için mekânsal önerilerin üretilmesidir. Çalışmanın örneklemini oluşturan kentsel sit alanı, geçmişteki mekânsal özellikleri yansıtan tarihi dokuya sahiptir. Araştırmada, alanın en güçlü imge elemanlarının neler olduğu ve bu imgelerin nerelerde toplandığı incelenmiştir. Alandaki kentsel imge elemanları ile sokak dokusu arasında ilişkinin olup olmadığı sorgulanmaktadır. Araştırmada öncelikle alanın kimliğini oluşturan kent imgesi bileşenleri (yollar, kenarlar, bölgeler, odak noktaları, işaret öğeleri) çıkarılmıştır. Daha sonra her imgeye ait oluşturulan haritalar bir araya getirilerek tüm alanın kent imgesi haritası oluşturulmuştur. Böylece 2014 yılından itibaren restore edilmeye başlanan Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda günümüze ait güncel bir veri oluşturulması sağlanmıştır. Diğer yandan alanın fiziksel altyapısını oluşturan imgelerden yolların ve odak noktalarının oluşturduğu ilişkiler ağı analiz edilerek bu ağda önem taşıyan alanlar belirlenmiştir. Alanın fiziksel altyapısını oluşturan mevcut kent imgelerinin durumu gelecekte üretilecek olan planlama ve tasarım çalışmalarına yön verecektir. Ayrıca kent imgelerine yönelik mekânsal algıyı inceleyen çalışma sonuçlarının ise Çankırı kentinin gelişimi bakımından yararlı olacağı düşünülmektedir.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

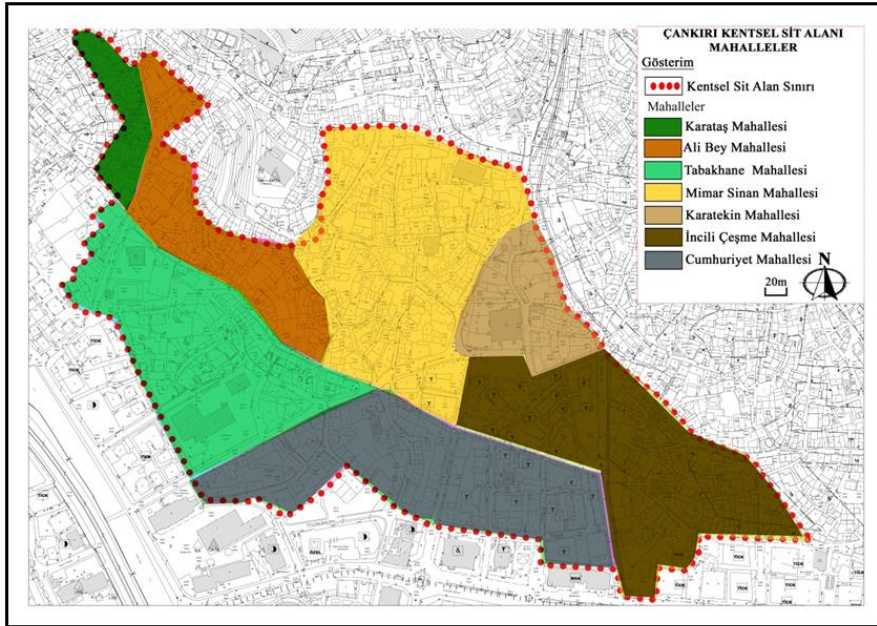
2.1 Materyal

Çankırı; İç Anadolu Bölgesi'nin Orta Kızılırmak bölümünde yer alan, Ankara, Bolu, Çorum, Kastamonu ve Kırıkkale illeri ile çevrili bir kenttir. Kentin Tunç Çağına kadar uzanan bir tarihi bulunmaktadır. M.Ö. 2000'li yıllara gelindiğinde ise Hitit İmparatorluğunun önemli yerleşim yerlerinden birisi olmuştur. Hititlerden sonra Çankırı Friglerin hâkimiyetinde kalmıştır. Daha sonrasında sırasıyla Romalılar, Bizanslılar, Büyük Selçuklu ve Osmanlı Devleti gibi önemli medeniyetlerin idaresi altında bulunmuştur (URL-1). Cumhuriyetin ilanından sonra 1925 yılında "1642 Sayılı Vilayetler İdaresi Kanunu" ile il olmuştur (URL-2). İl statüsü kazanan Çankırı'ya bağlı 12 ilçe bulunmaktadır. İlin en büyük ilçesini Merkez ilçesi oluşturmaktadır. Çankırı ili Merkez ilçesine bağlı kentsel sit alanı çalışmanın ana materyalini oluşturmaktadır (Şekil 2). Alana ilişkin hâlihazır haritalar Çankırı Belediyesi'nden temin edilmiştir (Anonim, 2020). Kentsel sit alanının çalışma alanı olarak seçilmesindeki etmen, sahip olduğu tarihi ve kültürel peyzaj bileşenlerini içeren bir yerleşim alanı olmasıdır. Alan geleneksel konut dokusundan oluşmaktadır. Geleneksel doku kent merkezinin kuzeyinde ulaşım sisteminin zor çözümlendiği eğimli bir arazide bulunmaktadır.



Şekil 2. Çalışma alanının konumu

Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2020 yılı verilerine bakıldığı zaman Çankırı ilinin toplam nüfusu 192.428 olup Merkez ilçe nüfusunun ise 97.326 olduğu görülmektedir (TUİK, 2020). Çankırı Merkez ilçesinin toplamda 14 mahallesi bulunmaktadır. Mahalleler; en küçük birimleri sokak ve konut birimleri olan çeşitli faaliyetlerin (yönetmel, sosyo ekonomik, kültürel gibi) gerçekleştiği en küçük idari yapılandırma (Bayartan, 2005). Mahalle biriminin fiziksel ve idari sınırları, içerdiği nüfus büyüklüğüne dayanmaktadır (Altun, 2010). Çalışma alanında yer alan mahallelerin en erken bilgisine ise 1530 tarihli Osmanlı Muhassal Defteri'nde rastlanmaktadır. Tarihi kent dokusunun olduğu Karataş, Karatekin ve Mimar Sinan Mahalleleri de Çankırı'nın en eski mahalleleridir. Söz konusu bu mahallelere ek olarak İnci Çeşme, Tabakhane ve Alibey Mahalleleri de Cumhuriyet öncesi dönemde var olan mahallelerdir (Kale ve Türkan, 2020). Çalışma alanında bulunan mahalleler içinde sadece Cumhuriyet Mahallesi Cumhuriyet döneminde kurulmuştur. Alana ilişkin mahalle haritası Şekil 3'de verilmiştir.



Şekil 3. Çankırı Kentsel Sit Alanı mahalle haritası

2.2 Yöntem

Bu çalışmada Çankırı kimliğini oluşturan kentsel sit alanı içerisindeki günümüzde var olan kent imgeleri çıkarılmıştır. Alana ilişkin halihazır haritalar Çankırı Belediyesi'nden temin edilerek altlık olarak kullanılmıştır. Netcad yazılımı ile dönüştürülen çalışma altlığı, 1/2000 ölçekteki halihazır harita üzerinde oluşturulmuştur. Araştırma kapsamında öncelikle Çankırı Kentsel Sit Alanı'nın tarihsel sürecine ilişkin literatür araştırması yapılmıştır. Daha sonraki aşamada keşif amaçlı arazi çalışması yapılmış, fotoğraflar ve kişisel gözlemler ile mekâna ilişkin veriler analiz edilmiştir. Lynch (2010)'in kent imgesi bileşenleri haritalar üzerine işlenerek mekânsal ve görsel değerlendirmeler yapılmıştır. Çankırı Kentsel Sit Alanı'nın imge haritalarının hazırlanmasında Netcad (7.2 sürümü) ve Photoshop (CS6 sürümü) programları kullanılmıştır. Değerlendirmede alanın kimliğini oluşturan en güçlü kent imgeleri temel alınmıştır. Kent imgelerinin belirlenmesinde araştırmacının gözlemlerine, algısına ve arazi deneyimlerine göre analiz yapılmıştır. Analizler sonucunda alana ilişkin her bir kent imge bileşeni (bölgeler, odaklar, sınırlar, işaret öğeleri, yollar) için ayrı harita hazırlanmıştır. Kent imgelerinin mekâna katkısının yüksek olduğu noktaların ortaya çıkarılması için mekânsal ağ analizi yapılmıştır. Bu analizle kentsel sit alanındaki baskın imgeleri ve bu imgelerin sokak dokusuyla olan ilişkisini ortaya çıkarmak hedeflenmiştir. Alanın fiziksel altyapısını oluşturan yollar ve odak noktalarına ait imge elemanlarının ilişkileri Graph Commons programı kullanılarak irdelenmiştir. Programdaki platform üzerine nokta verisi olarak yollar ve odak noktaları girilerek alandaki ilişkilerine göre aralarında bağlantılar çizilmiştir. Böylece yollar ve odak noktalarının ilişkiler ağı elde edilmiş ve bu ağdaki bağlantılılık değeri yüksek olan yerler araştırılmıştır. Yolların ilişkiler ağında bağlantılılık değerini ölçmek için merkezilik algoritması (*betweenness centrality*) değerine bakılmıştır. Merkezilik değerinin yüksek olduğu alanlar yüksek bağlantılılık değerine sahip olduğu, bu değer yüksek olması da o mekâna ait katkı değerinin yüksek olduğu anlamına gelmektedir. Elde edilen tüm veriler birleştirilerek alanın kent imgelerini ifade eden mekânsal harita çıkarılmıştır. Kent imgeleri haritasında ve bu imgelerin mekâna katkısının yüksek olduğu noktaların üzerinde tüm veriler değerlendirilmiştir. Son olarak elde edilen bulgular ışığında, alanın tarihi ve kültürel peyzaj değerlerinin korunmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir.

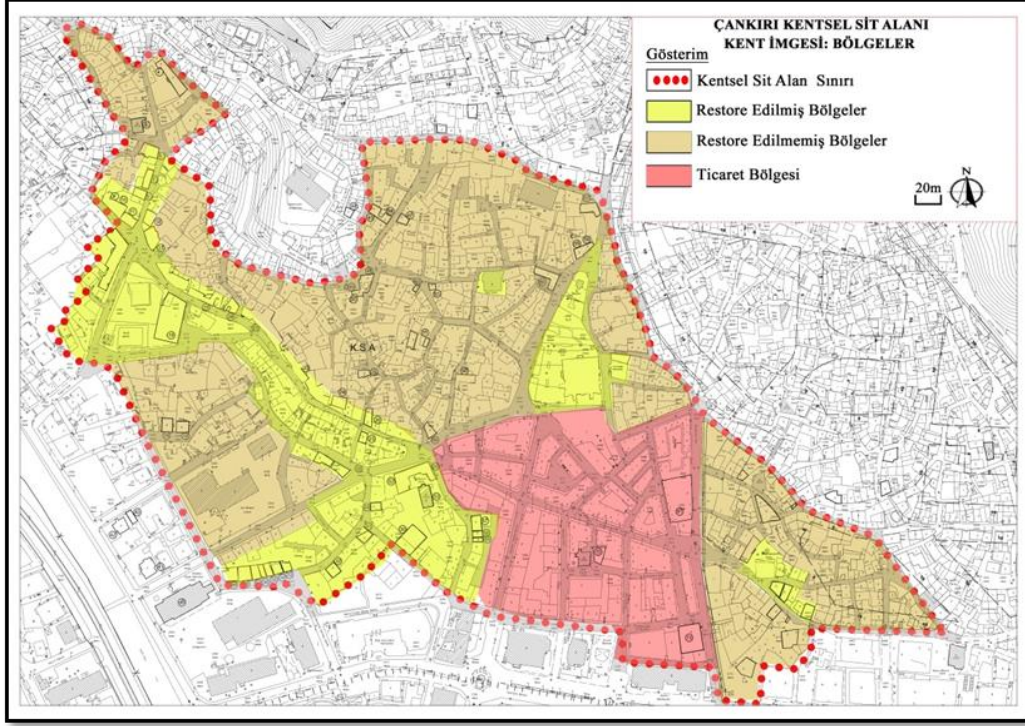
3. BULGULAR

Kent imgelerinin oluşması, insan ve mekân etkileşimi sonucu gerçekleşmektedir. İnsan, uyum kabiliyeti ile kendi gördüklerini bir amaç doğrultusunda seçer, düzenler ve anlamlandırır (Lynch, 1960). Mekân ise ilişkiler ve farklılıkları ortaya koymaktadır (Kaya ve Akdemir, 2020). Her gün yaşadığımız kentlerde buluşmak ya da toplanmak için bulunduğumuz mekânların tümünde dikkat etmediğimiz çok sayıda imge görülmektedir. Bu imgeler insanların paylaştıkları ortamların ara yüzünü oluşturmaktadır. Her mekânın algılanabilmesi için geçmişin ve yaşanmışlıkların olması gerekmektedir (Çelikyay, 2017). Her kentte bireylerin kişisel imgeleri bir araya getirmesi ile oluşturulan ve bir halk tarafından ortalama kabul gören kent imgeleri vardır (Öğçe, 2020). Kent imgelerinin belirlenmesinde ise Kevin Lynch'in çalışmasında yer alan 5 öge (yollar, düğüm noktaları, bölgeleri işaret öğeleri ve kenarlar) esas alınarak yaygın olarak bilinen kent imgeleri tespit edilmiştir. Çalışma alanı olarak seçilen Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda Lynch (2010)'in kent imgeleri değerlendirilerek aşağıdaki çıkarımlar ortaya konulmuştur.

3.1 Bölgeler

Bölgeler, diğer imge öğelerine göre daha büyük kent parçalarını oluşturmaktadır (Lynch, 2010). Kentin orta veya büyük ölçekli bölümlerini oluşturan, içine girildiği hissedilen alanlardır. Bölgeler iki boyutlu mekânlar olarak algılanmaktadır. Bu nedenle bir kent içinde bulunduğu mahalle ya da semtle eş anlamlı olarak görünmektedir (Hofmann, 2012; Öğçe, 2020). Çalışma alanında toplamda üç farklı

bölgenin olduğu saptanmıştır. Bunlardan ilki, eski tarihi dokunun izlerini yansıtan, restore edilmiş bölgeler olarak ön plana çıkmaktadır. İkinci bölge ise henüz restore edilmemiş ancak geleneksel kent dokusunun bulunduğu alanlardan oluşmaktadır. Bu alan, çalışma alanının büyük bir kısmını kapsamaktadır. Üçüncü bölge ise ticaret amaçlı kullanılan alanlardır. Bu üç bölgenin dağılımı Şekil 4'te, bu bölgelerdeki kent dokusuna ilişkin görseller ise Şekil 5'te görülmektedir.



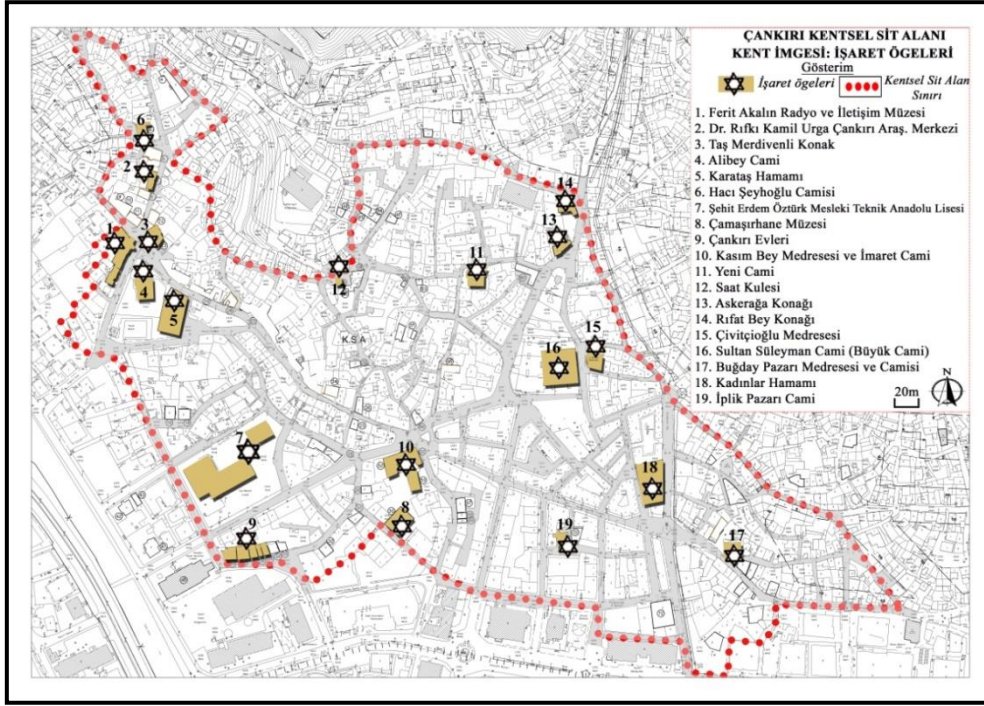
Şekil 4. Çankırı Kentsel Sit Alanı Kent İmgeleri; Bölgeler



Şekil 5. Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda bulunan bölgelerden görünüm

3.2 İşaret öğeleri

Bir referans noktası olarak kabul edilen bina, işaret levhası, ağaç, donatı veya tepe gibi uzak mesafeden görülebilen ve sembolize edilebilen öğelerdir. Çalışma alanında toplamda 19 adet işaret öğesinin olduğu belirlenmiştir. Bu öğeler incelendiği zaman heykellerin, konakların, hamamların, camilerin, medreselerin, araştırma merkezlerinin ve müzelerin yer aldığı görülmüştür. Tarihi kent dokusunu yansıtan ve geçmişten günümüze miras kalan bu işaret öğeleri, kent kimliğinin korunması bakımından önem taşımaktadır. Çalışma alanında bulunan 19 adet işaret öğesinin konumlarını gösteren harita Şekil 6'da yer almaktadır. İşaret öğelerine ait görseller Şekil 7'de bir araya getirilmiştir.



Şekil 6. Çankırı Kentsel Sit Alanı Kent İmgeleri; İşaret ögeleri

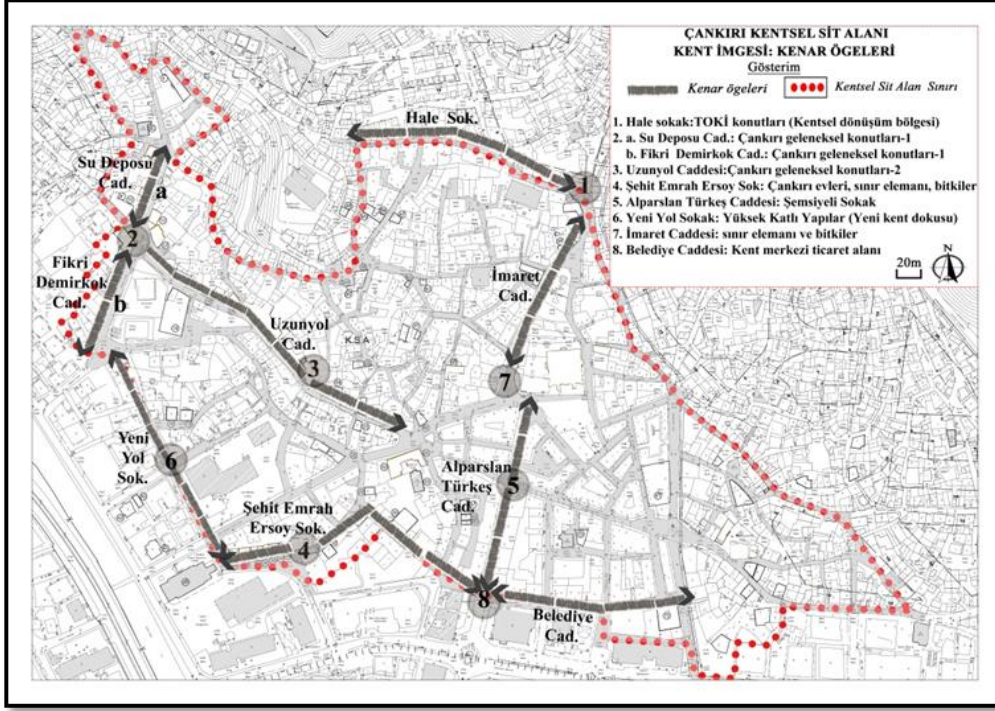


Şekil 7. Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda bulunan işaret ögelerinin görünümü

3.2 Kenarlar / Sınırlar

Kenar ögeleri; kıyılar, bölgenin sınırları, bina cepheleri, duvarlar gibi elemanlardır. Kenarlar iki bölge arasında sınır işlevi görmektedir (Lynch, 2010). Sokaklarda araç ve yaya trafiği olmadığında bireyler bina cephelerine odaklanır, bu nedenle binaların mimarı formları, özellikleri, detayları ve tasarımı kenar oluşturarak önem kazanır (Lynch, 2010; Çelikyay, 2017). Bina cepheleri, yollar, su ögeleri, duvarlar dışında yol kenarına dizilmiş farklı bitki türleri de bir mekân algısı yaratarak bir kenar özelliği gösterir (Çelikyay, 2017). Çalışma alanında 8 farklı kenar ögesi belirlenmiştir. Alanın kuzey sınırındaki imarlı alanlarda yüksek katlı yapılaşma başlamaktadır. TOKİ konutlarının yer aldığı bu kentsel dönüşüm bölgesi ile çalışma alanı arasında yer alan Hale Sokak birinci kenar ögesini oluşturmaktadır. İkinci ve üçüncü kenar ögeleri ise alanın batı kısmında eski kent dokusundan ayrılan ve restore edilmiş Çankırı geleneksel konutlarıdır. Su Deposu, Fikri Demirkok ve Uzunyol caddeleri üzerinde yer alan geleneksel konutlar, duvarlar ve bitkiler sınırları oluşturmaktadır. Diğer yandan alanın güneyindeki Şehit Emrah Ersoy Sokağı'nda yer alan Çankırı evleri ve bu sokak sınırındaki duvar ve ağaçlar çevresini sınırlayan dördüncü kenar ögesidir. Alanda geleneksel kent dokusundan çıkılarak farklı bir alana

geçildiğini hissettiren Alparslan Türkeş Caddesi üzerinde şemsiye gölgeliklerle oluşturulan enstalasyon uygulaması beşinci kenar ögesidir. Geleneksel konut dokusu ile yüksek katlı konutlardan oluşan yeni kent dokusunu birbirinden ayıran Yeni Yol Caddesi altıncı; İmaret Caddesi üzerindeki Büyük Cami'nin duvarı ise restore edilmemiş diğer bölgeyi ayıran yedinci kenar ögesidir. Sekizinci kenar ögesi olan Belediyeler Caddesi, alan içerisindeki ticaret bölgesi ile kent merkezini birbirinden ayırmaktadır. Bankaların ve iş merkezlerinin artmakta olduğu bu caddede yüksek katlı yapılaşma ile kent merkezindeki ticaret alanına doğru geçiş yapılmaktadır. Alana ilişkin kenar ögelerinin dağılımı Şekil 8'de ve bu ögelerin görselleri Şekil 9'da verilmiştir.



Şekil 8. Çankırı Kentsel Sit Alanı Kent İmgeleri; Kenarlar

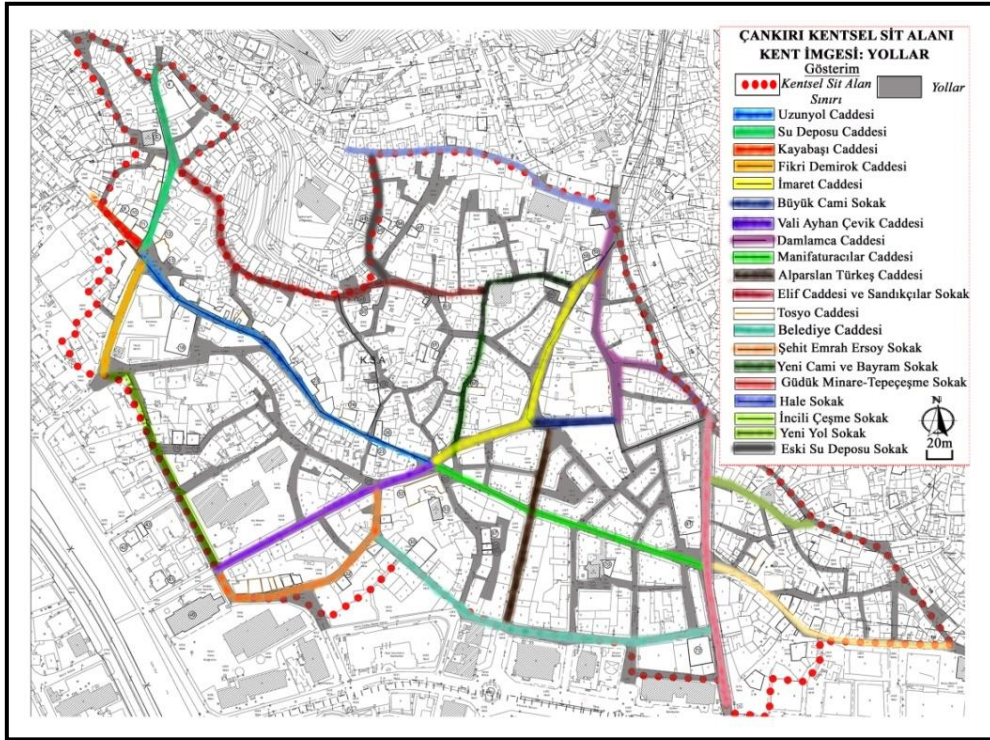


Şekil 9. Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda bulunan kenar ögelerinin görünümü

3.3 Yollar

Sokaklar, yaya yolları, toplu taşıma alanları, kanallar, demiryolları kent imgelerinden yolları oluşturmaktadır. İnsanlar yollar üzerinde hareket ederek tarihi özelliklere sahip ögeleri anlayabilmektedir. Yollar kişinin imgesinde kentin dokusunu oluşturmaktadır. Yolların genişlikleri, döşeme malzemesi, eğimi gibi fiziksel özellikleri kişinin hızlı hareket etmesini sağlayan ögelerdendir. Sokak dokusunu oluşturan yollar alan kullanımını ve erişilebilirliği etkileyen etmenlerdendir. Çalışma

alanında yollar dar ve kıvrımlı yapıda olup eski yerleşim sistemine göre çok sayıda çıkmaz sokak bulunmaktadır. Yıldırım ve Çağdaş (2018), çıkmaz sokaklar ile hareketliliğin az olmasının tercih edildiğini, mahremiyet ihtiyacının en yüksek olduğunu, yani bu sokakların bütünleşme değerinin en düşük alanlardan olduğunu belirtmektedir. Bu bağlamda çıkmaz ve bölünmüş sokaklar, güçlü kent imgesi oluşturmamaktadırlar. Çalışma alanındaki çıkmaz sokakların varlığı yolların kesişim noktalarının azalmasına neden olmaktadır. Kent imgesi olarak yollar başlığı altında devamlılık sağlayan, birbiriyle bağlantılılık gösteren ve üzerinde işaret öğelerini görebileceğimiz sokak dokusu ortaya çıkarılmıştır. Çalışma alanı incelendiğinde toplamda 20 adet cadde ve sokağın kent imgesi açısından önemli olduğu saptanmıştır. Bu yollar; Uzun Yol, Fikri Demirkok, Kayabaşı, Su Deposu gibi geleneksel kent dokusunu yansıtan caddelerden ve sokaklardan oluşmaktadır. Şekil 10'da çalışma alanındaki yollardan imge olarak görülen sokak ve caddeler verilmiş olup Şekil 11'de ise bu yolların görünümüne ilişkin fotoğraflar yer almaktadır.



Şekil 10. Çankırı Kentsel Sit Alanı Kent İmgeleri; Yollar



Şekil 11. Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda bulunan caddeler

Çalışma alanındaki yapılan gözlem ve değerlendirmeler sonucunda tüm kent imgeleri Çizelge 1'de toplanmıştır.

Çizelge 1. Çankırı Kentsel Sit Alanı kent imgeleri

İmge bileşenleri	Kent imgeleri	
1	Bölgeler	Bölgeler A. Restore edilmiş bölgeler B. Restore edilmemiş bölgeler C. Ticaret bölgeleri
2	İşaret öğeleri	Müzeler Ferit Akalın Radyo ve İletişim Müzesi Dr. Rıfki Kamil Urga Çankırı Araştırma Merkezi Çamaşırhane Müzesi
		Medreseler Kasım Bey Medresesi Buğday Pazarı Medresesi Civitçioğlu Medresesi
		Camiler Büyük Cami (Sultan Süleyman Cami) Hacı Şeyhoğlu Cami Yeni Cami Alibey Cami İmaret Cami İplik Pazarı Cami
		Hamamlar Karataş Hamamı Kadınlar Hamamı
		Heykeller Saat Kulesi
		Konaklar Taş Merdivenli Konak Askerağa Konağı Rıfat Bey Konağı Çankırı Evleri
		Okullar Şehit Erdem Öztürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi
2	Kenarlar	Sınırlar 1. Hale Sokak: TOKİ konutları ve geleneksel kent dokusu geçiş alanı 2. Su Deposu Caddesi ile Fikri Demirkok Caddesi: Geleneksel konutlar 3. Uzun Yol Caddesi: Geleneksel konutlar 4. Şehit Emrah Ersoy Sokak: Geleneksel konutlar, bitkiler ve duvar elemanı 5. Alparslan Türkeş Caddesi: Şemsiyeli sokak 6. Yeni Yol Sokak: Yüksek katlı yapılar ile yeni kent dokusu geçiş alanı 7. İmaret Caddesi: Duvar elemanı ve bitkiler 8. Belediye Caddesi: Kent merkezindeki ticaret bölgesine geçiş alanı
4	Yollar	Sokaklar ve Caddeler Caddeler: Uzun Yol Caddesi Su Deposu Caddesi Kayabaşı Caddesi Fikri Demirkok Caddesi İmaret Caddesi Vali Ayhan Çevik Caddesi Damlamca Caddesi Manifaturacılar Caddesi Alparslan Türkeş Caddesi Elif Caddesi Tosyo Caddesi Belediye Caddesi Sokaklar: Büyük Cami Sokak Şehit Emrah Ersoy Sokak Yeni Cami Sokak Güçük Minare Sokak Hale Sokak İncili Çeşme Sokak Yeni Yol Sokak

değerini gösteren merkezilik (*betweenness centrality*) algoritmasına ait değerler temel alınmıştır. Bu değerlerin en yüksek olduğu 5. odak noktası 157.57 merkezilik değeri ile alana en çok katkı sağlayan merkezi oluşturmaktadır. Burada Kasimbey Medresesi ve İmaret Cami bulunmaktadır. Bu pek çok yolun kesişiminde yer alan kavşak özelliğiyle bağlantılılık değeri de en yüksektir. İkinci merkez ise Ferit Akalın Radyo ve İletişim Müzesi, Taş Merdivenli Konak, Karataş Hamamı gibi pek çok işaret ögesinin birleşiminde yer alan 1. odak noktasıdır. Burası kullanımların yoğunlaştığı kapalı bir meydan özelliği taşımaktadır. Uzunyol, Kayabaşı, Su Deposu ve Fikri Demirkok caddelerinin kesişiminde olan 1. odak noktası 69.03 bağlantılılık değeriyle ikinci sırada yer almaktadır. Bu kavşağın tarihi yapının ve geleneksel konut dokusunun birleşiminde olması nedeniyle kullanım değeri de yüksektir. Pek çok faaliyetin yürütüldüğü ticaret bölgesinin ortasından geçen Manifaturacılar Caddesi ve Tosya Caddesi kesişimindeki 6. odak noktası 65.62 merkezilik değeri ile bağlantılılıkta üçüncü sıradadır. Burada yer alan Buğdaypazarı Medresesi ve Kadınlar Hamamı kullanım alanı oluşturmaktadır. Toplanma özelliği oluşturan heykel ve meydanlar aynı zamanda aktivite için odak yaratmaktadır. Tarihi Saat Kulesi'nin bulunduğu 2. Odak 28.17 merkezilik değeri, Büyük Cami'nin bulunduğu 4. Odak 24.85 merkezilik değeri, değerleri alarak dördüncü sırada yer almaktadır. Büyük Cami önündeki meydan ve içerisindeki yeşil alanlar kentsel sit alanına farklı tipolojideki açık alanlar kazandırmaktadır. Alan sınırında yer alan kavşak özelliği gösteren TOKİ konutlarının başladığı 3. odak noktası 23.83 merkezilik değeri ile Şehit Emrah Ersoy Caddesini merkeze bağlayan 7. odak noktası ise 0 merkezilik değerini alarak beşinci sırada bağlantılılık sağlamıştır. Bu odaklar alan içerisinde çıkıldığını hissettiren geçiş bölgesi özelliği taşımaktadır. Çankırı Kentsel Sit Alanı'ndaki odak noktalarının ilişkiler ağı Çizelge 2'de verilmiştir.

Çizelge 2. Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda odak noktaları arasındaki ilişkiler ağı

Odak imgelerin ilişkiler ağı	İmge adı	İmge tipi	Merkezilik Değeri
	5. Odak	Odaklar	157.57
	1. Odak	Odaklar	69.03
	6. Odak	Odaklar	65.62
	2. Odak	Odaklar	28.17
	4. Odak	Odaklar	24.85
	3. Odak	Odaklar	23.83
	7. Odak	Odaklar	0

Alandaki yollar incelendiğinde genel olarak düzenli bir ulaşım sisteminin olmadığı görülmüştür. Yolların kent imgelerini şekillendirmesi üzerindeki etkisini ölçmek için yolların arasındaki ilişkiler ağı irdelenmiştir. Analiz sonuçlarına göre alanda yer alan üç yolun sahip olduğu baskın imgelerle yüksek değerlerde bağlantılılık değeri aldığı saptanmıştır. B bölgesinde üç farklı odak noktasını birleştiren ve Büyük Cami meydanına bağlanan İmaret Caddesi 55.63 merkezilik değeriyle en yüksek değeri almıştır. Alanın en uzun akslarından biri olan, iki farklı odak noktasını birleştiren ve geleneksel konutların sıralandığı Uzunyol Caddesi ise 50.10 merkezilik değeriyle bağlantılılık açısından ikinci sırada bulunmaktadır. Uzunyol Caddesi Manifaturacılar Caddesi 5 numaralı merkezi odak noktasıyla birleşerek devamlılık gösteren bir ana aks oluşturmaktadır. Bu aks üzerinde yürürken insanlar tarihi ve ticari özellikteki yapıları gözlemleyebilmektedir. Sürekliliği olan ve tanımlanabilen yollar, işlevsel bir kullanım da sağlamaktadır. Ticaret bölgesinin ortasından geçen Manifaturacılar Caddesi, 43.58 merkezilik derecesiyle üçüncü sırada kullanıma sahiptir. Diğer yolların merkezilik değerleri 5

numaralı odak noktasından itibaren azalmaktadır. Alandaki tüm yolların ilişkiler ağına ilişkin merkezilik değerleri Çizelge 3'de verilmiştir.

Çizelge 3. Çankırı Kentsel Sit Alanı'ndaki odak noktaları arasındaki ilişkiler ağı

Yol imgelerinin ilişkiler ağı	İmge adı	İmge tipi	Merkezilik Değeri
	İmaret Cad.	Yollar	55.63
	Uzunyol Cad.	Yollar	50.15
	Manifaturacılar Cad.	Yollar	43.58
	Damlamca Cad.	Yollar	30.12
	Bayram Sok.	Yollar	28.23
	Vali Ayhan Çevik Cad.	Yollar	28.22
	Sandıkçılar Sok.	Yollar	25.7
	Elif Cad.	Yollar	21.88
	Alparslan Türkeş Cad.	Yollar	20.8
	Hale Sok.	Yollar	15.1
	Güdük Minare Sok.	Yollar	13.17
	Su Deposu Cad.	Yollar	9.57
	Belediye Cad.	Yollar	8.75
	Eski Su Deposu Sok.	Yollar	8.02
	Şehit Emrah Ersoy Sok.	Yollar	6.3
	Tepe Çeşme Sok.	Yollar	5.14
	Fikri Demirkok Cad.	Yollar	3.37
	Yeni Yol Sok.	Yollar	3.2
	Yeni Cami Sok.	Yollar	2.72
	Kayabaşı Cad.	Yollar	1.83
	Büyük Cami Sok.	Yollar	1.5
	İncili Çeşme Sok.	Yollar	0
	Tosya Cad.	Yollar	0

Kent imgelerinin alandaki merkezilik derecesi yüksek olan yollar ve odaklar üzerinde toplandığı görülmektedir. Yollar bağlayıcı ve birleştirici özelliğe sahip olsa da alan sınırındaki yollar üzerinde yer alan konutlar kenar özelliği taşımaktadır. Kentsel sit alanında geleneksel konutların biterek yüksek katlı yapılaşmanın başladığı bölgeler belirgin bir kenar özelliği taşımaktadır. Hale sokak üzerinde yer alan TOKİ konutları, Belediye Caddesi ile Yeni Yol Sokak üzerindeki yüksek katlı yapılar majör kenar öğelerindedir. Bu akslar sınır oluşturarak tarihi bölgeden kente geçiş sağlamaktadır.

4. TARTIŞMA VE SONUÇ:

Kentlerdeki tarihi çevreler kent imgelerinin çoğunun şekillendiği hafıza mekânlarıdır. Kent imgesinin kentin mimarisi, sokakları, meydanları gibi kamusal mekânlarına ilişkin deneyimlerin sonucunda, insanların anlam yüklemesi ile oluşan belleğin görsel yansıması olduğu görülmektedir. Bir kentin bilinmesi ve benimsenmesindeki temel ölçüt, o kentin algılanabilmesi olduğu belirtilmektedir (Erkan ve Yenen, 2010). Çankırı Kentsel Sit Alanı, kent kimliğinin güçlendirilmesinin yanı sıra mekânsal gelişimin de yönlendirilmesinde önemli bir avantaj sağlamaktadır. Var olan bu belleğin yaşatılması için kent imgelerinin oluşumunu etkileyen faktörlerin dikkate alınması gereklidir. Çalışma kurgusu "Tarihi alanlarda yolların bağlantılılığının kent imgelerinin mekânsal biçimlenişinde etkisi vardır." hipotezine dayanmaktadır. Bu bağlamda Lynch'e ait kent imgeleri tasnifi ile çalışma alanındaki mevcut imgeler tespit edilerek kentsel sit alanının algılanmasını amaçlayan mekânsal harita elde

edilmiştir. Bu harita üzerinde yolların bağlantılılığına yönelik ilişkiler ağı değerlendirilerek, baskın olan kent imgelerinin neler olduğu ve hangi bölgelerde yoğunlaştığı çıkarılmıştır.

Tarihi alanlarda kent imgelerinin değerlendirilmesine ilişkin pek çok araştırma yapılmıştır. Ankara Beypazarı'nda kent imgelerinin algılanabilirliği üzerine yapılan bir çalışmada katılımcıların zihinlerinde daha çok Eski Beypazarı'na ait imgelerin yer aldığı, tarihi dokudan bağımsız olarak gelişim gösteren Yeni Beypazarı'nda kentsel imgenin daha zayıf olduğu gözlemlenmiştir (Türk, 2017). Duymuş vd. (2018)'in yaptığı çalışmadaki kullanıcıların mekânsal bilgi birikimi ve deneyimlerinin geçmişten günümüze taşıyan tarihe tanıklık etmiş imge elemanlarını belleklerinde cisimleştirdiği görülmektedir. Diğer yandan Çelikyay (2017)'in Amasra tarihi kentindeki incelemesinde, imge analizinin kentsel çevreyi değiştirecek kentsel tasarım çalışmaları için önem arz ettiği belirtilmektedir. Kahramanmaraş kenti Kentsel Sit ve Yenileme Alanı'nda ise kent kimliğine imzasını atan tarihi dokunun modern yapılarla birleşince silinmediği, bireyler tarafından bilinçli bir şekilde algılanarak Kahramanmaraş kentinin kimliğinde etkin bir rol oynadığı belirtilmiştir (Uluganlıgil ve Altunkasa, 2020). Kent morfolojisinin tanımlanmasında ve analiz edilmesinde kentsel imgeleri önemli bir role sahiptir (Kaya ve Akdemir, 2021). İmgelerin kent içerisindeki konumlarının, fiziksel özelliklerinin, tarihi yapı olmalarının ve işlevselliklerinin algılanmalarında önemli rol oynadığı, bu durumun kent kimliğinin oluşmasında etkili olduğunun sonucuna ulaşılmıştır (Tokmak, 2015). Dal ve Kaymaz (2021) kentin sağlam formunun, dokusunun ve yapıların birlikte ele alınmasının tarihi kentlerin kimliklerini kaybetme sürecine girmesinin engellenmesi ve kaybetmekte olduğu kimlik öğelerini tekrar kazanması bakımından gerekli olduğunu belirtmiştir. Tarihi yerleşmede var olan konut, hamam, ticaret gibi kullanımlar belirlenip, çevre imgesinin oluşmasını sağlayan yapı bileşenleri, yol döşemesi, donatı elemanları, bitki gibi öğelerin belirlenmesi ön koşuldur (Kuter, 2007). Bu bağlamda tarihi bölgelerde kent imgelerinin belirlenmesi ve bunların şekillenmesini sağlayan etmenlerin ortaya çıkarılması diğer çalışmalara katkı sağlaması bakımından önem taşımaktadır.

Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda işlev gören kent imgelerine ait haritanın oluşturulması, fiziksel form ile ilişki kurulmasını sağlayan bir algı oluşturmamızı sağlamaktadır. Araştırma sonucuna göre yolların ve odak noktalarının bağlantılılığının yüksek olduğu bölgelerde kent imgelerinin yoğunlaştığı görülmüştür. Yolların formu, imgenin oluşması ve işlevini devam ettirebilmesi bakımından etkili olmaktadır. Nitekim Ülkeryıldız vd. (2009)'un yaptığı tarihi özelliklere sahip kentsel bir doku içerisinde kentte yabancı bireylerle gerçekleştirilen çalışmada bireylerin en çok odak noktaları ve yolları öncelikli olarak algıladıkları ortaya çıkmıştır. Devamlılık sağlayan yollar ve odak noktalarını oluşturan kent imgelerinin gelişimi kişiler için kesintisiz bir zihinsel algı yaratmaktadır. Diğer yandan geleneksel konutları yenilemeye yönelik çalışmalarda yetersizlikler alanın bütünsel olarak algılanamamasına sebep olmaktadır. Alanın tarihini yaşatan geleneksel konut dokusunun ticaret alanlarının baskısı altında gelişim gösteremediği görülmektedir. Ayrıca alanda eski konutların yer aldığı dar ve çıkmaz sokakların oluşturduğu bölgelerin fiziksel değişim gösteremediği görülmüştür. Bu alanda yapılan çalışmalarda toplumsal değişim süreci ve sosyal yapının içinde bulunduğu durum göz önünde bulundurulması gerekir.

Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda yapılan değerlendirmeler ile elde edilen bulgular sonucunda kent kimliğinin geliştirilmesine yönelik mekânsal öneriler aşağıdaki gibidir:

- Tarihi özelliklere sahip yerleşim alanlarında yapılacak çalışmalar, geçmişle kurulan bağın devam ettirilmesi ve kentin turizm potansiyelinin geliştirilmesi bakımından önemlidir. Bu kapsamda çalışma alanı içinde turizmin geliştirilmesi için kent imgelerine yönelik tasarım rehberi hazırlanmalıdır.

- Kentsel sit alanında koruma ve turizmi ilişkilendirebilmek için halka yönelik eğitimlerin verilmesi ve halkın bilinçlendirilmesi, bölgenin korunması ve geliştirilmesi bakımından önemlidir. Bu kapsamda halkın alanın planlaması ve tasarımı konusunda fikrinin alınacağı çalışmalar yürütülmelidir.
- Alanda belirli bölgelerde yapıların restorasyonunun tamamlanmadığı görülmektedir. Yapıların görselliği, estetiği ve çevresindeki bileşenlerle uyumunu geliştirecek restorasyon çalışmaları tamamlanmalıdır. Geleneksel yapıların kat yüksekliklerine uyularak, mevcut mimari dokuya uygun düzenlemeler gerçekleştirilmelidir. Böylece kent estetiği ve algısında bütünlük yaratılacaktır.
- Geleneksel konut dokusu içinde sokaklar ve caddelerde tarihi dokuyu yansıtan döşeme malzemelerinin kullanılmasına özen gösterilmelidir. Yollarda beton döşemenin yerine kilit parke taşları kullanılmalı ve geleneksel mimari dokuyu devam ettirecek sokak tasarımı projeleri hazırlanmalıdır. Bu projelerin hazırlanmasında erişilebilirliğe ilişkin standartların dikkate alınması gerekmektedir.
- Alan içerisinde ticaret alanlarının bulunduğu yerler tarihi dokunun etkisinin hissedilmemesine neden olmaktadır. Ticaret bölgesinin bulunduğu alanın geleneksel konut dokusuna uyumlu şekilde yenilenmesi ve buraya ticari kullanımların yanı sıra sosyal ve kültürel tesislerin ilave edilmesi karma kullanımı sağlayacaktır.
- Kentsel sit alanındaki pek çok bölgede taşıt trafiğinin arttığı bununla birlikte otopark sorununun olduğu görülmektedir. Alanda merkez bölgenin yayalaştırılarak, kentsel sit alanı sınırına yakın bölgelerde otopark alanları oluşturulmalıdır. Yürünebilir alanların artırılması, mekânı deneyimleme sürecini artırarak bireylerin zihinlerinde kent imgelerinin güçlenmesini sağlayacaktır.
- Restore edilmemiş bölgelerde anıt, çeşme, heykel gibi imgelerin onarım ve yenileme çalışmaları yapılmalıdır.
- Alan içerisinde bulunan meydanlar gibi toplanma alanlarının aktif kullanımının olmadığı görülmektedir. Bu alanlar eski tarihi canlandıracak şekilde yeniden tasarlanmalı ve kamusal alanlar artırılmalıdır.
- Alan içerisinde kullanılan donatı elemanları sokak yapısına uygun olarak seçilmelidir. Alanda yolların karmaşık yapısının algılanabilirliği açısından yönlendirme levhalarının ve donatıların kullanımı artırılmalıdır.
- Tarihi çevrenin yeşil alanlar ile ilişkisinin kurulması alanın sürdürülebilirliği için önemlidir. Yeşil alanlar ile bütünleşen tarihi özelliğe sahip kamusal alanlarda insanların etkileşim içerisinde olması yaşadıkları çevreyi algılamasını, sahiplenerek aidiyet duygularının gelişmesini sağlayacaktır. Bunun için kullanılmayan açık alanlar yeşil alanlara kazandırılmalıdır. Bu alanlarda kentin dokusuyla uyumlu doğal bitki türlerine yer verilmelidir.
- Çankırı'nın turistik açıdan kültürel değerlerini yansıtan özellikteki işletmeler, sanat atölyeleri, tanıtım ofisleri, sergi alanları, eğitim merkezleri, yöresel pazarlar gibi kullanımların artırılarak sosyal etkileşim alanları yaratılmalıdır. Kentlinin tarihi alan ile etkileşimini artırmak mekân algısını geliştirmesi açısından etkili olacaktır.

- Alanın kuzey ve güney kısmında eski konut dokusuna göre kat yükseklikleri ve yerleşim düzeni bakımından farklılıklar görülmektedir. Bu farklılıkların giderilerek kentsel sit alanı içinde yapı bütünlüğünü sağlanmalıdır.
- Kentsel sit alanı içinde bulunan 7 odak noktasının toplanma alanları olduğu düşünüldüğünde bu alanlarda gerekli yönlendirme levhalarının kullanılması, diğer peyzaj öğelerinin düzenlenmesi mekân formunun kent dokusuna göre tasarlanması, geleneksel dokunun devamlılığı için gereklidir. Bu bölgelerde araç trafiğinin azaltılarak düğüm/odak noktaları olan meydan, kavşakların tasarımına önem verilmelidir.

Çankırı Kentsel Sit Alanı'nda tarihi dokunun korunması için yapılan çalışmalar son zamanlarda hız kazanmıştır. Gelecekte bu alanda yapılacak tasarım çalışmalarında grafiksel gösterimlerle oluşturulan kent imgeleri haritası yol gösterici olacaktır. Kent imgelerinin bütün halinde ele alınarak planlama ve tasarım çalışmalarına dâhil edilmesi, kent kimliğinin geliştirilmesi bakımından önem taşımaktadır. Bu kapsamda hazırlanacak projelerde şehir plancıları, peyzaj mimarları, mimarlar gibi meslek disiplinlerin bir arada olması planlama ve tasarım süreçlerine farklı bakış açılarının kazandırılması bakımından gereklidir.

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:

- Ahunbay, Z. (2019). **Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon** (9. baskı). İstanbul: Yem Yayınları.
- Altun, D. A. (2010). **Kapalı Konut Siteleri ve 'Mahalle' Kavramı**. İdealkent dergisi, 1(2), 216-244.
- Anonim (2020). Çankırı Hâlihazır Haritası, İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, Çankırı Belediyesi. (Erişim tarihi: 04.04.2020)
- Bayartan, M. (2005). **Osmanlı Şehrinde Bir İdari Birim: Mahalle**. Coğrafya Dergisi, (13), 93-107.
- Çelikyay, S. (2017). **Strategies on Sustainability of Historical and Cultural Heritage in Amasra, Turkey**. Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi (UKSAD), Volume 2 (Special Issue 1), 104-116.
- Dal, İ. ve Kaymaz I. (2021). **Antakya Gazipaşa Caddesi Örneğinin Kentsel Tarihi Peyzaj Açısından Değerlendirilmesi**. Bartın Orman Fakültesi Dergisi, 23(2), 1-1. <https://doi.org/10.24011/barofd.945875>
- Duymuş, H., Çilek Ünal, M ve Altunkasa, M. Faruk. (2018). **Çukurova Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü Öğrencilerinin Bakış Açısı ile Adana'nın Kent İmgeleri**, ISUEP2018 Uluslararası Kentleşme ve Çevre Sorunları Sempozyumu: Değişim/Dönüşüm/Özgünlük, 28-30 Haziran, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, s. 196-204.
- Eraydın, Z. (2016). **Kentsel Markalaşma Stratejilerinin Kent Belleği ve Kent İmgesi Üzerine Etkileri: Ankara Örneği**. İdealkent, 7 (20), 830-855.
- Erkan, N. Ç. ve Yenen, Z. (2010). **Yerleşmelerde İmaj Analizi Konusunda Bir Yöntem: Kastamonu Örneği**. Megaron, 5(2), 67-81.

Güler, T., Şahnagil, S. ve Güler, H. (2016). **Kent Kimliğinin Oluşturulmasında Kültürel Unsurların Önemi: Balıkesir Üzerine Bir İnceleme**. Paradoks Ekonomi Sosyoloji ve Politika Dergisi, Cilt/Vol: 12, Özel Sayı, 85-104.

Hofmann, C. (2012). **Representation and Perception of Mapped Space**. Master's Thesis, Universitat Wien, Bachelor of Science in Geography, Vienna.

Kale, M. ve Türkan, O. (2020). **Çankırı Şehri Sınırları ve Yönetmelik Coğrafya Bağlamında Mahallelerin Yeniden Değerlendirilmesi**, (Ed. MM Kale ve O. Türkan), Çankırı Şehir Coğrafyası, (s. 99-133). Ankara: Nobel Yayıncılık.

Kaya, A. Y. ve Akdemir, İ. O. (2021) **Kentsel Değişim-Kent İmgesi Korelasyonu: Elazığ örneği**. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 31(1), 1-23, <https://doi.org/10.18069/firatsbed.822006>

Köse, B. ve Dönmez, Y. (2021). **Mahalle Ölçeğinde Kültürel Değerlerin Kent Kimliğine Etkileri: Kale Mahallesi-Samsun**. Kent Akademisi , 14 (4) , 1156-1190 . DOI: 10.35674/kent.955281

Kuter, N. (2007). **Çankırı Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından Değerlendirilmesi**. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara.

Lynch, K. (1960). **The Image of the City**. Cambridge, Massachussets, USA: The M.I.T Press.

Lynch, K. (2010). **Kent imgesi**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Neacşu, M. C. (2009). **The city image and the local public administration: A working tool in urban planning**. Transylvanian Review of Administrative Sciences, 5(27), 172-188.

Öğçe, H. (2020). **Kent İmgesi: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği**. Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Düzce.

Öztürk, A. Ç. (2016). **Eskişehir'in Geçmişteki ve Bugünkü Kent Belleğinin Zihin Haritaları Üzerinden Okuma Denemeleri**. İdealkent, 7(20), 856-880.

Rossi, A. (2006). **Şehrin Mimarisi**, Nurdan Gürbilek (Çev.). İstanbul: Kanat Yayınları.

Tokmak, T. P. (2015). **Çevresel İmgelerin Kent Kimliğine Etkisi: Müftü Deresi - Kurtuluş Meydanı Aksı Örneği**, Yüksek Lisans Tezi, Toros Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mersin.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2020). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (Erişim Tarihi: 13.10.2021)

Türk, S. (2017). **Beyazır Kent Kimliğinin Bilişsel Haritalama Yöntemi İle Değerlendirilmesi**. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9 (19), 483-499, <https://doi.org/10.20875/makusobed.324147>

Uluganlıgil, B. ve Altunkasa, M. F. (2020). **Kahramanmaraş Kentsel Sit Alanının Mekânsal Kimlik Açısından Değerlendirilmesi**, Ç.Ü Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi, 39 (9), 57-65.

URL-1 <http://www.cankiri.bel.tr/sayfa-12/tarihi.php> (Erişim tarihi: 25.09.2021)

URL-2 <https://cankiri.jandarma.gov.tr/> (Erişim tarihi: 25.09.2021)

Ülkeryıldız, E., Arsan, Z. D. ve Akış, T. (2009). **Öğrenci Zihin Haritalarında Kente İlişkin Deneyimle Değişen Çevre Algısı**. Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 11(1), 72-82.

Yıldırım, E. G. ve Çağdaş, G. (2018). **Gaziantep Geleneksel Mimari Dokusunun Sosyo-Kültürel Bağlamda Mekân Dizimsel Analizi**. Gaziantep University Journal of Social Sciences, 17(2), 508-532.



19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği

The Effects of the Railway Campaign in the Ottoman Empire in the 19th Century on the Urban Transformation of Istanbul and the Example of Pera

Eray YAVUZARSLAN¹

öz

19. yüzyılda, sanayileşmenin en önemli sembollerinden birisi demir yollarıdır. Demir yollarının gelişim sürecinde sanayi kentinin kültürel gelişimine katkıları oldukça fazladır. Batı'nın sanayi devrimini yaşadığı dönemde henüz sanayileşme ile hiçbir bağı olmayan Osmanlı Devleti, Batı'dan sadece demir yolu ulaşım sistemini almış ve bir seferberlik ile topraklarında bu sistemi kullanmıştır. Bu anlamda demir yolu ulaşımının 19. yüzyıl Osmanlı Devleti'ndeki en büyük yankıları başkent İstanbul'da kendisini göstermiştir. Anadolu hattının son noktası olan Haydarpaşa İstasyonu ile Rumeli hattının son noktası olan Sirkeci İstasyonu, İstanbul'daki şehircilik anlamında kültürel dönüşümün en önemli sembolleridir. Hicaz ve Bağdat bağlantılı Anadolu hattı, başkent her türlü tüketim ihtiyacını karşılamışken, Rumeli hattının Avrupa ile olan bağlantısı topraklara Batı'ya dair her ne var ise kolaylıkla girişine sebep olmuştur. Bu çalışma yapılırken, demir yollarının en büyük tesiri İstanbul'un karşı kıyısı kabul edilecek olan Pera ve çevresine yaptığı tespit edilmiştir. Pera'nın demir yollarının gelişimi ile başlayan Avrupa'ya bağlantısı İstanbul'un genel çehresinde önemli bir değişikliğe sebep olmuştur. Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'ndeki demir yolu seferberliğinin, başkent İstanbul'un kentsel ve kültürel dönüşümündeki katkıları incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sanayi Devrimi, Demir yolu, Şehir, İstanbul

ABSTRACT

Railways are one of the most important symbols of industrialization in the 19th century. In the development process of railways, their contribution to the cultural development of the industrial city is quite high. During the period when the West was experiencing the industrial revolution, the Ottoman State, which had no connection with industrialization yet took only the railway transportation system from the West and used this system on its territory with a mobilization. In this sense, the greatest repercussions of the railway transportation in the 19th century Ottoman Empire were manifested in the capital Istanbul. Haydarpaşa Station, the last point of the Anatolian line, and Sirkeci Station, the last point of the Rumeli line, are the most important symbols of cultural transformation in terms of urbanism in Istanbul. While the Anatolian line connected to Hejaz and Baghdad met all kinds of consumption needs of the capital, the connection of the Rumeli line with Europe made it easy to enter the this lands the West production. While doing this study, it was determined that the greatest impact of the railways was on Pera and its surroundings, which will be considered the opposite shore of Istanbul. Pera's connection to Europe, which started with the development of railways, caused a significant change in the general face of Istanbul. In this study, the contributions of the railway mobilization in the Ottoman Empire to the urban and cultural transformation of the capital Istanbul were examined.

Keywords: Industrial Revolution, Railway, City, Istanbul

¹ Corresponded Author: Istanbul, erayya@gmail.com, 0000-0002-0161-5344



GİRİŞ:

19. yüzyılın İstanbul'u, çok kültürlü demografik yapısı ile Osmanlı'nın değişen ve modernleşen yüzü olmuştur. Avrupa kentleri sanayileşmenin etkisinde bir gelişim gösterirken, İstanbul'un gelişiminin daha kendine özgü ve daha geçmişinin etkisinde bir seyir izlemesi dikkate değerdir. Özellikle Avrupa ile olan bağlantının yeni ve kolay ulaşım yolları ile sağlanmış olması bu seyri hızlandıran en önemli etkenlerden birisidir. Bu konuda, döneminin en hızlı ve verimli ulaşım yollarından birisi olan demir yollarının katkıları büyük olmuştur. Sanayileşmenin en önemli sembolü olan demir yollarının, dönem olarak faaliyetine en çok tanıklık eden İstanbul'a etkilerini araştırırken, öncelikle şehrin gündelik hayatını etkileyen her hususa değinmek ve kültürel dönüşümüne olan katkılarını tespit etmek gerekmektedir. Söz konusu İstanbul olduğunda, şehir kültürünün ne kadar şehrin demografisi ile ilişkili olduğu açıkça ortaya çıkar. Şehir, öncelikle toplumsal etkinliklerin içinde gerçekleştiği coğrafi bir alandır ve sürekli bir devinimin içinde olan insan ile birlikte bir halden bir hale geçen bir olgu olarak tanımlanır. Bu süreçte insanın değişimi, insan eliyle mekânın değişimi ve değişen mekânın insan üzerinde yarattığı tekrar değişim döngüsü, şehrin hep ana konusu olmuştur (Özcan, 2017:16). Aslında şehir, hep bir değişimler silsilesinin kurumsal en güzel örneğidir. Bahsi geçen devinimin getirdikleri ise birer kültürel miras olarak yüzyıllarca şehrin içerisinde geleceğe taşınır.

İstanbul'un kültürel dönüşümü de belirtilen döngü içerisinde insan eliyle olmuştur. Yönetim, siyasi erk ya da toplumsal kolektif hareketler ile yenileşmenin ilk düğmesine basan insan olgusu, bu değişim rüzgârlarını estirmiştir. Özellikle bu konuda İstanbul'un binlerce yıllık başkent olmasından kaynaklı geleneksel mirası ve bu mirası iyi sahiplenmiş olan toplumsal alt yapısı, birçok öncülüğe çabuk adapte olmasına sebep olmuştur. Bu çizgide demir yolları da 19. yüzyıl başlarında sanayileşmenin yoğun yaşandığı Batı'dan gelmesine ve fazla teknolojik olmasına rağmen Osmanlı'da toplumsal olarak oldukça kabul görmüştür. Bir ulaşım aracı olarak kolay benimsenmesinin yanı sıra, bir yaşam biçimi olarak da İstanbul'un bir parçası olmuştur. Osmanlı'nın son yüzyılına denk gelen bu dönemde içinde bulunulan tüm sıkıntılara rağmen demiryollarının yapımını adeta bir seferberlik gibi kabul edip üç ana hat üzerinden başkente bağlama hareketi, başarı ile sonuç vermiştir. Bu hatlar Rumeli, Hicaz ve Bağdat demir yolu hatlarıdır.

Osmanlı'nın başkentte birleşen bu üç büyük demir yolu hattının getirileri ile İstanbul da bir anlamda hem Şark kültürü hem de Garp kültürü bir arada yaşanmıştır. Bu sebeple birçok turist bu iki kültürü bizzat başkentte yaşamak için geliyor ve bu büyümlü atmosfere dalyorlardı. Bu aynı zamanda İstanbul'un bir dünya kenti olmasının önünü de açıyordu. Sanayileşmenin kent ölçeğinde ilk yansımaları aslında bugünkü küreselleşmenin ve dolayısıyla küresel kent tanımının alt yapısını oluşturmuştur. İstanbul da bu uluslararası hareketin odağında kalarak bir anlamda 19. yüzyılın ticaret, finans, kültür ve sosyal açıdan hatırı sayılır bir ağırlığa sahip olmuştur.

İstanbul'da birleşen üç büyük demir yolu hattı olan Rumeli, Hicaz ve Bağdat demir yolu hattını kendi özelinde irdeleyerek, bu hatların İstanbul'a olan kültürel katkılarına şehircilik ekseninde bakmak ve 19. yüzyıl İstanbul'unun gelişiminin de demir yollarının etkilerini araştırmak bu makalenin ana çalışma konusu olmaktadır. Bu çalışmanın amacı İstanbul'un günümüze kadar uzanan kültürel dönüşümünün ilk temellerinin atıldığı 19. yüzyıla kısa bir bakış atarak, bu dönüşümün gerçek sebeplerine şehircilik ve sosyolojik açıdan kısaca değinmektir.

1. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma makalesi hazırlanırken, temel konusu olan 19. yüzyılda İstanbul ve demir yolu ilişkisi hakkında, akademik alandaki önemli kabul edilen kaynakların taranması yapılmıştır. Bu anlamda ilk etapta 19. yüzyıl sanayileşme dönemi tarihsel süreçte etüt edilmeye çalışılmış, bu dönemin en önemli icadı olan demiryolunun Batı'ya etkileri araştırılmıştır. Özellikle 1839 yılında ilan edilen Tanzimat Fermanı ile 1908 yılında ilan edilen II. Meşrutiyet arası dönem ile ilgili başta TCDD olmak üzere birçok kurumun arşivleri taranmıştır. Modernleşme adımlarının atılmaya başlandığı bu dönemde asıl kıstas kentleşme ve bu bağlamda atılan adımların incelenmesi olmuştur.

Bu dönemde Batı sanayileşirken, sanayileşmeye mesafeli duran Osmanlı'nın içine girdiği durum irdelenerek, Batı'nın sanayileşmesine karşı aldığı pozisyon değerlendirilmeye çalışılmıştır. Sanayi Devrimi'nin en büyük yansıması Osmanlı Devleti için Tanzimat Fermanı ile ortaya çıkan demir yolu hareketi yani bir anlamda seferberliğidir. Demir yolu seferberliği, Sultan Abdülmecit, Abdülaziz ve II. Abdülhamit olmak üzere üç padişah dönemine denk gelen bir dönemde Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde, demir yolu hatlarının geliştirilmesine odaklı kalkınma seferberliğidir. Bu seferberlik neticesinde, ekonomik, askeri ve kültürel bir gelişim hedeflenmiştir. Bu sebeple, makale için Osmanlı Seferberliğinin ulaşmak istediği hedeflerin doğrudan içerisinde kalan İstanbul'un aynı dönemdeki dönüşümüne açıklık getirecek literatür araştırması yapılmıştır. Bu araştırmada temel olarak döneme ışık tutacak yerli ve yabancı akademik çalışmalar dikkate alınmıştır.

Bu makalede öncelikle Sanayi Devrimi irdelenmiş ve kent üzerindeki etkilerine değinilmiştir. Bu yapılırken, sanayileşmenin ilk başladığı Batı örneğine bakılmıştır. Batı'daki kentleşmedeki dönüşüme dikkat çekilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Batı Sanayi Devrimi'ni yaşarken Osmanlı Devleti'ndeki yansımaları araştırılmış ve bu yapılırken sanayileşmenin Osmanlı'daki en önemli sembolü demir yollarının İstanbul ölçeğinde ekonomik etkilerine değinilmiştir. Dördüncü bölümde demir yollarının, Osmanlı toplumunda bu dönemde zaten başlamış olan kültürel ve sosyal dönüşüm üzerindeki etkileri incelenmiştir. Bu yapılırken "Kent Dönüşümünün Geleneksel Yaşam Üzerindeki Etkileri" bir alt başlık ile irdelenerek, geleneksel Müslüman mahallelerindeki bu dönemdeki yaşama bakılıp, genel dokusu etüt edilmek istenmiştir. Bir diğer alt başlık altında da aynı dönem de İstanbul'un modern yüzü olan Pera'nın bahse konu kültürel dönüşümde etkileri ile de Pera bölgesi etüt edilerek, İstanbul'daki geleneksel yaşamdan ayrı gibi gözükken bu çok kültürlü semte hâkim olan yaşam incelenmiştir. Son bölüm ise sonuç ve değerlendirmelere ayrılmıştır.

2. Sanayi Devrimi'nin Batı'daki Yansımaları ve Sanayi Kenti :

Başta İngiltere olmak üzere, 18. yüzyıl sonlarına doğru pamuklu dokuma sanayiinde içine düşülen üretim sıkıntısı, vasıfsız işçiliğin tarıma ilginin azalmasıyla beraber yok olmaya başlaması ve arz talep dengesinin ekonomik sebeplerle bozulması bir anlamda yeni bir ticari hareketin ortaya çıkacağıının ilk sinyallerini vermeye başlamıştı. Bu yeni hareket ise bir icat ile geldi. 1781 yılında James Watt adlı bir İngiliz mühendis tarafından geliştirilen buhar gücü ile çalışan bir makine, aynı zamanda dokuma sektöründe bir çığır açarken, bir Sanayi Devrimi'nin önünü açtı (Hobsbawm, 2017). Seri üretim için buhar gücü o kadar çok benimsendi ki tüm sektörlerin en büyük üretim kaynağı oldu. Hızlı ve seri üretimler, talep artışını da arttırırken, bu durum diğer sektörleri de tetikledi. Örneğin buharı üretmek için ortaya çıkan kömür ihtiyacı bu konudaki yeni kaynak arayışlarını arttırarak yeni iş ve gelir kaynağı olmuştur.

Buhar gücünün kullanılmasının en itici gücü raylar üzerinde büyük tonajlarda taşımacılık yapılması ile ortaya çıkmıştı. Aslında bir açıdan, buhar ile çalışan makinenin icadından çok daha önce bazı maden ocaklarında raylı sistemler ile taşımacılık yapılıyordu. Maden ocağından çıkartılan hammadde, ray üzerinde hareket eden bir araç ile taşınabiliyordu. Bu sistem içinde ray malzemesi ilk başlarda ahşap olarak üretiliyor iken, daha sonraları demir teknolojisinin gelişimi ile dökme demir olarak kullanılmıştı (Bridges, 1968:69). Demir teknolojisindeki teknolojik gelişmeler, sanayileşmenin önünü açarak,

tarımın getirdiği tekdüzelik ile zaten dar boğaza girmeye başlamış ekonomik alanda büyük bir kırılmaya sebep olmuştu.

Dolayısıyla 19. yüzyıldaki ekonomik genişlemenin en büyük etkileri, tüm dünyada buhar gücünde ve dolayısıyla bu güç ile çalışan makinelerin yanı sıra, kömür ve demir ile bağlantılı ürünlerin temininde kendini göstermiş oldu (Hobsbawm, 2017:54). Buhar makinelerinin kullanılması ile ortaya çıkan seri üretim ile ürün fiyatlarını daha da aşağıya çekmeye yardımcı olacak bir yol da bulunmuştu (Freeman ve Louça, 2012:202). Bu yönelim ile mamul ucuzlamış, satışı kolaylaşmış ve aynı zamanda arz talep dengesi oturmuş idi. Bu şartlar altındaki tüm gelişmeler burjuvanın refah düzeyini arttırırken yaşadığı kenti geliştirmeye yönelik bir süreç başlamıştı. Avrupa'da fabrikalaşmanın önünün açılması bir iş gücü açığı oluşturmuş, başta Londra olmak üzere, büyük kentlere geçim sıkıntısında olan kırsaldan bir göç meydana getirmişti. Bir anda nüfus kalabalığı içinde kalan kentlerde siyasi erk, fabrikalara yakın yeni mahalleler oluşturarak buralarda kent içi yeni bir sınıfın temellerini atmışlardı.

Bu hızlı dönüşümün sebep olduğu buhara dayalı icatlara bağlı olarak yeni mal ve eşyalar ortaya çıkarken, üretilen bu mallar için yeni pazar arayışları söz konusu olmuştur. Böylece bu pazarlar için kullanılan moda ve reklam gibi yeni unsurlar, eskisinden çok daha farklı yeni bir hayat tarzının doğmasına yol açmıştır. Bütün bunlar günde-lik hayatta değişiklik yapmanın yanı sıra tarihte hiç olmadığı şekliyle toplum-sal hareketlenmelerin de kapısını açmıştır. (Çoruk, 2010:12)

Gelişen teknoloji ile tüm bunların sonucunda mal üretiminde arz fazlası söz konusu olunca, bu ürünlerin dağıtımının oldukça iyi bir organizasyon ile yapılması kaçınılmaz olmuştu. Daha evvel madenlerde küçük tonajlarda taşıma için kullanılan ve sadece o tecrübeye haiz raylı sistem, büyük demir yolu hatları ile buharlı bir çekici nezaretinde, yüksek tonajlardaki yüklerin tek seferde taşınmasında büyük bir kolaylık oluştururdu. Bu sebeple fazla mal üretimine karşı dünyanın her yerinden gelen talep ve bunun ulaştırılmasındaki demir yolunun gösterdiği başarı ile gelen refah düzeyindeki artış, aslında daha evvel imparatorluk gücü ile ön planda durma mücadelesi veren İngiltere'yi 19. yüzyılın ilk yarısının finans ve para merkezi olarak bir anda ortaya çıkardı. (Hobsbawm, 2017)

Rüzgâr gücüyle hareket eden yelkenlinin yerini buharlı gemilerin, uzun katarlı kervanların ve hayvan gücüyle çekilen arabaların yerini lokomotiflerin çektiği trenlerin alması, ticaret ağını dünyanın o güne kadar ulaşılmamış yerlerine kadar uzatmış, dünya ticaretinin hacmini ve para döngüsünü o güne kadar hayal edilmemiş çaplara çıkarmıştır (Earle, 1972:11). Sanayi Devrimi, yalnız yeni ulaşım yolları açmakla kalmamış, aynı zamanda yüz yıllar boyunca unutulmuş ve kullanım dışı kalmış eski ticaret yollarını da yeniden canlandırmıştır. 19. yüzyıl içinde ve 20. yüzyılın başlarında, Asya üzerinden doğuya giden Orta Çağın eski ticaret yolları bu vesileyle yeniden harekete geçirilmiş, bir anlamda yeniden keşfedilmiştir (A.g.e.: 11).

Tüm bunların odağındaki Avrupa kenti, sanayi hareketinin en göze çarpan simgesi olmuştu. Kentleşme, sanayileşmenin daha da oturması ile beraber 1850'den sonra hızını arttırdı. Yüzyılın ilk yarısında yıllık kentleşme oranı, %20'yi geçiyordu.1850-1890 arasında Avusturya-Macaristan, Norveç ve İrlanda'da %20'lerin üzerine çıkarken, Belçika ve Birleşik Devletler %30 ile %40 arası Avustralya ile Arjantin %30 ile %40 arası ve İngiltere %50'leri bulmuştu (Hobsbawm, 2017:229). Bu durum Avrupa'da kontrolü zor bir nüfus artışının önünü açmıştı. Avrupa'nın nüfus artışı 1815'ten 1914'e, 250 milyondan 750 milyona üç kat olarak gerçekleşmiştir (Bampilis, 2012:426).

Yeni endüstri bölgelerinin ortaya çıkışı, genel olarak ayrı ayrı köylerin birleşerek küçük kasabalara, küçük kasabaların da aynı şekilde daha büyük kasabalara dönüşmesi şeklinde bir yol oluşmasına sebep oldu. Çoğu zaman nehir vadilerine paralel dizilmiş fabrika bacaları ve yanındaki demir yolu hatları, yanlarına renksiz tuğlalar ve kasvetli duvar perdeleri ile oluşturulmuş binalar bir dönemin vurgusunu yapmakla beraber, daha sonra ortaya çıkacak yirminci yüzyılın bütünlüklü endüstri bölgeleri gibi değillerdi. Çünkü hala bu kentlerin bir kısmı için tarım önemliydi ve buralarda yaşayanların bir kısmı tarlalara yürüme mesafesindeydiler (Hobsbawm, 2017:230). Dolayısıyla 19.

yüzyıl sanayi kentleri bir yandan hızla sanayileşirken diğer yandan da tarımdan kopmadan üretimini sürdürüyordu. Bu şu anlama geliyordu; her sınıftan işçi kentlerde kendisine yer bulmaya başlamıştı. İşçiye duyulan ihtiyaç ile kırsaldan kente doğru göç tetiklendi. Kent içi dengesiz nüfus artışı, kentleri kalabalık bir hale getirip, kent içi mahallelerin işçi sınıflarıyla dolmasına sebep oldu.

Tüm bu hareketin merkezinde olan demir yolu, önemli oranda yük taşınması için kullanılıyorken ticaret ağının genişlemesi ile yolcu taşınması da devreye girince hem kırsal ile kenti, hem de kentleri birbirini bağlamaya başlamıştı. Bu durum bu icadın yapıldığı topraklarda hızlı bir üretime ve talep olan bölgelere bu üretimin aynı hızda nakline sebep olurken aslında belirgin bir refah artışına yol açmıştı (Tanilli, 2007:219). Demir yolları seferberliğinin başlatılması ile sermaye ve kredi piyasalarında başlayan yeni anlayış biçimleri, ulusal ekonomilerde yeni gelişmelere ve bir makineleşme periyodu neticesinde üretim ölçeğinde artışa neden olmuştu (Freeman ve Louça, 2012:47).

Kent içinde demir yolu, uzak yerlere gerek ulaşım kolaylığı, gerekse de ekonomik olması sebebiyle hatırı sayılır bir yer edinmişti. Çok sık kullanılmaya başlanan bu ulaşım sistemi Avrupa kenti için bir sembol olmuştu. Bir yandan sanayi içerisindeki kentleşme devam ederken, klasik mimariyi terk eden istasyon yapıları, oteller, alışveriş merkezleri kendine bu kent sisteminin içerisinde önemli bir yer bulmaya başladı. Demir yolu aksı üzerine kurulan mahalleler, ikmal ve ulaşımını zamanla büyük oradan demiryolundan sağlamaya başladılar. Kent ile demiryolu artık bütünleşen bir ilişki içerisine girdi.

Avrupa'da başlayan sanayileşme periyodu, zamanla Amerika'ya da sıçrayınca bu dönemin geriden başlayan oyuncusu 20. yüzyılın başında bu açığı kapatıp, öne geçti. Özellikle demiryolu teknolojisi ile ilgili Avrupa'dan aldığı bayrağı oldukça ileri götürerek kent ile kırsalı bağlamak adına çok ciddi yatırımlar yaptı. Bu şekilde devam eden süreç kentler arası iletişime de hız vermiş, bir kültürel akış oluşturmuştu. Artık kentler sanayi kenti olmuşlardı. Avrupa ve Amerika'da sanayi kentleri arası başlayan iletişim paranın serbest dolaşımı ile başka bir boyut kazandı.

Artık demir yolları dünya kentlerini birbirine bağlıyor ve sanayileşmelerine öncülük ediyordu. Dolayısıyla 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde dünya demir yolu dağılımında şu sonuç ortaya çıkmıştır: 1870 yılında Büyük Britanya'da yaklaşık 25.000 km, Almanya'da 19.000 km, Fransa'da 17.000 km, Rusya'da 12.000 km, Avusturya-Macaristan 'da 10.000 km ve İtalya'da 7.000 km döşenmiş demir yolu vardır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde toplam demir yolu uzunluğu sadece 650 km'ye ulaşmıştır (Akbulut, 2010:14).

Ucuz seyahat biletleri sayesinde halk, sahil kesimini, iç bölgelerdeki görülecek yerleri ve başkenti ziyaret etme olanağı bulabildi. Kent işçilerine ucuz haftalık veya mevsimlik bilet dağıtıldı ve böylece "kalabalık kentlerde sıkışık kalmış veya yoğun üretim yerlerinin öldürücü atmosferini teneffüs eden hastalıklı işçiler" için bir kaçış yolu açıldı (Heaton, 2005:447). Demir yolu, şehirlerarası yolculuğun süresini ve maliyetini düşürmüştü, örneğin sanayi kentleri olan Liverpool'dan Londra'ya tren ücreti eskiden yolcu arabalarının istediği ücretin yarısı kadar olmuştu, bununla birlikte yolculuk süresi ise üçte iki oranında kısalmıştı (A.g.e.: 447). Seferleri "tarifelerle" düzenlenmeye başlanan trenlerin faaliyetlerinde elektrikli telgraf yardımcı oluyordu. Hâlbuki bu belirli bir sürat ve standarda ulaşmış trenlere binen insanlar daha birkaç yıl öncesine kadar posta ve yük arabalarında uzun yolculuklar yapıyordu (Roberts, 2019:447).

1890 yılına gelindiğinde 1870 yılından itibaren geçen 20 yılda Batı'da demir yolu uzunluğunda muazzam bir gelişim olduğu görülmektedir. Almanya yaklaşık 74.000 km, Fransa 37.000 km, Büyük Britanya 33.000 km, geç giren Rusya 31.000 km, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ise 28.000 km'ye ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nde yapılan demir yolu uzunluğu yaklaşık 1.750 km'dir (Akbulut, 2010:13). Avrupa'da demir yolu atağı dikkate alınırca hat yapım yoğunluğundaki artış 1870 ile 1910 arasında %130 oranında gerçekleşmişti (Galizia ve Henneberg, 2013:13).

Diğer yandan 19. yüzyılın ilk yarısında sanayi kentlerini, fabrikaların bizzat kentin içerisinde yer aldığı ve bacaların dumanlarının kent silüetlerini kaplayarak kirlettiği, göç, yoksulluk ve geçim sıkıntısı kavramlarının kentin sosyolojik yapısı içerisinde yer bulduğu bir toplumsal yapı olarak tanımlamak çok yerinde olacaktır. Kentlerin dönüşümü, sanayileşme içerisinde olan toplumlarda çok keskin ve sert yaşanırken diğer yandan da açlık ve sefaletin neden olduğu bir ahlaki çöküntü bu parçayı tamamlar niteliğe bürünmüştü. Kent, birçok yeniliğin bir arada yaşandığı bir temaşa ortamı iken diğer yandan da birçok toplumsal çöküntü ve deformasyonun da gözlemlendiği bir yapı hâkimiyeti içerisindeydi. Bu durum, geçiş döneminin sanayi kentleri için en büyük dezavantajı olmuştur. Uzun mesailer, dayanıksız çocuk ve kadın işçilerin ucuz işçiler olarak çalıştırılması ve işçi sağlığına ve çalışma koşullarına önem verilmemesi, ölüm oranlarının artmasına sebep olmuştur. Ayrıca kent içi yoksulluk sebebiyle yükselen suç oranı kentte yaşamayı güvensiz bir hale getirmişti.

Aynı zamanda bir sanat tarihçisi de olan Sorbonne Üniversitesi öğretim görevlisi Michel Ragon, (2010:23) 19. yüzyılın bir "Sanayi Kenti" olan Liverpool için İngiltere'nin geneline uyarlanacak şu tespiti yapıyordu: "... Birçok konut üretilmiş, sayıları her geçen gün artan şehirdeki işçi kesimine bu daireler servis edilmişti. Daireleri kiraya vermek kar getirdiğinden bodrumdan çatıya alabildiğine insanla doldurulabilecek binalar inşa ediliyordu. Bu "sosyal konutlar" yaşamaya elverişli olmayan alanlara, fabrikalarla demir yolları arasına yapılıyordu. Şehir alanlarının ve büyük şehirlerin biçimlerini belirleyen demir yolları, 20. yüzyılın ikinci yarısında şehirlerin şeref konduğu haline gelmişti. Demir yolları zaman zaman surların içinden geçiyor, arkalarında istasyonlar, ambarlar ve kömür yığınları bırakarak ve yüzyılların tarihini ve sanat eserlerini, kısacası önlerine çıkan her şeyi yerle bir ederek şehirlerin içlerine sızıyorlardı. Demir yolunun peşinden sanayi geliyordu, böylece fabrikalar da şehre girdi ve etrafı yıkıp döktüler. 20. yüzyılda otomobil ortaya çıkıp bu işe son noktayı koyana dek demir yolları "kültürel şehrin" yıkım memurluğu görevini başarıyla icra etmişti. Demir yolu, fabrika ve yoksul konutu sanayi şehrinin üç temel öğesiydi. İşçiler kalitesiz malzemelerle inşa edilmiş binalara doluşturuyorlardı."

Sanayileşmenin getirdiği bu sistem, şehircilik anlamında yönetim ve yaşam şeklini de değiştirdiğinden dolayı şehirlerin kuruluşundan beri egemen olan dini mimariyi ve saray mimarisini merkeze alan geleneksel yerleşim şeklini de değiştirmiştir. Dolayısıyla bu yeni bakış açısı, geleneksel olandan daha farklı karakterdeki idari, kültürel, askeri, sağlık, eğitim, ticari ve sanayi yapıları gibi yapıların farklı fonksiyon ve nitelikte ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu durum bu etki altındaki tüm kentlerin yapısında radikal dönüşümlere yol açmıştır. (Ertuğrul, 2009:294)

Bu anlamda gerek mimarisi ve şehircilik anlayışı, gerekse kültürel etkileri ile sanayi kenti aslında 21. yüzyıl kentinin ilk sinyallerini vermiştir. Hızla dönüşen kentler, buharın gücüyle elde edilen dövmeye çeliğin de yapı sektöründe kullanılmaya başlanması ile silüetlerine çok katlı yapıları da katınca, geniş malikâne kültürü artık yerini aynı ekseninde üstü üste bir yerleşime bırakmış oldu. Mahalleler neredeyse dikine inşa edilir oluyordu. Bu akış 20. yüzyılın başında daha da hız kazandı. Bir yandan da sanayi kentleri için uluslararası bir kimlik yönünde hareket başlamış, paranın da serbest dolaşıma açılması ile bir üst statüye çıkmış oldu. Bu akışın neticesi kentler için artık 20. yüzyılda sıkça kullanılan "Dünya Kenti" kavramına doğru dönüşmek olacaktı.

3. 19. Yüzyılda Osmanlı'da Demir Yolları ve Sağladığı Ekonomik Hareketlenme :

Osmanlı Devleti, bu dönemde Sanayi Devrimi'ne ve sanayileşme kavramına şüpheli yaklaşmıştır. Bunun iki sebebi olduğu söylenebilir. Bu sebeplerden birisi hazinenin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar nedeniyle devlet eliyle yapılması gereken sanayi teşebbüslerinin yapılamaması ve bunu yapacak yeterli bilgi birikimine sahip yerli müteşebbislerin bulunmaması, bir diğeri de Osmanlı sultanlarının yakından takip ettiği Batı kentlerindeki kirlenme ve toplumsal çöküntünün sebebinin Sanayi Devrimi'nden kaynaklı olduğunu düşünmeleridir.

1839'da yürürlüğe giren Tanzimat Fermanı ile gelen modernleşme çabalarının etkileri, çok yönlü kendini göstermeye başlamıştı. Bu dönem, imparatorluk topraklarında endüstri, eğitim, mimari, şehircilik ve ulaştırma alanlarında sınırların dışıyla büyük etkileşimlerin olduğu ve neticesinde bir takım atılımların yapıldığı dönemdir. Her ne kadar bu topraklarda başından beri Batı'daki Sanayi Devrimi'ne sıcak bakılmamış olsa da yine de bu devrimin etkileri derindir. Bu etki ile aynı dönemin imparatorluğunda, yabancı özel teşebbüslerin hareketine müsaade edilmiş ve kısıtlı da olsa endüstriyel yatırımların önünün açılmasına sebebiyet verilmiştir. Bu yüzyıla kadar devlet eli ile yapılan ve kamu malı olarak kabul edilen birçok yatırım, biraz da ekonomik zorunluluktan kaynaklı yavaş yavaş yerini çoğunluğu bankerlerin oluşturduğu teşebbüslere bırakmaya başlanmıştır.

Bu anlamda, bir seferberlik ile Osmanlı Devleti'nde 1856–1922 yılları arasında Anadolu ve Rumeli topraklarında inşa edilen demir yollarının toplam uzunluğu 8.500 km'yi bulmuştur. İnşa edilen hatların büyük bir çoğunluğu Avrupa sermayesi ile finanse edilmek durumunda kalmıştır. Diğer bir ifade ile Osmanlı coğrafyasında yatırım yapan yabancı sermayenin 2/3'ü demir yolu inşaatına yönelik olmuştur (Hülagü, 2008:22). Bu sebeple güçlükle ödenen ve o gün için büyük külfet olan memur maaşlarına rağmen, devletin sürekliliği için alınan borçların bir kısmı devletin gündelik ihtiyaçlarına harcanırken, borcun %5 oranında bir kısmı saray yapımına, %14'ü gibi hatırı sayılır bir kısmı da demir yolu yatırımlarına harcanmıştır (Karamürsel, 1940:100).

Osmanlı Devleti'nde ilk imtiyaz hakkı verilen hat 211 km uzunluğundaki İskenderiye-Kahire hattıdır ve 1851 yılında yapımını tamamlayan İngilizler'e verilmiştir. Anadolu'da verilen ilk demir yolu imtiyazı ise 1856 yılında yine İngilizler'e verilen İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarıdır. İzmir-Aydın demir yolu, 130 km'lik bir hat olup bu hattın işletmeye açılmasından sonra İngilizler devam kesimi olan İzmir-Kasaba arasındaki hattın da imtiyazını almıştır (Engin, 1993:39). 1866 yılında, önce 66 km'lik Manisa'ya kadar olan bölümünü daha sonra ise 27 km'lik Kasaba'ya kadar olan bölümünü tamamlayarak işletmeye açmıştır (A.g.e.: 39). Fransızlar'a Suriye-Filistin bölgesindeki demir yolu hatları olan Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam, Şam-Müzeyrib hatlarının imtiyazları verilmiştir (Gülsoy, 1994:29).

Abdülaziz iktidarı sonrasında Osmanlı Devleti'nde demir yolu seferberliğinin en fazla yoğunluk kazandığı devir II. Abdülhamit dönemi olmuştur. II. Abdülhamid'in taht döneminde Beyrut-Şam, Afyon-Konya, İstanbul-Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Adana-Bağdat ve Adana-Şam-Medine hatları inşa edilmiştir. (Hülagü, 2008:18) Bu hatlardan Hicaz demir yolu hattı tamamen yardımlar ve öz kaynaklar ile yapılmış olması açısından farklı bir önem arz eder. (Gülsoy, 1994). İstanbul-Adana-Bağdat hattı ise tamamen Alman teknolojisi ve finansmanı ile yapılmıştır. Burada işletme imtiyazlarının yanı sıra, hattı geçtiği verimli topraklardan da imtiyazlar verilmiştir (Özyüksel, 1988). Bu noktada II. Abdülhamit'in demir yollarına hız vermesinin sebeplerinden bir tanesi de bulunduğu dönemin verdiği endişe ile askeri ve stratejik ikmalî yapabilmeyi kolaylığına erişmektir.

Rumeli, Hicaz ve Bağdat Demir yolu inşaatları bu anlamda büyük bir seferberlik ile yapılmış ve İstanbul ile bağlantıları sağlanmıştı. Buradaki amaç başkentten tüm sınırlara kolay ulaşımın sağlanması ile birlikte İstanbul'un ticari ve kültürel olarak bir dünya kenti olabilmesinin önünü

açmaktır. Nitekim bu kararın etkileri hızlı bir şekilde görülmüş, Avrupa başta olmak üzere pek çok ülkeden İstanbul'a karşı çok yönlü bir ilgi oluşmaya başlamıştır.

Tüm dünyada deniz taşımacılığının kıyı bölgelerine sağladığı avantajlardan iç bölgelerin de yararlanabilmesi için kara ulaşım teknolojisinde çok daha ileri bir safha olan demir yollarının geliştirilmesi kaçınılmazdı. Bu sonucunda büyük yüklenme kapasitelerine ulaşıp, hacimli ve ağır yüklerin düşük maliyetlerle uzak mesafelere kadar taşınması sağlanırken, 19. yüzyıl İstanbul'unun bu yük geçişlerinden etkilenmemesi olanaksızdı (Güran, 2014:82). Doğu ile Batı'yı birleştiren tüm bu hatların, geçtikleri güzergâh üzerindeki bölgelere ticari, siyasi ve kültürel getirileri çok fazla olmuştur. Özellikle tüm hatların bir kesişim noktası olan başkent İstanbul'a 19. yüzyılın sonuna doğru demir yollarının verdiği katkılar, tam anlamıyla bir döneme imza atabilecek niteliktedir. Çünkü Avrupa'ya giden Rumeli hattı ile Anadolu bağlantılı Bağdat ve Hicaz hatları İstanbul üzerinden bir aktarım yapıyor ve üzerinde bir dönüşüme sebep oluyordu. Başlangıçta askeri ve güvenlik kaygıları ile yapılan Doğu hatları ile zamanla Avrupa'ya kadar ulaşım fırsatı yakalanmış ve bölgeler arası seyahat imkânı bulunurken, aynı zamanda Doğu'dan gelen her türlü mal ve ürünlerin Avrupa şehirlerinin pazarlarında yer almaları sağlanmıştı. Bu durum karşılıklı kültürleşmenin de önünü açmıştır.

Avrupa'nın hatta dünyanın nüfusunun büyük oranı taşrada ve kır hayatındaydı. Endüstrileşmiş İngiltere'de bile 1851'e kadar kırdaki yaşayanların sayısı kentte yaşayanlardan daha fazlaydı (Hobsbawm, 2017:190). Aynı dönem içerisinde tarım ekonomisine dayalı bir finans gücü Osmanlı için de oldukça önem arz etmekteydi. Bu sebeple demir yolu ulaşımının, Osmanlı'daki tarımsal ekonomiye etkileri önemlidir. İmparatorluk sınırları içerisinde bu ulaşımdan kaynaklı limanlarla bağlantı kuruldukça gerçekleşen ticaret kolaylığı ile yeni tarım alanları açıldığı gibi, ziraat alanında yeni teknolojiler kullanılmaya başlanır. Bu şekilde gelişen ticaretin getirilerinden memnun tüccar ve imtiyaz sahibi bazı demir yolu şirketleri çiftçiye bedava tohum dağıtmışlardı (Akyıldız, 2019:213). Bu durum bir açıdan İstanbul'un tüketen halkının daha da lehine olmuştur. Bu ürün bolluğu aynı zamanda tercihleri de arttırırken, başkentteki ticari hareketliliğe sebep olmuştur. Aslında ulaştırma alanındaki teknolojik gelişmeler arttıkça, Anadolu tarımının Batı'ya İstanbul üzerinden ticari katkısı artıyor ve Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisine daha fazla katılımını sağlıyordu (Quataert, 2017:31). Bu gelişmeler de, Osmanlı'daki yenileşme hareketleri içerisinde kıt kaynaklara rağmen demir yolu ulaşım sistemine bütçe ayrılıp ağırlık verilerek ne kadar doğru karar alındığının göstergesidir.

1890'larda, bu ticaretin getireceği ürün bolluğunu hisseden Batılı yatırımcılar, Beyrut, Yafa, Hayfa, Haydarpaşa ve İzmir'de liman alanları oluşturarak bu alanların inşaatı işlerini finanse etmekle kalmadılar, yine ticari amaçlarla Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu ve Orta Doğu topraklarındaki demir yolu ulaşım ağının üç kata çıkmasını da sağladılar (Quataert, 2017:31). Bu durum aslında İstanbul'un bir dünya şehri olmasının önünü açıyor ve tüm dünyada dikkatle izlenen bir pozisyona getiriyordu. Bir yandan siyasi bir kargaşa hüküm sürerken diğer yandan da Orta Doğu'nun tüm pazar malları ve zenginlikleri Batı'ya gitmek üzere İstanbul'da toplanıyordu. İstanbul bir anlamda, böyle bir ticari hareketliliğin içine düşmüş oldu. Bu Pazar hareketliliği birçok zengin tüccarın başkente ve bu ticaretin başatı olan Galata'ya rağbet etmesine sebep oldu. Galata, aslında uluslararası ticaretin yönetim merkezi gibi olmuştur.

Gelişen ulaşım teknolojileri ve özellikle demir yollarının etkisiyle, Batı Anadolu'nun taze meyve ve sebzeleri başkent İstanbul'da kolayca bulunur olmuşlardı. Ayrıca, İstanbul'un ileri gelen zenginleri demir yolunun ulaşabildiği verimli arazilerde nezih ve İstanbul içine göre daha farklı yerleşim yerleri oluşturdular. Ayrıca demir yolu sayesinde hükümet kent sınırları içindeki yeni toprakları da daha düşük gelirli için yerleşime açma fırsatı buldu. 1902 yılında, bu yeni açılan alanlara Balkanlar'dan gelen 30.000 kadar göçmeni yerleştirdi. Göçmenler, orada öğrendikleri ileri tarım teknikleri ile

beraber sermayelerini de getirdikleri için bir anlamda ekonomiye katkıda bulundular (Quataert, 2017:125). İstanbul'a girişi olan tarımsal ürünlerin en büyük üreticilerinden birisi oldular.

İstanbul'a yönelik ticaret kolaylığı ve teşvikler, mal dağıtımını da kolaylaştırmıştı. Ürün kolay tedarik edilirken, uzak bölgelerden gelen ürünler de mağazalarda ve dükkânlarda kendilerine yer bulur oldu. Böylece daha önce ellerinde bulundurdukları büyük oranda stok ile ticaret yapmak zorunda kalan tüccarlar, demir yolu ulaşımıyla beraber sipariş edilen malları kısa sürede elde etmek kolaylığına ulaştılar. Bir anlamda bu durum stoklara bağlanan paranın başka hizmetlerde kullanılmasının önünü açtı (Kurmuş, 1982:73). Ekonomik genişlemeyle beraber, bir şekilde bu ürünlerin pazarlanmasını sağlayan tüccar sayısında da hatırı sayılır bir artış oldu. Ancak bu artışın sebebi hiçbir uluslararası ticaret tecrübesine sahip olmayan Osmanlı tüccarından ziyade fırsatları iyi kollayan ve ciddi bir ticaret tecrübesi olan gayrimüslim tüccarlar sayesinde oldu.

Tüm dünyadaki örnekleri gibi İstanbul'da da demir yolu güzergâhı üzerinde bulunan küçük yerleşim yerleri hızla büyürken, demir yoluna uzak kalan veya kuvvetli bir bağlantısı bulunmayan eski büyük yerleşim merkezleri de bilakis küçülerek eski önemlerini kaybetmişlerdi. Bunun etkileriyle, İstanbul'un sınırları dâhilindeki demir yollarının ulaştığı noktalarda, çalışma için gelen Batılı memur ve işçilerle, Müslüman işçi, tüccar ve esnafın beraberce yaşamaya başladığı bölgeler oluşmaya başladı (Akyıldız, 2019:214). İstanbul genelinde başlayan yabancılaşma ile birlikte ithal ürüne olan rağbet artarken yerli malını, Avrupa'dan getirilen ucuz fabrika mallarıyla rekabet edemeyecek duruma getirmişti (Akyıldız, 2019:215)

1888'de Paris, Viyana, Berlin gibi büyük başkentlerin İstanbul ile bağlantısının kurulmuş olması, bir anlamda ekonomik hareketlilik sağlarken bir ticari dönüşüm sürecini de hızlandırmıştı. Dolayısıyla Rumeli demir yolları bu ticareti arttıracak nitelikte İstanbul'dan sadece altmış üç saatte Paris'e ulaştıran büyük uluslararası bir hat haline gelmişti (Süreyya, 2010:177). Aynı şekilde Bağdat demir yolunun hedefi de Batı Anadolu'da kurulan demir yolları ile geçmişte daha aktif olan İzmir limanına karşı, İstanbul limanını canlandırarak Avrupa ile daha güçlü bir ticari bağlantıyı sağlamak olmuştur. (Süreyya, 2010:182).

Yenileşme hareketlerinin ticari etkisi o kadar fazla olmuştu ki, 19. yüzyılda geleneksel köşkler, bahçeler ve terk edilmiş eski saraylar yıkılarak yerlerine askeri kurumlar, yeni fabrikalar ve demir yolu istasyonları yapılmıştı. Özellikle Haliç'teki zarif ahşap sarayların yerini dokuma fabrikaları ve yeni-klasik denilen tarzda askeri kışlalar almıştı. Bundan dolayı kurulan fabrikalar taşımacılık için hem deniz yoluna hem de demir yoluna yakın olması adına Haliç, Eminönü, Fatih ve Eyüp civarında toplanmıştı. Fabrikalar Avrupa'nın tesirinde kalınarak kurulmuş ancak Avrupa'nın biraz gerisinde kalınarak, bacasız sanayii denilen dokuma üzerineydi. Birçok fabrika tıpkı kışlalar gibi şehir ile ilişkili bir doku oluşturularak, 19. yüzyılı yansıtan tarzda sanayileşme öğeleri taşıyordu. Bu yüzden imparatorluğun modernleşme ve endüstrileşme çabalarının simgeleri fabrikalar ve kışlalar olmuştur (Süreyya, 2010:132).

4. Demir Yollarının Kültürel ve Sosyal Dönüşüm Üzerindeki Etkileri:

Sanayi Devrimi ile Avrupa'nın bir açık pazar haline gelmesinin sonucu olan demir yolunun ortaya çıkışı, beraberinde yine Avrupa'da yeni yerleşim alanlarına yönelişi hızlandırarak yeni şehirlerin kurulmasının önünü açmış, önemlerini yitirecek şehirleri de ortaya çıkarmıştı. Bu dönemde büyüyen şehirlerin en önemli özelliği demir yolu hatları üzerinde ve ticari faaliyete sahip olmalarıydı (Tekeli, 1972:107). İstanbul'un da böyle bir şehir olduğu söylenmelidir.

19. yüzyılın başlarında Avrupa'nın hatırı sayılır limanlarından hareket eden gemiler ile Doğu'nun gizemli şehri Konstantinopol'e çok uzun sürelerde yapılan yolculuklar, aslında çok zahmetli olması sebebiyle sadece maceraperest karakterliler dışında pek tercih edilmiyordu. Zaman içerisinde Batı'ya

aktarmasız ve düzenli demir yolu hizmetinin başlaması ile bu hattaki trafik, yıldan yıla oldukça yoğunlaştı ve Orient Express adıyla bilinen uluslararası trenin bu hat üzerinde sefere konmasıyla belirgin bir artış gösterdi. Bu tren aslında Avrupa'nın Osmanlı'ya Şark kültürü içerisindeki bakışının bir simgesiydi. Bunun yanı sıra, bu tren Osmanlı'nın genç neslinin gözünde, Batı'ya ve modernleşmeye giden bir vasıta, Sirkeci ise bu yolun başlangıç noktası idi (Lewis, 2018:251).

Osmanlı'da bir yandan hem Rumeli, hem de Anadolu demir yolları faaliyetlerini sürdürürken diğer yandan da birbirinden bağımsız yapım süreçlerine sahip olan ve İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Sirkeci ve Anadolu'ya bağlayan Haydarpaşa istasyonları yaklaşık olarak birbirine yakın zamanlarda hizmete girerek başkent için yepyeni bir dönemin başlangıcı olmuşlardı. İstanbul'da doğu ile batı arasında şehir boyunca uzanan demir yolu hattı aslında tam bir büyüme eksenini vazifesi görmüştü. Demiryolu çevresinde geçici yaşam tarzı ile başlayan yerleşim, kısa sürede kalıcı konutlara ve mahallelere dönüşmüştü. Avrupa yakasındaki Sirkeci ve Anadolu yakasındaki Haydarpaşa istasyon bölgeleri kentsel karakteristikleri açısından birbirinden oldukça farklıdır. Sirkeci, başkent her döneminde liman bölgesinin bir parçası olarak, her türlü akış yönetiminin merkezindeydi. Haydarpaşa ise, daha sonra liman bölgesi seçilmişti ve demiryolunun limana ulaşımına kadar daha kırsal bir bölge niteliğindeydi (Varol, 2012:22).

Bu istasyon alanlarının seçimi ile bir anlamda şehirli kimliğinin artık net bir şekilde İstanbul'da ortaya çıkmasına da sebep olunmuştu. İstasyonların gelişmesi ile demiryollarını şehrin bir parçası görmeye başlayan şehirli, daha kısa süreli ulaşım sebebiyle başka yerleri görme arzusunu arttırınca, daha sık yolculuk yapmaya başladı ve sonucunda aslında bir seyahat kültürünün oluşmasına sebep oldu (Bora, 2012:35). Bunun en önemli etkisi olarak posta ve para gibi metaların kolay ulaşılabilir hale gelmesi gösterilebilir. Artık başkentte haberleşme ağının güçlenmesi ile her türlü uluslararası bilgiye eskisinden daha hızlı ulaşıyordu. Hızlı iletişim seyahat kültürünün benimsenmesinde ve bir şekilde kanıksanmasında etkin bir aracı olmuştur. Örneğin bakım kolaylığı sebebiyle demiryolu güzergâhlarına paralel olarak inşa edilen telgraf hatları, payitahtın taşradan en kısa sürede haber almasını kolaylaştırırken, sınırlar içerisindeki mücadelesini de oldukça güçlendirdi. Telgraf, demiryolu ile birlikte hareket eden bir iletişim ağı ve kültürü haline geldi (Bora, 2012:37). Telgraf, diğer taraftan yolculuk kolaylığı sağlıyordu. Demiryolunun rotası içerisindeki telgraf ağları ile anında yolculuk iletişimi sağlanıyor, daha evvel haftalarca yapılan yolculuklarda kurulmaya çalışılan iletişim, dakikalar içerisinde iletim hatlarıyla kurulabiliyordu. Bu da seyahate çıkmak isteyenler için bir güvenlik rahatlığıydı.

Ayrıca demiryolunun sağladığı ulaşım kolaylığı posta hizmetlerine de yaramıştı. Posta en etkili iletişim araçlarından bir diğeri idi. Özellikle demiryolu güzergâhının geçtiği bölgelerde posta dağıtım bekleme yapılan istasyonlar üzerinden yapılıyordu. İstasyonlar bir anlamda posta ve kargo dağıtım noktası gibiydi. İstanbul'a gönderilen ya da kentten gönderilen her türlü posta veya kargo kısa sürede varacağı istasyonda alıcısıyla buluşuyordu. Ayrıca İstanbul'da basılan fermanlar, gündelik gazeteler ve mecmular da çok gecikmeden Anadolu kentlerine yine demiryolları ile ulaştırılıyordu. Demiryolları artık İstanbul'un sınırlar ile farklı bir irtibat aracı olmuştu. Bu durum Avrupa kentlerine irtibat için de geçerliydi.

Bu süreçte artık Başkent, imparatorluğun geri kalanından beslenen bir yapıyı yavaşça terk edip, yeni kurulan küresel zincirin bir halkası olma yolunda adımlarını atmaya başlamıştı. Bunun sonucunda kendine ait bağımsızlığını büyük oranda yitirmiş ve Batı'nın Osmanlı pazarına müdahil olmasına hizmet eden bir merkez olmuştu. İstanbul, bu hali ile bir anlamda modernlik ile gelenek arasında giderek derinleşen bir uçurumu da ortaya sermiş oldu (Eldem, Goffman ve Masters, 2012:242). Şehir iki görünümüne bir yapıyla meydana çıkmıştır. Bir kısım tamamen yenileşmeye ayak uydururken, diğer kısım da ya uyduramadı ya da uydurmamak için ayak diretti. Aslında bu durum bir anlamda şark ile garp arasına sıkışmış bir toplumun göstergesiydi.

Bu dönüşümün en dikkat çekici yansıması, şehrin geleneksel merkezi kabul edilen sur içinden dışarıya doğru yayılmasıydı. Haliç ve Boğaz kıyılarındaki önemli devlet adamlarına ve hanedan mensuplarına

ait yalılar, kasırlar ve köşkler bu sürece çok önceden müdahil olmuştu. 19. yüzyılın ortasına doğru Osmanlı sarayı da bu akıma katılmış oldu. İmparatorluk artık neredeyse dört yüzyıl boyunca sur içinden yönetildikten sonra sur dışına çıkıyor ve Boğaz'ın Avrupa kıyasına doğru Beşiktaş, Dolmabahçe, Çırağan ve Yıldız saraylarına peş peşe taşınıyordu (Eldem, Goffman ve Masters, 2012:243).

Aslında payitaht içerisinde saltanatın Topkapı Sarayı'ndan Dolmabahçe'ye doğru geçişin arada sadece birkaç kilometre gibi gözükken kısa mesafesi ile aslında dönemler ötesine atlanarak değişen ve dönüşen bir medeniyet ortaya serilmiş oluyordu. Artık hiçbir şey eskisi gibi olmayacaktı ve imparatorluk sınırlarında kayıplar hızlanırken diğer yandan da her yönüyle dönüşen bir toplumun hali söz konusu olmuştu. Sultan, kentten geleneksel merkezini terk ederek, alafranga sarayını Pera'ya ve Avrupa elçiliklerinin yakınına taşıma kararı vermişti. Bu yeni yerleşim ile birlikte Aksaray, Fatih ve Çemberlitaş'taki konaklarını bırakıp Boğaz'a Harbiye, Şişli, Nişantaşı ve Maçka gibi yeni bölgelere taşınan çok sayıda bürokratin da önünü açmış oldu (Eldem, Goffman ve Masters, 2012:243).

4.1. Dönüşümün İstanbul'da Geleneksel Yaşam Üzerindeki Etkileri:

Genel bir perspektiften 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyılın başında, üç tane İstanbul olduğunu söylemek yerinde olacaktır. Birisi Pera ve Galata'nın olduğu bizzat Batılı yaşam tarzının olduğu semtler ki, bunlar büyük oranda gayrimüslim nüfusu ile bunu çok iyi idare ediyordu. İkincisi bir merak ve özentisi içerisinde olan Müslüman zenginlerin bir arada olduğu yeni oluşan semtlerdi ve bunlar apartman kültürünün yeni başladığı Teşvikiye, Nişantaşı ve yalı kültürünün ortaya çıktığı Boğaziçi'nin rağbet gören bölgeleriydi. Bir üçüncüsü ise çevre köylerine olan göçlerine rağmen Muhafazakâr Müslüman çevrenin sahiplendiği ve "İstanbul Yarımadası" diye isimlendirilen Eyüp, Üsküdar ve Fatih gibi semtlerdi ki bu semtler dönüşüme ayak uydurmaktan oldukça uzak yaşam tarzı ile geleneği sürdürmekte ısrarcı olsalar da, aldıkları göçlerle bir açıdan yavaş da olsa dönüşümün içine çoktan girmişlerdi. (Akıncı, 2018)

Fakat aynı dönemde İstanbul'un nüfusça az fakat demir yolu ulaşımı ile hızla değişen bir yüzü daha vardı. Sirkeci'den kalkıp Kumkapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece'de duran banliyö trenleri bu bölgelere rağbeti arttırmış ve önemli bir nüfus yoğunluğunun gelişimine sebep olmuştu. İlerleyen yıllarda Samatya ve Yenikapı'nın da eklenmesiyle birlikte günde yaklaşık 11.800 yolcu taşındığı bir güzergâh haline gelmişti (Murat, 2010:212). Benzer durum Anadolu yakasında da söz konusu olmuştu. 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı yapıldığında, Haydarpaşa'dan kalkan tren Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Diliskelesi, Tavşancı, Hereke ve Yarımca'da duruyordu. Bu bölgelerin her birisi bu kolay ulaşım sayesinde bir yerleşim yeri ve göçmen semti haline döndü. Bu bölgelerden İstanbul içine olan gidiş-gelişlerin hepsi çalışmak içindi (Murat, 2010:213).

Aslında İstanbul'da her semt mimarisi ve yaşam tarzı ile bir kültür olmuştu. Her bir sınıfın yaşadığı semt, kendine has yaşam tarzını benimsemiş ve güçlü bir ayrışma içerisine girmişti. 19. yüzyılda, Hem gayrimüslimlerin hem de Müslümanların bir arada yaşadığı şehir dokusunu büyük oranda içinde yaşanan konut mimarisi oluşturuyordu. Semtte yer eden bu mimari kültürün dışına çıkılmıyor ve semtin sembolü haline getiriliyordu. Çünkü semtin sakinlerinin yaşayış biçimleri konutlara aksediyordu. (Akıncı, 2020)

Bu anlamda 19. yüzyılda Müslümanlar'ın bir arada bulunduğu ve geleneksel yaşamın belirli bir yoğunlukta yaşandığı semtlerdeki konutlar, başlıca beş tipte sıralanabilir: odalar, mahalle evleri, daha büyük bahçeli evler, konaklar ve yalılar. Odalar ayrı ayrı veya bir avlu etrafında sıralanmış mekânlardı. Buralar genellikle çevre köylerden ya da Anadolu'dan göç ile İstanbul'a çalışmaya gelen bekâr erkeklerin kaldığı vakıf mallarıydı. Mahalle evleri ise bir avlusu veya bir bahçesi olan, bir veya iki katlı yapıları ki bunlar da bazen göçmen ailelerin rağbet ettiği yerlerdi. Gelir düzeyi kısmen daha yüksek ailelerin oturduğu büyük bahçeli evlerin ise iç ve dış avlularının yanı sıra haremlik ve selamlık

mekânları olurdu. Hatırı sayılır gelire sahip devlet adamlarının veya zengin tüccarların tercihi sayısız müştemilata sahip konaklar, köşkler ve yalılar olurdu. Bu yapılar yeni İstanbul'un surları dışında, Boğaziçi'nde veya yakınında yapılır ve hizmetliler tarafından idare edilen bakımlı bahçeler ve koruluklarla çevrenirdi (Çelik, 2017:6).

Üst tabakaya ait aile yaşantısı, 19. yüzyıl sonunda geleneksel konut mimarisine bağımlı olmaktan çıkmış, yeni mekânlara doğru geçmeye çoktan başlamıştı. Dolayısıyla hane halkının yaz-kış bir arada yaşadığı ana mekânın dışında da bir yazlık konut sahibi olmak düşüncesi artık bu dönemde ortaya çıkmıştı. Yabancı elçiliklerin sahibi olduğu Tarabya ve çevresindeki yazlık konutlar ile olan etkileşim, bu yeni düşüncenin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bununla birlikte Boğaziçi, Adalar ve Yeşilköy gibi sur dışında gelişmeye başlayan yeni sahil şeritleri, bu yaşam için tercih edilmiş semtlerdir. (Işın, 1995:96).

Ailelerin mevsimsel olarak bir mekândan başka özellikte bir mekâna taşınmaları ve bunun doğurduğu hareketlilik, farklı mekânlarda yazlık ve kışlık gibi değişik kültürel yaşantı üslupları oluşmasına yol açmıştır (Işın, 1995:96). İstanbul için kışlık konut ve yazlık konutun ayrılarak iki mekânlı bir yaşamın ortaya çıkması, İstanbul'a yeni bir bakış açısı ve kimlik atfedecek, bir anlamda yine daha önce yaşanmamış bir kültürel dönüşümün gerçekleşmesine sebep olacaktı. Daha evvel yazları yaylalarda, kışları ise daha korunaklı vadi eteklerinde geçirme altyapısına sahip bu toplum, bu kültürel mirası biraz dönüştürerek kışları heybetli konaklarda geçirip yazları da sahil kıyısındaki büyük yalılarda geçirmeyi tercih etmeye başlamıştı.

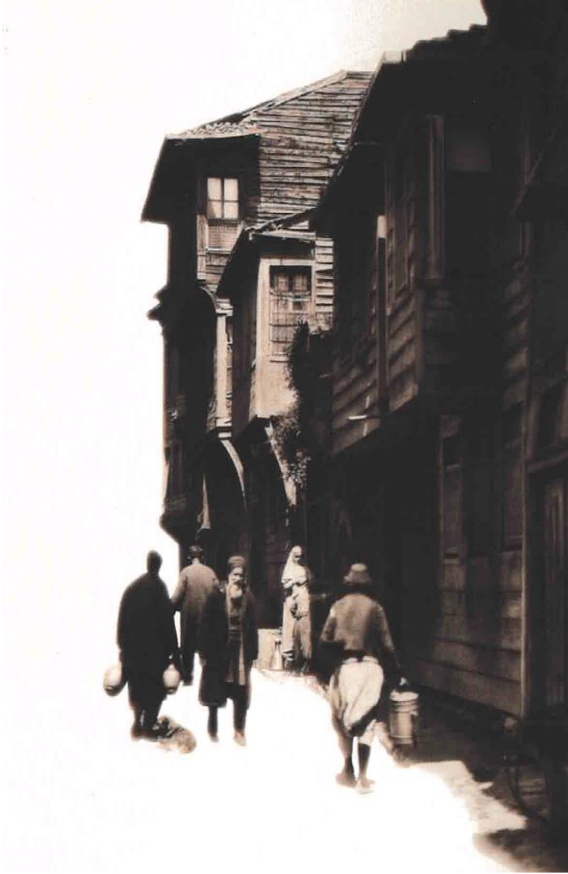
Diğer yandan kültürel dönüşümün en yavaş etki ettiği daha düşük gelirli mahallelerde durum biraz daha farklı seyrediyor ve büyük oranda geleneksel yaşam devam ediyordu. Bu durum aslında bir istekten çok bir zorunluluktaki. Bir açıdan misyoner gezginlerin, 19. yüzyıl İstanbul'unda 16. yüzyılda kalmış gibi gördüğü bu mahallelerde dönüşüme uyum sağlanamamasının en önemli sebeplerinden birisi ekonomik zorunluluk ve bağımlılıktı (Çelik, 2017). Kabul edilmelidir ki bu dönemin başkentinde toplumsal gelir dağılımının içerisindeki en talihsiz kesim, Müslüman mahallerinde yaşayanlardı. Bu yüzden İstanbul'un her iki yakasına hizmet veren en ağır hizmet işçileri de bu bölgelerden çıkıyordu. Buradaki işçi sınıfı yakın geçmişte geçinemediği zanaatını ya da çiftçiliğini bırakarak buralara yerleşmiş ve farklı bir statüye geçmişti. Gelenekten kopuşun karşısında duran en büyük engel olan yoksulluk, İstanbul'un öteki yüzünün bir aynası gibiydi.

Sur içi İstanbul'unda küçük ölçekli mahallelerin, yoğun nüfus ve sıkışık bir yaşam tarzı içerisinde olmalarına karşın içinde buldukları yoksulluk, aslında yaşanan çaresizliğinde göstergesiydi. 19. yüzyıla göre daha geri kalmış ve çoğu altyapısız sokaklara sahip bu semtlerde eğitim seviyesi ve zanaat erbabı sayısının oldukça düşük olması sebebiyle işsizlik ve dolayısıyla geçim oldukça büyük bir problemdi. Bu yüzden bu semtlerde ırgatlık, bahçivanlık, hamallık ve atlı araba sürücülüğü gibi ikinci sınıf meslekler ile geçim sağlanmaya çalışılıyordu, suç oranları da oldukça yüksekti. Diğer yandan, buralarda ardışık düzende birbirinin peşi sıra sıralanan bakımsız konutların çok iç içe bir yaşama sahip olmasıyla, başta yangın ve salgın hastalıklar olmak üzere birçok felaketin çabuk yayılması söz konusu olmuştur (Işın, 1995:97).

İstanbul'da pek çok şey dönüşüyordu. Ticari dönüşüm gündelik hayatın pek çok anına tesir etmişti. 400 yıllık bir kültürün ve geleneklerin bir anda dönüşümü kolay olmamıştır. Bu sebeple büyük oranda Doğu ile Batı arasında bir sıkışmışlık hali söz konusu iken, bu durumun 20. yüzyıl ile beraber büyük oranda Batı'ya daha keskin bir akış ile neticlendiği söylenmelidir. Kültürel olarak dönüşümün pek çok köklü gelenek üzerindeki etkileri bunun göstergesidir. Gündelik hayatın içinde olan birçok ticari gelenek de Avrupa ile olan ilişkilerin artmasıyla dönüşmeye başlamıştı. 19. yüzyıl gündelik hayatı içinde Haliç'in Müslüman yakasında değişime uğrayanlar arasında en önemlilerinden birisi kaybolan

çarşı kültürüdür. Bu durum aslında iktisadi dönüşümün çok temel bir göstergesidir. Daha evvel bahsedildiği gibi gelir dağılımından kaynaklı yoksulluğun iyice artması ile geleneksel mesleklerin ortadan kalkmaya başlaması 19. yüzyılın en temel etkilerinden birisi olmuştur (Işın,1995:91).

Artık piyasada demir yollarının sağladığı ulaşım kolaylığı ile ithal ihtiyaç ve estetik ürünleri satılıyor ve teşvikler ile bu ürünlere kolay erişim sağlanabiliyordu. Demir yolları ve limanlar üzerinden gelen bu ürünlerin dağıtımının İstanbul'un her yerine kadar olması en çok küçük esnafın belini bükmüş, geçimini etkilemişti. Bir de Saray'ın koyduğu yüksek vergilerin olumsuz etkileri de eklenince, esnafın zanaatını yapabilmesi oldukça imkânsız bir hale gelmişti. Bu da aslında Osmanlı'da daha evvel olmayan yeni bir sınıfın, hizmet işçilerinin doğmasına sebep olmuştu. Bu hizmetliler, geçinmek için karşı kıyıda zengin komşularına hizmet etmek zorundaydılar. (Işın, 1995)



Resim 1 : 19. yüzyılda Üsküdar'da Bir Mahalle

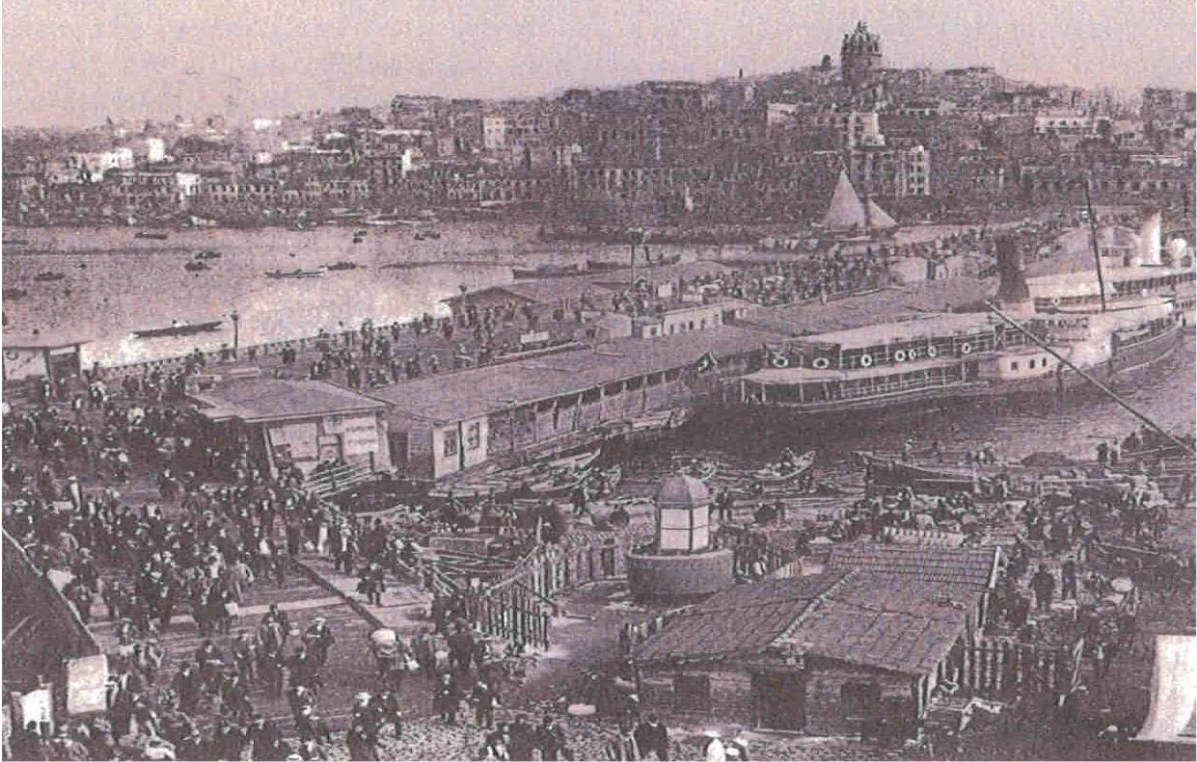
Kaynak : Öztürk K., *Pera Palas*, 2010

Dolayısıyla Osmanlı mahallelerinde yoksulluk öyle bir noktaya geldi ki, bu hizmetin bir parçası olmak ve geçimlerini sağlamak için mücadele veriyorlardı. Bir yakadan diğer yakaya hizmet etmek için geçen birçok kişi, artık sabah ve akşam mesailerine yetişmek için telaşe içerisindeydi. Bunların içerisinde Galata'da gündelik çalışıp gelirini sürdürmek isteyen, hamal, ırgat ve ayakçı tayfası da vardı. Ama gerçek şu ki artık başkentte bir mesai kültürü gelişmeye başlamış, iki yaka arasında özellikle sabah ve akşam saatlerinde bir insan yoğunluğu oluşmaya başlamıştı.

4.2. İstanbul'un Kültürel Dönüşümünde Pera Örneği:

19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde, artık İstanbul'un yabancı teşebbüsler tarafından fethi tamamlanmış oldu. Haliç sahilinin karşı tarafında, tamamen Batılı yaşam biçimini kabul eden bir kent görünümü ortaya çıkmıştı. Bunun yanı sıra Haliç'in iki yakasında da yabancı girişimciler iktisadi hayatın tümünü denetimlerinde tutmaya başladılar (Çelik, 2017:133). Bu şu anlama geliyordu, artık yabancıların bilgisi dışında ne yeni yatırım yapılabilirdi, ne de para trafiği sağlanabilirdi. Zaten o dönem iyi etüt edildiğinde yapılan yatırımların neredeyse tamamı yabancı teşebbüsler tarafındandı.

Aynı dönemde tüm İstanbul'da ticari bir akışın oluşması ve bu sebeple tüm semtlerin birbirleriyle bir kaynak iletişimi içerisinde olması önemlidir. Bunun bilincinde olan yabancı sermayenin ilk hedefi kent içi ulaşım sistemlerini geliştirmek ve semtler arası hareketin önünü açmak olmuştur. Bu sebeple İstanbul'da ulaşım araçlarının belirli noktalarda kesiştiği ve bu noktalarda yolcu aktarmalarının kolaylıkla yapıldığı görülür. Galata Köprüsü İstanbul'un her iki yakasını birleştirirken, vapur seferleri de İstanbul yakasından uzun menzilli seferlerine başlamıştı. Eminönü ve Sirkeci bölgesi farklı ulaşım biçimlerini birleştiren bir bölge olarak tren, vapur ve tramvayın bağlantılı olduğu bir semt olmuştur.



Resim 2 : 19. yüzyıl sonu Galata Köprüsü

Kaynak : Çelik Z., *19. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, 2017.

19. yüzyıl Osmanlı'sında Batı ile olan ticaretin büyük gelişme göstermesi üzerine yabancılar tarafından Galata ve Pera'da başlayan yoğun yerleşim, alışveriş anlayışının bu semtlere kaymasının önünü açmıştı. Aynı dönemde artık çarşı kültürünü unutmaya başlamış Osmanlı, gayrimüslimler gibi alışverişlerini artık İstanbul'daki Kapalı Çarşı yerine Beyoğlu'nda yapmaya başlamıştı. Pera, Avrupa'dan gelen malların satıldığı mağazaları, Avrupai otel ve eğlence yerleri ile farklı bir dünya olmuştu.

Daha önce Kırım Savaşı yıllarında İngilizler başta olmak üzere Avrupalılar, Galata'yı tamamen bir serbest liman haline dönüştürerek, bu durumun yollarını açmışlardı. Perşembe Pazarı, Voyvoda

Caddesi ve Karaköy başta olmak üzere Galata, ticaret merkezi haline gelince, İstanbul'un başka semtlerinde yaşayan ve bunu hisseden başta Rum, Ermeni ve Yahudiler olmak üzere birçok uyruktan halk, akın halinde Galata'ya gelmeye başlamıştı. Bu sebepten dolayı özellikle Beyoğlu'nda yeni kilise ve sinagogların yapılması bu döneme denk gelir (İnalçık, 2019:283). 19. yüzyılın ikinci yarısında Pera, yaşam tarzı, lüks yaşam tarzı, gece kulüpleri ve zengin ahalisiyle imparatorluk içerisinde bağımsız bir bölge ve özerk bir semt havasına çoktan girmişti.

Aslında demir yollarının gelişimi ile Avrupa'ya kapıların sonuna kadar açılması, Pera'ya doğru her Avrupa malının direk akışının önünü açtı. Demir yolları ile limanlar arası kurulan bağlantının yanı sıra her türlü geçişin kolaylaşması için Haliç üzerinden bir köprü'nün de yapılması, Pera'ya olan rağbeti daha da arttırdı (Öztürk, 2010:40). Galata Köprüsü ve Sultan'ın Pera'ya yakın olması için inşa edilen Dolmabahçe Sarayı, Pera'nın havasını değiştirirken, sosyal, ekonomik ve mimari olarak bu semti etkileyen kurumlar, gerçekte yabancı elçiliklerdi. Kabul edilmelidir ki bunların başında da ilk defa Galata surları dışına çıkma cesaretini göstererek Pera'nın kurulmasına vesile olan Fransız elçiliği geliyordu (Öztürk, 2010:41).

Kültür olarak göçebe yerleşim planını benimseyerek, dağınık evler ve konaklar yapan Osmanlı için ilk düzenli caddenin ve çevresinde yerleşimin olması çok önemlidir. Bu caddenin Paris'teki örnekleri gibi hava gazı lambası ile aydınlatılmasına müteakip, caddeyi seyretmeye gelen yüzlerce insanda doğurduğu etki, tüm İstanbul'un yanı sıra tüm sınırlara ulaşan bir ilgi oluşmasına sebebiyet vermişti. Hayatlarında ilk defa ışıklandırılmış bir cadde gören İstanbullular, bu cadde üzerinden yaşayacakları birçok ilkin başlangıcına tanıklık ediyorlardı (Öztürk, 2010:44). Örneğin, tiyatro imparatorluğun ilklerinden biri olurken, Pera'nın en önemli sembollerinden birisiydi. İlk kez Fransız tiyatrosu oynadığında orta oyuncular ve meddahlar yaptıkları işle tiyatro arasındaki farkın ne olduğunu pek anlayamamıştı. Oysa onların şahit oldukları, bir süre sonra geleneksel olanın pabucunu dama atarak, sarayın ve bütün ileri gelenlerin gözdesi olacak yeni bir eğlencenin doğuşunun habercisiydi. İlk tiyatrolardan Naum Tiyatrosu şimdiki Çiçek Pasajı'nın yerindeydi. İçinde tiyatronun yanı sıra opera ve konserler de izleniyordu (Öztürk, 2010:46).

Payitaht İstanbul'unun simgesi olmaya başlayan Pera için aynı dönemde iki yeni tutku daha ortaya çıktı: sinema ve fotoğraf. Sinemanın ilk gösterileri İstanbul'da 1896 yılında yapıldı. Sinema alanında Avrupa'da ilk gösterinin 1895'de Paris'te yapıldığı dikkate alındığında, bir sene sonra İstanbul'da da gösterim yapılması gelinen noktayı ifade için çok önemlidir. İlk sinema gösterileri sarayda ve bazı önemli otellerde yapılmıştı. Bunlardan birisi de başkentin simgesi olmaya başlayan ünlü Pera Palas Oteliydi (Öztürk, 2010:46).

Sinema, tiyatro ve fotoğrafın içinde olduğu bu büyük kültürel değişimin etkisinde kalan yeni sosyetenin ihtiyaçlarını karşılamak üzere birçok yabancı dükkân da birbirinin peşi sıra açılıyordu. Pera'da ilk terzi dükkânı, ilk pastane ve Fransız alışveriş dükkânları peş peşe açılarak bölge halkının hizmetine sunuldu. Artık sokak ortasında yapılan geleneksel tıraş kültürü, nezih ve gösterişli kuaför salonlarına taşınıyordu (Öztürk, 2010:52). Kentte büyük bir kültürel dönüşüm başlamıştı. Gerçekte bu kültürel değişimin kaynağı Fransa'dan geliyordu. Ulaşımın kolaylaşması ile başlayan turistik hareket İstanbul'a doğru Şark kültürünü merak ederek gelen ve iz bırakan yoğun bir akımın oluşmasına sebep oldu. Belki de en çok elçilik ve yabancı trafiği, demir yolu imtiyaz haklarını da büyük oranda alan Fransızlar'dandı. Bu etkileşim, 19. yüzyılda başta mimari, dekorasyon, moda, edebiyat ve konuşma dili açısından olmak üzere geniş bir yelpazeye yayılmış oldu.

19. yüzyılın sonlarında İstanbul'un Batı'daki sembolü olan Büyük Pera Caddesi, çevresinde modern ve estetik olarak Batı ile boy örtüşecek güzellikte binalar inşa edilmiş, içerisinde Avrupa mallarının her türlüünün satışa sunulduğu mağazalar açılmış, tiyatro, opera ve çeşitli sanat faaliyetlerinin de

sergilendiği lüks otel ve binaların yer aldığı bir semt görünümündeydi. Tramvay ve yeni açılan tüneldeki metro Karaköy'den Pera'ya sürekli ulaşım sağlıyordu. Eşsiz İstanbul Boğazı ile üç imparatorluğa başkentlik yapmış bir mirasa sahip bu toprakları yerinde görmek isteyen birçok meraklı gezgin, İstanbul'a geliyordu (Öztürk, 2010:60). Bu durum İstanbul'un dünya şehri olarak daha da tanınmasını sağlamıştı. Bir anlamda Paris'te yaşamak ne ise bazı gezginler için İstanbul Pera da aynı anlamı ifade ediyordu.

İstanbullular Pera çevresinde gelişen tüm bu faaliyetleri takip ederken diğer yandan da Avrupa bağlantılı demir yolları sayesinde turist ve otel gibi iki kavram ile tanıştı. O güne kadar parasız pulsuz gezen geleneksel seyyah kültürüne aşına olan İstanbullular, artık para harcamak, gezip eğlenmek için pahalı yolculuklara çıkan, paralı Avrupalı turistlerle tanışmaya başladı. Bu turistler kentleri gezip tanımak istiyor ve bol harcama yapıyorlardı. Bir yandan para harcarken, bir yandan da kendi ülkelerindeki lüks yaşantılarının karşılığını da gezdikleri yerlerde bekliyorlardı. Bu beklentiyi karşılama ihtiyacı ile daha evvel seyyahlar için olan han kültürüne sahip Osmanlı, otel kültürüne geçiş yapmış ve yenileşme yolunda büyük bir adım daha atmış oldu (Öztürk, 2010:55). İlk defa içinde modern yatak, karyola, gardırop ve banyo bulunan odalara sahip sadece İstanbul'un değil bütün imparatorluğun ilk oteli olan İngiltere Oteli, "Hotel de Angleterne" adıyla Beyoğlu'nda İngiliz Elçiliği'ne hizmet etmek için açılmıştı (Öztürk, 2010:56). Bu otel aslında lüks yaşama dair ilk hizmetleri vermeye başlamıştı bile. Kentte yaşayan ve büyükelçiliklerde çalışan yabancılar bu oteli uğrak yeri haline getirmişti. Ülkelerinde aradıkları rahatlığı kısmen de olsa burada bulabilmeyi başarmışlardı.



Resim 3 : 1900'lerin başında Pera

Kaynak : Öztürk K., *Pera Palas*, 2017

Bu dönemde Beyoğlu'nun çarpıcı bir şekilde bir otel merkezi olarak geliştiği görülmektedir. Başta Londra Oteli, Bristol Oteli, Büyük Fransız Oteli, Tokatlıyan Oteli ve Büyük Kroecker Oteli olmak üzere pek çok otel açılmıştı. Bu otellerin hepsi dönemin levanten kültürünün Pera ölçeğinde dışa yansımaları olarak kendini göstermiştir (Işın, 1995:99). Bu adımlar otelcilik anlayışının hızla kanıksanıp İstanbul geneline yayılmasının ilk adımları da olmuşlardır. Başkent'in demir yolları üzerinden Avrupa ile iletişimi arttıkça şehre ilgi ve alaka o oranda artıyordu. Dünyanın ve Avrupa'nın en zengin kişilerini en lüks yolculuklarıyla ağırlayan Vagon Lits şirketi, Orient Express adlı rüya gibi bir şark yolculuğu için isteklileri Avrupa'dan İstanbul'a inşası tamamlanan Rumeli demir yolları üzerinden taşımaya başladı. Yolcular için gümüşten kaşıklar ve porselen tabaklar ile büyük yemek salonlarına, karyola ve ipek yatak örtüleri ile lüks kompartımanlara sahip tren yolculuğu, zarafetin doruklarındaydı. Muhteşem Konstantinapol'ü görmek heyecanı ile yanıp tutuşan zengin turistler, günlerce bu lüks yolculuğu yaparak İstanbul'a geliyorlardı. İstanbul'da ise Sirkeci Garı'nın büyümlü atmosferine inen ve kente ciddi miktarda para bırakması muhtemel bu zengin Avrupalılar'ın karşılanması heyecanı yaşanmaya başlanmıştı (Öztürk, 2010:63).

Bu kadar lüks bir İstanbul seyahatinin aynı konforda ağırlanan bir otel ile tamamlanması gerekiyordu. Böyle bir ihtiyacı da yine Vagon Lits şirketinin inşa ettiği Pera Palas oteli karşıladı. Batılı olmaya dair tüm kavramlarla ilk defa tanışan Osmanlı, Şark'ın en görkemli oteli kabul edilebilecek nitelikteki Pera Palas ile tüm bu kavramları bir arada seyretme fırsatı buluyordu. Pera Palas Oteli, Orient Express müşterilerine hizmet etmek amaçlı 1895'te tamamlandı. Otelin mimarı o zamanlar saraya da hizmet eden ünlü Vallaur'y'di. Vallaury, oteli Avrupa'da moda olan *Arnovo* tarzında inşa etmiş, öte yandan da iç dekorasyonuna şark izleri koyarak bir köprü kurmuştu. İhtişamını yansıtmak için hiçbir masraftan kaçınılmamıştı. Sergilenen her türlü eşyanın en lüksü seçilmişti. Orient Express'in ihtişamını tamamlayan fil dışından biblolar, sedef kakma dolaplar, gümüş yemek takımları ve porselen tabaklar bu muhteşem görüntünün sadece birkaçıydı (Öztürk, 2010:103). Ayrıca dönemine göre süper lüks görünen bir asansör ve içerideki elektriği destekleyen bir jeneratör de konulmuştu (Öztürk, 2010:104).



Resim 4 : Pera Palas

Kaynak : Öztürk K., *Pera Palas*, 2010

Otelin kapısına çok iyi derecede yabancı dil bilen görevliler yerleştirilmişti. Pera'ya yaklaşırken çamurlu sokaklardan geçmek gerektiği için bir de Beyoğlu Sedyesi denen bir taşıma aracı yapılmıştı. Misafirler trenden indikten sonra tahtirevanın içine otururlar ve dört Osmanlı yağız gencinin omuzlarında Sirkeci Garı'nın önünden alınarak rahvan bir yürüyüşle otele kadar getirilirlerdi. Bu durum gelenler için o kadar etkileyiciydi ki, trende o lüks yolculuğu yapmış baron ve baronesler omuzlarda taşınmak için Sirkeci Garı'nda bir buçuk veya iki saat kuyrukta tahtirevan sırasının kendilerine gelmesi için beklerlerdi (Öztürk, 2010:113).

Diğer yandan Pera'ya olan bu ilgi semte büyük hareketlilik getirmiş, caddelere taşan mağazalar artık yetmemeye başlamıştı. Bunun sonucu olarak mağazalar artık arka sokakları da doldurmaya başladı. Dolayısıyla açılan sokak geçişleri ile İstanbul daha önceden hiç tanımadığı bir kültürle daha tanıştı: Pasajlar. Geleneksel han ve kervansaray kültürüyle iç içe olan İstanbullular şimdi ise daha farklı bir yenilik olan göz kamaştırıcı pasajlara alışıyorlardı. Hazzo Pulo, Aznavur, Halep, Suriye Pasajları Beyoğlu'nda Tünel'den başlayarak sıralanan ünlü pasajlardan sadece birkaçıdır (Öztürk, 2010:78)

Pasajlardaki dükkânları süsleyen Avrupa'dan yeni gelen ürünler beraberinde meraklı takipçilerini bu mekânlara taşıyordu. Zamanla Avrupa'nın ünlü markalarını teşhir etmek için vitrinlere duyulan ihtiyaç, aslında daha önce hiçbir şekilde vitrin kültürü olmayan bir şehri vitrinle; meraklı hanımları da vitrin seyretme kültürü ile tanıştırmış oldu. Singer Dikiş Makinesi, Bohemya Kristal, Mayer, Lion Beker

gibi birçok ürün, bu vitrinlerin takipçileri için meşhur Avrupa markalarıydı. Moda, yeni kavram olarak sosyeteye girmiş ve çok çabuk kendine yer bulmuştu. Aslında kimin ne giyeceğinin moda adı altında Paris'ten birilerinin karar vermesi, her ne kadar yadırgansa da sosyete modayı çok çabuk kabul etti (Öztürk, 2010:84). Artık Avrupa'daki moda İstanbul Beyoğlu'nda, anında yer buluyor ve bütün akımları ile İstanbul'da boy gösteriyordu (Öztürk, 2010:85).

Pera'ya gelenler mağazaları dolaşırken sokak kafeteryalarında da çevreyi izleyebiliyordu. Pera Caddesine atılmış masaların çevresine oturan bastonlu erkekler, kasnaklı etekleriyle şık bayanlar 1895 yılının Pera'sında boy göstermeye başladı. Şehir bir yandan çok hızlı değişiyor, bir yandan da bu değişimin dinamosu olan Pera'ya alışmaya çalışıyordu. Bu hıza ise hemen karşı kıyısındaki eski İstanbul yetişemiyordu. Edmondo de Amicis'nin belirttiği gibi, bir köprü ile ayrılan sadece iki bölge değil, aslında arasında yüzyıllar kadar fark olan yaşam biçimleri de ayrılıyordu. İstanbul'un karşı yakasında Şehzadebaşı, Beyazıt ve Eyüp çevresi yani Müslüman Türk İstanbul'u ile buranın karşısında ise küçük Avrupa dediğimiz Pera semti iki tezat gibi kendini gösteriyordu (Öztürk, 2010:87). Bu durum her iki kültürün bir birinden ne kadar keskin bir şekilde ayrılmış olduğunu gösteriyordu.

Pera'nın başkente kattığı bir başka yenilik ise apartman kültürüydü. Tek katlı bahçe içinde evlere alışkın İstanbullu, dikine doğru yükselen ve kapıları yerine göre karşılıklı daha iç içe komşulukların olduğu bir apartman kültürüne alışıyordu (Öztürk, 2010:90). Bu durum geleneksel yaşama alışmış kesim için oldukça zordu. Daha içe dönük bir aile yaşantısından biraz daha gözler önünde olan bir toplumsal yapıya geçiş başlamıştı. Mahalle veya konaklar arası komşuluk kültürünün dönüşümü söz konusuydu, önce Pera'da gayrimüslimlerin rağbeti ile başlayan bu dönüşümün etkileri daha sonra Müslüman semtlerinde de kendini gösterdi. Konak kültürü yerini apartman kültürüne bırakmasıyla bundan beslenen mahalle kültürü de dönüşmüş oldu.

5. Sonuç ve Değerlendirme

Görüldüğü gibi bir toplumun sosyoekonomik kalkınmasında, o toplumun ulaşım sektörünün geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasının çok büyük önemi vardır. Ulaşım imkânlarının artmasıyla beraber şehirler ve bölgeler arası kültür, bilim ve iş gücü akışı hızlanmıştır (İslamoğlu, 1995:463). Demir yolu tüm dünyada kentler için dönüştürücü bir etkiye sahip olmuştur. Bu ulaşım sisteminin kültürler arası iletişimi sağlaması, kentlerde güçlü bir kentleşmenin önünü açmıştır. Sınırlar ötesinde mal ve ürün tedarik dağıtımını kolaylaştırırken, turist denilen paralı ve keyfi seyahat eden bir kitlenin de oluşmasını sağlamıştır. Yeni yerler görmek ve keşfetmek için yola çıkan bu grup bir yandan demir yolunun konforlu seyahati ile gittikleri yerlere para bırakırlarken, diğer yandan da kültürel gelişimine katkıda bulunmuşlardır.

Bu çalışmanın ana konusu olan Osmanlı'daki demir yolu seferberliğinin, Osmanlı İmparatorluğu ve başkent İstanbul'da sebep olduğu değişim ve sonuçlarına dair değerlendirme maddeler halinde aşağıda belirtilmiştir:

- Batı'daki demir yolu hareketi dikkate alınarak, Osmanlı İmparatorluğu da bu kapsamdaki seferberliği ile ekonomik ve sosyokültürel açıdan büyük bir atılım içine girmiştir. Demir yollarının işletilmesi konusunda da Batı'dan geri kalınmayarak, büyük ekonomik sıkıntılar nedeniyle verilen önemli imtiyazlara rağmen büyük bir organizasyon başarısına imza atılmıştır.
- Osmanlı, stratejik ve askeri açıdan da demir yollarından faydalanmış ve sınır güvenliğini iyi organize edebilmiştir. Ayaklanmalar başta olmak üzere birçok olaya anında müdahale edebilmiştir. Bu durum Osmanlı'yı hızlı bir şekilde "uluslaşma" sürecine sokarken, diğer yandan merkezi yönetim anlayışını güçlendirmiştir.

- Diğer yandan demir yollarının geçtiği bölgelerde sebep olduğu kentsel gelişme ve iletişim, sınırlar içerisindeki farklı milletlerin doğrudan etkilenmesine sebep olurken, bir anlamda Balkanlar'da toprak kayıplarını hızlandırarak sınırların çizilmesine de yol açmıştır.
- Demir yolu hatları boyunca telgraf hatları çekilmiş ve bunlar demir yolu hatlarıyla koordineli kullanılarak lojistik, ikmal ve lojistik yönetimi yerinde ve zamanında yapılabilmektedir.
- Ülke genelinde kara yolu ile yapılan yolculukların gerçekleştirildiği bu dönemde, demir yolları sayesinde zaman ve enerji tasarrufu yapılmıştır.
- Osmanlı'da her ne kadar sanayileşmeye şüpheci bakılsa da yapılan demir yolu atılımıyla, aslında bir anlamda sanayileşmenin ilk hazırlıkları yapılmıştır. Demir yolu çevresinde tekstil başta olmak üzere kurulan imalathaneler, bu hat üzerinden yük taşımacılığı pratiklerinin gelişmesine sebep olmuştur.
- Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde bulunan hatların birbirleriyle bağlantıları sayesinde başta hububat olmak üzere birçok ürün hem iç piyasaya hem de dış piyasaya rahatlıkla taşınabilmiş, bu durum Osmanlı ekonomisi için hatırı sayılır bir gelir kaynağı olmuştur.
- Bununla birlikte Osmanlı İmparatorluğu demir yollarının gelişmesi ve kendine özgü ekonomi anlayışı nedeniyle Avrupa'nın açık bir pazarı olmuş, bu sebeple ucuz Avrupa mallarına kolay erişilebilirken, yerli malına rağbetin azalması söz konusu olmuştur.
- Demir yollarının sağladığı ulaşım kolaylığı sayesinde, köyden kente göç hızlanmıştır. Yine bu kolaylığın getirdiği sanayileşmenin ihtiyacını karşılamak üzere yeni işçi sınıfları ortaya çıkmış ve bu yeni işçi sınıfları demir yolu çevresinde bir ikamet alanı oluşturmuşlardır.
- Demir yolları, geçtiği güzergâh boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırları içerisinde kalan her kente ekonomik ve sosyokültürel açıdan büyük katkılar sağlamış, kentler arasında oluşan insan hareketi ile kentlerin birbirleri ile etkileşiminde büyük rol oynamıştır.
- Demir yolları, tüm hatların kesişme noktası olan İstanbul'un ekonomik ve sosyokültürel yapısında Tanzimat Fermanı ile başlayan dönüşümünü hızlandırmıştır. Bu sayede şehrin kurulumunu teşkil eden tüm semtlerinde modernleşme eğilimli bir değişim etkisi görülmüştür.
- Avrupa ile bağlantısı sebebiyle en önemli dönüştürücü etki, Pera'da yaşanmıştır. Moda, mimari ve sanat alanındaki bu dönüşüm, Osmanlı İmparatorluğu'nun geleneksel anlamdaki yaşam tarzı ve şehir yapısını derinden etkilemiş ve modernleşmeyi önceleyen yeni bir bakış açısına sebep olmuştur. Pera'da başlayan bu dönüşüm zamanla şehrin diğer kesimlerine de bir yayılma ve etkileme eğilimi göstermiştir.
- Modern tarzda şekillenen Galata ticaretin, Pera ise kültürel yaşantının merkezi olarak anılmıştır. Bu ayrımın olmasında mal ve yolcu naklinin yapılabildiği demir yollarının büyük katkısı vardır.
- Demir yolları ile taşınan yük ve yolcu akışının Sirkeci ve Haydarpaşa istasyonları arasında koordineli bir şekilde sağlanmasında, Galata ve Pera bölgesinin organizasyon etkisi büyüktür. Özellikle Galata'daki ticari müesseseler yük hareketinden büyük gelirler kazanırlarken, yolcu hareketini de Pera etkilemiştir.

- Teşvikiye, Nişantaşı, Cihangir ve Tophane gibi Osmanlı'nın varlıklı ailelerinin yaşadığı semtlerin Pera ile olan iletişimi arttıkça, Batılı tarzda bir dönüşüme kayıtsız kalınmamıştır. Özellikle bu semtlere Sirkeci Garı ile bağlantılı kurulan tramvay hattının Pera ile de koordineli çalıştırılmış olması, bunda en büyük etken olmuştur.

Bu çalışmanın dikkate alındığı süreç, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılına denk gelen demir yolu seferberliğinin ilk dönemidir. Cumhuriyet dönemindeki demir yoluna ait gelişmelere, ayrı bir çalışma konusu olması sebebiyle girilmemiştir. Tüm bunlar gösteriyor ki dolaylı ya da dolaysız olarak demir yolları İstanbul'un dönüşümüne büyük katkı sağlamıştır. Gerek kültürel gerekse ticari olarak büyük bir farklılık ortaya koymuştur. Devrin sultanlarının ısrarla üzerinde durdukları bu ulaşım aracı sayesinde tüm sınırlara varan iletişim ve lojistik gelişimi sağlanırken, ciddi bir sıkıntı içerisinde olan imparatorluk için ayakta kalmaya yönelik büyük bir atılım yapılmış olundu.

Diğer yandan kültürel getiriler ile çok uluslu bir nüfus hareketi altında kalan başkent en görkemli dönemlerinden birisini de 19. yüzyılda demir yollarının İstanbul'da toplanmasıyla yaşamıştır. Bu makalenin konusu olan demiryollarının aynı yüzyılda İstanbul'un kentsel dönüşümüne etkileri, dolaylı ya da dolaysız bir şekilde oldukça fazla olduğu görülmektedir. İstanbul'un her iki yarım adasını da etkilediği dikkate alınmakla birlikte, özellikle Beyoğlu'nun içinde bulunduğu yeni modern yerleşimi daha fazla etkilediği kabul edilmelidir. Bu durumda bu derin etkileşimde belirleyici olan Avrupa'yı İstanbul'a bağlayan Rumeli demir yolları ve bu hat üzerinden taşıma yapan Orient Express'dir.

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.

KAYNAKLAR

Akbulut, Gülpınar. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Anı Yayınevi, Ankara.

Akinci, T. (2020). İstanbul. Remzi Kitabevi, İstanbul.

Akyıldız, A. (2019). *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*. Timaş Yayınları, İstanbul.

Bampilis, T. (2012). Industrial Revolution. page (425-428) University of Leiden SAGE Publications, [Netherlands](#).

Bridges, J.K. (1968). *Başlangıcından Bugüne Kadar Kara Ulaştırma Tarihi*. Arkın Yayınevi, İstanbul.

Bora, T. (2012). *Tren Bir Hayattır*. İletişim Yayıncılık, İstanbul.

Çelik, Z. (2017). *19. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Çoruk, A. Ş. (2010). *Tanzimattan Cumhuriyete Gündelik Hayatın Tarihi Açısından İstanbul Hatıratları*, Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 8, 16: 11-44, İstanbul.

- Earle, E. M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Çevirmen Kasım Yargıcı. Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Eldem, E. Goffman, D. ve Masters, B. (2012). *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*. Çeviren Sermet Yalçın. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. Eren Yayınları, İstanbul.
- Ertuğrul, Alidost. (2009). *XIX. Yüzyılda Osmanlı'da Ortaya Çıkan Farklı Yapı Tipleri*. Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, Cilt 7, Say 13, sf: 293-312, İstanbul.
- Freeman, C. ve Louça, F. (2012). *Zaman Akıp Giderken*. Çevirmen Osman S. Binatlı. İthaki Yayınları, İstanbul.
- Galizia, P. C., Henneberg, J. M. (2013). *European regional railways and real income 1870–1910: a preliminary report*, Scandinavian Economic History Review.
- Güran, T. (2014). *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Heaton, H. (2005). *Avrupa İktisat Tarihi*. Çeviren M. A. Kılıçbay ve O. Aydoğmuş. Paragraf Yayınları, Ankara.
- Hobsbawm, E. (1995). *Sermaye Çağı*. Çevirmen Bahadır Sina Şener. Dost Kitabevi, Ankara.
- Hülagü, M. (2008). *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*. Yitik Hazine Yayınevi, İzmir.
- Karamürsel, Z. (1940). *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Kurmuş, O. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Savaş Yayınları, Ankara.
- Işın, E. (1995). *İstanbul'da Gündelik Hayat*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- İnalçık, H. (2019). *İstanbul Tarihi Araştırmaları*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- İslamoğlu, E. (1995). *Çağını Yakalayan Osmanlı*. İrcica Yayınları, İstanbul.
- Lewis, B. (2018). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*. Çevirmen Babür Tuna. Arkadaş Yayınları, Ankara.
- Murat, S. (2010). *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*. İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Özcan, G. (2017). *Osmanlı Şehirciliği ve Vakıflar*. Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- Öztürk, K. (2010). *Pera Palas "Beyoğlu'nun Batılılaşma Hikayesi"*. İstanbul Büyükşehir Yayınları, İstanbul.
- Özyüksel, M. (1988). *Anadolu ve Bağdat Demiryolu*. Arba Yayınları, İstanbul.
- Quataert, D. (2017). *Osmanlı Devleti'nde Avrupai İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*. Çevirmen Sabri Tekay. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Ragon, M. (2010). *Modern Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. Çevirmen Murat Aykaç Erginöz. Kabcacı Yayınevi, İstanbul.
- Roberts, J.M. (2019). *Avrupa Tarihi*. Çevirmen Fethi Aytuna. İnkılap Kitapevi, İstanbul.

Süreyya, E. (2010). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*. Doğu Kitabevi, İstanbul. Tanilli, Server. (2007). *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası*. 5.Cilt. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Tanilli, Server. (2007). *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası*. 5.Cilt. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Tekeli, İ. (1972). *Bölge Planlama Üzerine*. İTÜ Yayınları, İstanbul.

Varol, K.(2012). *Memleket Garları*. İletişim Yayıncılık, İstanbul.



Aksaray İlinin Sportif Olta Balıkçılığı Potansiyelinin Belirlenmesi ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi

Determination of the Sport Fishing Potential of Aksaray Province and Evaluation in Terms of Tourism

Neşe ÇULLU KAYGISIZ¹ , Aysu ALTAŞ² , Funda VARNACI UZUN³ 

Öz

Turizm, ziyaret edilen destinasyonun ekonomisine çok büyük katkı sağlayan bir sektördür. Bu sebeple dünya üzerindeki tüm destinasyonlar sahip oldukları doğal ve kültürel çekiciliklerini kullanarak daha fazla turist çekmek ve daha fazla gelir elde etmek istemektedir. Bunu yapabilmeyen yolu ise turizmi çeşitlendirmekten geçmektedir. Aksaray ilinde de sahip olunan tüm doğal ve kültürel çekicilikler kullanılarak daha fazla turist ağırlamak, böylelikle daha fazla gelir elde etmek istenmektedir. Bu sebeple Aksaray ilinde yapılabilecek tüm turizm çeşitlerinin tek tek incelenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu noktadan hareketle hazırlanan bu çalışmada Aksaray ilinin sportif olta balıkçılığı potansiyelini belirlemek amacıyla Aksaray Amatör ve Sportif Olta Balıkçılığı ve Doğayı Koruma Derneği (AKSOBDER)'ne üye 9 amatör olta balıkçısı ile mülakat yapılmıştır. Görüşmeler sonucunda; Aksaray'da sportif olta balıkçılığına uygun irili ufaklı yaklaşık 21 adet alan olduğu, kaçak avlanmanın ve alt yapı eksikliğinin Aksaray'da sportif olta balıkçılığının en büyük sorunları olduğu, söz konusu sorunlar çözülebildiği takdirde Türkiye içerisindeki pek çok ilden sportif olta balıkçısının Aksaray'ı ziyaret etmesinin mümkün olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır. Çalışmanın literatüre, sonraki araştırmacılara, Aksaray'da sportif olta balıkçılığını geliştirmek isteyen yerel yönetimler ile sivil toplum kuruluşlarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sportif olta balıkçılığı, Aksaray, Turizm

ABSTRACT

Tourism is a sector that contributes greatly to the economy of the visited destination. For this reason, all destinations around the world want to attract more tourists and earn more income by using their natural and cultural attractions. In order to do this, it is necessary to diversify tourism. It is desired to host more tourists by using all the natural and cultural attractions in Aksaray, thus generating more income. For this reason, it is necessary to examine and evaluate all types of tourism that can be done in Aksaray. From this point of view, in this study, interviews were conducted with 9 amateur fishermen who are members of Aksaray Amateur and Sport Fishing and Nature Conservation Association (AKSOBDER) in order to determine the sport fishing potential of Aksaray province. As a result of the interviews; It has been concluded that there are approximately 21 large and small areas suitable for sport fishing in Aksaray, poaching and the lack of infrastructure are the biggest problems of sport fishing in Aksaray, and that it is possible for sport fishermen from many provinces in Turkey to visit Aksaray if these problems can be resolved. It is thought that the study will contribute to the literature, future researchers, local governments and non-governmental organizations that want to develop sport fishing in Aksaray.

Keywords: Sport Fishing, Angling, Aksaray, Tourism

¹ **Corresponded Author:** Aksaray University, Faculty of Tourism, Department of Tourism Guidance, neseccullu@hotmail.com, 0000-0003-2738-1205

² Aksaray University, Faculty of Tourism, Department of Tourism Guidance, aysuhatipoglu@gmail.com, 0000-0003-0156-7124

³ Aksaray University, Faculty of Education, Department of Social Sciences Education, fundavarnaci@hotmail.com, 0000-0002-4915-9894



GİRİŞ:

Teknolojide yaşanan ilerlemeler zaman içerisinde balık tutmak için kullanılan ekipmanları değiştirmiş olsa da, insanlar ilk çağlardan günümüze kadar her dönemde balık avlamıştır. Balık avının öncelikli amacı açlığın giderilmesi olarak gerçekleşmiş, sonrasında ise spor amaçlı yapılmıştır. Bu bağlamda sportif olta balıkçılığı; “Doğa ile iç içe, ticari olmayan, hoşça vakit geçirmek amacıyla orman içi akarsu ve göl/göletlerde sportif olarak yapılan balık tutma aktivitesi” olarak tanımlamak mümkündür (Türkiye Kültür Portalı, t.y.). 20 Ağustos 2020 tarih ve 31221 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 5/2 Numaralı Amatör Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında Tebliğ’de, Türkiye sınırları içerisinde sportif olta balıkçılığının nasıl, ne zaman ve hangi avlanma araçları ile yapılacağı konusunda gerekli düzenlemeler yer almaktadır. Söz konusu Tebliğ, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu’na göre hazırlanmıştır (www.mevzuat.gov.tr).

Sportif olta balıkçılığı günümüzde alternatif turizm ya da özel ilgi turizmi olarak adlandırılan turizm türlerinden biri olarak anılır hâle gelmiştir. Deniz, akarsu, göl gibi su kaynaklarına yakın olan coğrafyalarda yaşayan insanlar sportif olta balıkçılığı anlamında daha şanslı olarak görülse de bunun bir turizm hareketi olarak düşünülmesi, insanların farklı türdeki balıkları tutmak için ikamet ettikleri yerlerden farklı destinasyonlara seyahat ediyor olmaları, konuyu turizm açısından da incelenmesi gereken bir çalışma alanına dönüştürmüştür.

Kapadokya sınırları içerisinde yer alan Aksaray 8 ilçe, 192 köy ve kasabadan oluşmaktadır. Aksaray’ın sınır komşuları Ankara, Kırşehir, Konya, Niğde ve Nevşehir’dir. 7.626 km²’lik yüzölçümüne sahiptir. Akarsu bakımından zengin olmayan Aksaray ilinde Melendiz Çayı ve Karasu’dan beslenen Mamasın barajı tek barajdır. Türkiye’nin en büyük ikinci gölü olan Tuz gölü Aksaray-Konya sınırları içerisinde. Gölün denizden yüksekliği 950 metredir. Termal turizm açısından önemli göllerden olan Acıgöl, Aksaray ve Niğde’nin müşterek gölü konumundadır. Ayrıca, Uyuz Gölü, Kartal Gölü, Sarıgöl, Kocagöl ve Öküz Gölü gibi irili ufaklı göller de bulunmaktadır (Aksaray Belediyesi, Aksaray Valiliği).

Bu çalışmada Aksaray ilinin sportif olta balıkçılığı potansiyelinin belirlenmesi ve bu potansiyelin turizm açısından nasıl kullanılabileceğinin ortaya konması amaçlanmıştır. Çalışmanın literatüre, sonraki araştırmacılara, Aksaray’da sportif olta balıkçılığını geliştirmek isteyen yerel yönetimler ile sivil toplum kuruluşlarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

1. İlgili Literatür

Destinasyonların alternatif turizm türlerine ait potansiyellerini ortaya koymak, söz konusu potansiyellerden birer turistik ürün elde edebilmek adına çalışmalar yapmak turizm akademisyenlerinin üzerine sıklıkla çalıştığı alanlardan biridir. Bu bağlamda literatürde, su kaynaklarına sahip ancak sportif olta balıkçılığı konusunda potansiyelini ortaya koyamamış yerleri tespit ederek söz konusu destinasyonlarda yapılabilecekleri ortaya çıkartmak ya da halihazırda sportif olta balıkçılığı yapılan yerleri iyileştirmek adına yapılmış çalışmalara ulaşmak mümkündür. Örneğin; Wesley ve diğerleri (1993)’nin yapmış olduğu “Yeni Turizm Ürünleri Geliştirmek: Amerika Birleşik Devletleri’nin Güneydoğusunda Spor Balıkçılığı” (Developing New Tourism Products: Sport Fishing in the South-east United States) isimli çalışma, sportif olta balıkçılığı konusunda yapılmış öncü çalışmalardan biridir. Çalışmada olta balıkçılarının karar verme süreçlerine ilişkin bilgiler ve balıkçılık sporu ürünlerine yönelik tercihleri incelenmiştir (Wesley ve diğerleri, 1993). Sportif olta balıkçılığı üzerine yapılmış bir diğer çalışma ise Diedrich ve diğerleri (2019)’nin yapmış olduğu “Papua Yeni Gine’deki Küçük Ölçekli Balıkçı

Topluluklarında Sportif Olta Balıkçılığı Turizmine Geçişte Sosyal Sermayenin Rolü” (Social Capital Plays A Central Role in Transitions to Sportfishing Tourism in Small-Scale Fishing Communities in Papua New Guinea) isimli çalışmadır. Papua Yeni Gine’deki küçük ölçekli balıkçı topluluklarından 157 haneye anket uygulanarak gerçekleştirilen bu çalışmada, halkın geçim kaynaklarını çeşitlendirme girişimlerini uygularken sosyal sermayeyi ve ilgili sosyal dinamikleri anlamayı, inşa etmeyi ve sürdürmeyi amaçlayan stratejiler geliştirmenin önemi vurgulanmıştır (Diedrich ve diğerleri, 2019).

Pereira ve diğerleri (2008) “Lobo-Bros Baraj Gölünde Sportif Olta Balıkçılığı (Itirapina, SP, Brazil)” (Angling Sport Fishing in Lobo-Broa Reservoir (Itirapina, SP, Brazil) isimli çalışmada ise Eylül 2002’den Eylül 2004’e kadar Lobo-Broa Baraj Gölü’nde balık tutan toplam 1.027 sportif olta balıkçısı ile yapılan görüşmeler analiz edilmiştir (Pereira ve diğerleri, 2008). Navrátil ve diğerleri (2009)’da yapmış oldukları çalışmada olta balıkçılığının kırsal turizm faaliyetlerinden biri olarak kabul edildiğine ve kırsal alanlarda turizmi geliştirme aracı olarak kullanılabilmesine değinmiş ve Třeboň bölgesindeki Çek Balıkçılık Birliği üyeleriyle yapılan bir ankete çalışmalarında yer vermişlerdir (Navrátil ve diğerleri, 2009).

Çoban ve Karakuş (2019), “Doğa Temelli Alternatif Turizm Türleri” isimli çalışmada olta ile balık tutmayı turizmin içerisinde konumlandırmaya çalışmışlardır. Bu bağlamda çalışmalarında deniz turizmi konusundan bahsetmiş ve denizde yapılabilecek faaliyetleri denizin içinde, üstünde, altında ve kıyısında olarak gruplandırmışlardır. Bu bağlamda zıpkınla balık avı deniz altında yapılan bir aktiviteyken, olta ile balık avı da denizin kıyısında yapılan bir aktivite olarak değerlendirilmiştir. Çoban ve Karakuş (2019) yine aynı çalışmada akarsu turizmüne de doğa temelli alternatif turizm türleri arasında yer vermiş ve olta ile balık tutmayı akarsu turizmi kapsamında yapılacak rekreatif aktivitelere örnek olarak göstermişlerdir (Çoban ve Karakuş, 2019).

Bezirgan (2019) yapmış olduğu “Burhaniye’nin Sportif Olta Balıkçılığı Potansiyeli ve Turizm Açısından Kullanılabilirliği” isimli çalışmada Balıkesir’in Burhaniye ilçesinin sportif olta balıkçılığı turizmi potansiyelini tespit edebilme amacıyla tekne sahibi yerel balıkçılara, balık yemi ve balık malzemesi satıcılarına mülakat yöntemi ile açık uçlu sorular sormuştur. Bezirgan (2019) aynı zamanda Burhaniye’de sportif amaçlı balık avlayan ve kolayda örnekleme yöntemiyle belirlenmiş 422 kişiye de anket formu uygulamıştır (Bezirgan, 2019). Mete ve Yüksel (2014) yapmış oldukları “Seyhan Baraj Gölü’ndeki Ticari ve Sportif Balıkçılığın Sosyo-Ekonomik Analizi” isimli çalışmalarında öncelikle ticari balıkçı barınaklarına gitmiş, ticari avcılıkta kullanılan balık yakalama aletleri ve bunların özelliklerini belirlemiş, balıkçılığın sosyo-ekonomik yapısını ise uyguladıkları anketlerle belirlemişlerdir. Öte yandan sportif amaçlı avlanan 100 balıkçıyla görüşmeler yapmış, kullanılan balık yakalama aletlerinin özellikleri ve ne oranda kullanıldıklarını belirlemişlerdir. Amatör balıkçıların olta balıkçılığındaki tecrübeleri, karşılaştıkları sorunlar ve demografik özellikleri ise anket çalışmasıyla belirlenmiştir (Mete ve Yüksel, 2014).

Sportif olta balıkçılığı ile ilgili başka bir araştırma ise İstanbullu Dinçer ve diğerleri tarafından 2016 yılında hazırlanmış olan “Türkiye’de Sportif Olta Balıkçılığının Alternatif Turizm Kapsamında Değerlendirilmesi” isimli çalışmadır. Bu çalışma kapsamında yazarlar öncelikle literatür taraması yapmış, sportif olta balıkçılığı ve sportif olta balıkçılığının turizm açısından önemini ortaya koyan akademik çalışmaları incelemişlerdir. Daha sonra ise, yapılandırılmış ve yapılandırılmamış sorular hazırlamış ve konu ile ilgili olan 1 federasyon ve 5 derneğin yetkilileri ve sporcuları ile görüşmeler gerçekleştirmişlerdir. Elde edilen verileri SWOT analizi yöntemi dahilinde içerik analizine tabi tutmuşlardır (İstanbullu Dinçer ve diğerleri, 2016). Doğan ve Çağıltay (2012) “İstanbul İlinde (Atatürk ve Galata Köprüsü) Sportif Olta Balıkçılığı Yapanların Sosyo-Ekonomik Yapısına Yönelik Bir Araştırma” isimli yayınlarında Haliç ve üzerinde kurulu Atatürk ve Galata Köprülerinde her mevsim yoğun şekilde yapılan sportif olta balıkçılığı konusunu ele almışlardır. Çalışma kapsamında köprü üzerinde amatör olta balıkçılığı yapan kişilere anket uygulamışlardır. Taylan, Saygı ve Kutlu (2018) “Tunceli İlindeki Amatör

Olta Balıkçılığının Genel Durumu” isimli çalışma kapsamında Pülümür ve Munzur’da tesadüfi olarak seçilmiş 95 amatör balıkçıya 38 soru içeren anket uygulamıştır (Taylan, Saygı ve Kutlu, 2018).

Öte yandan Aydın, Karapıçak ve Balık (2018) “Doğu Karadeniz Bölgesi’ndeki Amatör Balıkçılığın Sosyo Ekonomik Analizi” isimli yayınlarında Giresun, Trabzon, Rize ve Artvin illerinin sahil şeridinde 517 amatör balıkçıyla yüz yüze anket çalışması gerçekleştirmişlerdir (Aydın, Karapıçak ve Balık, 2018). Tunca ve diğerleri (2018) ise “Orta ve Doğu Karadeniz Türkiye kıyılarında Rekreatif Balıkçılık: Biyolojik, Sosyal ve Ekonomik Yönler” (Recreational Fishing along the Middle and Eastern Black Sea Turkish coasts: Biological, Social and Economic Aspects) isimli çalışmalarında Türkiye’nin Orta ve Doğu Karadeniz’e kıyısı olan 8 ilinde rekreatif balıkçılığın biyolojik, sosyal ve ağırlıklı olarak ekonomik boyutlarını araştırmışlardır. Bu bağlamda toplam 8 ilden 874 rekreatif balıkçıyla yüz yüze görüşmeler yapmışlardır (Tunca ve diğerleri, 2018). Yine Aydın ve diğerlerinin (2013) gerçekleştirmiş oldukları “Rekreatif Balıkçılığın Faydalarının Değerlemesi: Ordu Örneği” isimli çalışmada (Valuation of Recreational Fishing Benefits: A Snapshot from Ordu, Turkey) kıyasal alanlarda rekreatif balıkçılığın Türkiye’nin ekonomik gelişiminde önemli bir rol oynadığı görüşünden hareketle Ordu ilinde rekreatif balıkçılığın faydalarını incelemişlerdir (Aydın ve diğerleri, 2013).

İlgili literatür kapsamında değinilen çalışmalardan da anlaşılacağı üzere, amatör olta balıkçılığı, sportif olta balıkçılığı ya da rekreatif balıkçılık şeklinde farklı tanımlamalar yapılmasına rağmen, su kaynaklarına sahip destinasyonlarda balık avcılığı oldukça önemli bir konudur.

2. Yöntem

Araştırmada nitel veri toplama yöntemi olan görüşme kullanılmıştır. Araştırma grubunu AKSOBDER üyeleri oluşturmaktadır. Bu çalışmada olasılıklı olmayan örnekleme yöntemlerinden, amaçlı örnekleme yöntemi çerçevesinde kolay ulaşılabilir durum örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırma kapsamında görüşmeyi kabul eden 9 katılımcıdan randevu istenmiş, görüşme tarihi ve saati belirlenmiştir. Görüşmelerin tamamı 26 Mart-9 Nisan 2021 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Görüşülen her katılımcıya öncelikle araştırmanın amacı hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Daha sonra ise gönüllü katılımcı bilgilendirme formunu doldurmaları istenmiş ve kabul eden katılımcıların görüşmeleri kayıt altına alınmıştır. Gizlilik ilkesi dikkate alınarak araştırmaya katılan katılımcıların görüşleri, isimleri verilmeden Katılımcı 1, Katılımcı 2, şeklinde kodlanmıştır. Görüşmeler 11 ile 33 dakika arasında sürmüştür. Görüşmelerde alınan ses kayıtları yazılı hale getirilmiştir. Transkripsiyon sonucunda 27 sayfalık veri elde edilmiştir.

Görüşmeler kapsamında katılımcılara şu sorular sorulmuştur:

1. Aksaray sportif olta balıkçılığı turizmi için yeterli kaynaklara sahip midir?
2. Aksaray’da sportif olta balıkçılığı yapılacak yerler nerelerdir? Bu alanlarda donanım nasıldır? Nasıl geliştirilebilir?
3. Bu yerlerde avlanan balık türleri hangileridir?
4. Aksaray’a özgü özel bir balık türü var mıdır?
5. Avlanma dönemleri ne zamandır?
6. Bölgeye balık avlamak için gelen turistler var mıdır? Yoksa turist çekmek için ne gibi uygulamalar yapılabilir?
7. Bölgede olta balıkçılığı turizminin gelişmesi balık sayısının azalmasına neden olabilir mi? Ne gibi önlemler alınmalıdır?

8. Sportif olta balıkçılığı kapsamında Aksaray'ın tanıtımına katkı sağlamak için neler yapılabilir?

Araştırma kapsamında katılımcılardan elde edilen veriler betimsel ve içerik analizi ile çözümlenmiştir. Veriler Nvivo 12.0 programı ile analiz edilmiştir. Bu bağlamda öncelikle verilere ilişkin temalar belirlenmiş, belirlenen temalar altında görüşmelerden elde edilen veriler kodlanmıştır. Tema ve kodlara ilişkin zihin haritaları oluşturulmuş ve ortaya çıkan haritalar yorumlanırken görüşmelerden doğrudan alıntılar yapılmıştır. Gerekli görülen yerlerde ise görüşmelere ilişkin kelime bulutları oluşturulmuştur. Ayrıca mülakatlarda katılımcıların Aksaray'daki sportif olta balıkçılığı ile ilgili vurguladığı bazı teknik konular 5/2 Numaralı Amatör Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında Tebliğ ile karşılaştırılarak mevcut durum analiz edilmeye çalışılmıştır.

3. Bulgular

3.1. Aksaray'da Sportif Olta Balıkçılığının Mevcut Yapılanması

Tarım ve Orman Bakanlığının Mart 2021 tarihli verilerine göre Türkiye'de 57 adet Amatör Balık Avcılığı Derneği bulunmaktadır. Söz konusu derneklerin adları ve bulunduğu şehirlere ait bilgiler Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1. Türkiye'de Yer Alan Amatör Balık Avcılığı Dernekleri

Sıra No	Derneğin Adı	Derneğin Faaliyet Gösterdiği İl	Sıra No	Derneğin Adı	Derneğin Faaliyet Gösterdiği İl
1	Afyonkarahisar Tatlı Su Olta Balıkçıları Derneği (ATSOBDER)	Afyonkarahisar	30	İstanbul Surf Casting Sportif Olta Balıkçıları Derneği (İSOBDER)	İstanbul
2	Akdeniz Olta Balıkçıları Derneği	Mersin	31	Kahramanmaraş Amatör Olta Balıkçıları Kara Avcıları ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (KAMOBDER)	Kahramanmaraş
3	Akdeniz Surf Casting Amatör ve Sportif Olta Balıkçıları Derneği (A.S.C.)	Adana	32	Karahisar Avcılar Atıcılar Gençlik ve Spor Kulübü	Afyonkarahisar
4	Aksaray Amatör ve Sportif Olta Balıkçılığı ve Doğayı Koruma Derneği (AKSOBDER)	Aksaray	33	Karaman Sportif Oltacılık ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (KAROBDER)	Karaman
5	Alanya Sportif Olta Balıkçıları ve Spor Kulübü Derneği	Antalya	34	Kartepe Sportif Amatör Olta Balıkçıları ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (KASOBDER)	Kocaeli
6	Amatör Balıkçılık Federasyonu	Kocaeli	35	Kayseri Amatör Olta Balıkçılığı ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (KOBDER)	Kayseri
7	Amatör ve Sportif Olta Balıkçılığı Federasyonu (ASOF)	Ankara	36	Kırşehir Amatör ve Sportif Olta Balıkçıları Derneği	Kırşehir
8	Amatör Su Altı Avcıları Derneği	İzmir	37	Kocaeli Amatör Olta Balıkçıları ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (KAMADER)	Kocaeli

9	Anadolu Surf Casting Amatör ve Sportif Olta Balıkçıları Derneği (ASCODER)	Adana	38	Kocaeli Surf Casting Sportif Olta Balıkçılığı Derneği	Kocaeli
10	Avrasya Amatör ve Sportif Olta Balıkçılığı Federasyonu	Konya	39	Konya Amatör Olta Balıkçıları Kara Avcıları ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (KAOBDER)	Konya
11	Balık Tutkunları Sportif Olta Balıkçıları ve Doğal Hayatı Koruma Kulübü Derneği	Sakarya	40	Konya Selçuklu Amatör Olta Balıkçılığı ve Su Hayatını Koruma Derneği	Konya
12	Biga Amatör ve Sportif Balıkçılık Derneği	Çanakkale	41	Kütahya Sportif Olta Balıkçıları Derneği (KÜSABDER)	Kütahya
13	Bodrum Yarımadası Yalıkavak Amatör ve Sportif Balık Avcıları Derneği (BORABDER)	Muğla	42	Malatya Sportif Olta Balıkçılığı ve Su Hayatını Koruma Derneği (MAOBDER)	Malatya
14	Bozova Avcılar Balıkçılar ve Avcılar Derneği	Şanlıurfa	43	Manavgat Sportif Oltacılık ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (MANSOD)	Antalya
15	Bursa Millet Mahallesi Amatör ve Sportif Olta Balıkçıları Derneği (MCCDER)	Bursa	44	Marmara Sportif Olta Balıkçılığı Derneği	İstanbul
16	Büyükçekmece Kıyı Balıkçıları (Sportif Olta Balıkçılığı) Derneği	İstanbul	45	Mersin Sportif Amatör Balıkçılık Denizcilik ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (MESOBDER)	Mersin
17	Ceyhan Amatör ve Sportif Olta Balıkçıları Derneği (CEYOBDER)	Adana	46	Muratpaşa Amatör Sportif Olta Balıkçıları Derneği	Antalya
18	Çukurova Amatör Balıkçılık Denizcilik ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (ÇUBADER)	Adana	47	Osmaniye Amatör Balıkçılık ve Doğal Hayatı Koruma Derneği	Hatay
19	Denizli Amatör ve Sportif Olta Balıkçıları Derneği (DASOBDER)	Denizli	48	Osmaniye Surf Casting	Osmaniye
20	Denizli Amatör Sportif Olta Balıkçıları ve Su Ürünlerini Koruma Derneği (DENOLDER)	Denizli	49	Rastgele Balıkçı Amatör Olta Balıkçıları Derneği (RASTGELEDER)	Ankara
21	Diyarbakır Sportif Olta Balıkçılığı ve Doğal Yaşamı Koruma Derneği (DİSOBDER)	Diyarbakır	50	Sakarya Rastgele Amatör Olta Balıkçıları ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (SAMADER)	Sakarya
22	Doğa ve Çevre Dostu Amatör Oltacılar Derneği	Ankara	51	Sincan Amatör Olta Balıkçıları ve Kara Avcıları Derneği (SİNABDER)	Ankara
23	Ege Surf Casting Amatör Olta Balıkçılar Derneği (ESCO-DER)	İzmir	52	Soma Amatör Balıkçılık ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (SABADER)	Manisa
24	Elazığ Avcılar Atıcılar Amatör Balıkçılar Spor Kulübü Derneği	Elazığ	53	Şanlıurfa Sportif Olta Balıkçıları ve Sucul Hayatı Koruma Derneği (ŞASOBDER)	Şanlıurfa

25	Eskişehir Tatlısu Olta Balıkçıları Doğayı ve Sucul Hayatı Koruma Derneği (ETSOBDER)	Eskişehir	54	Şanlıurfa Amatör ve Sportif Olta Balıkçıları Derneği	Şanlıurfa
26	Eskişehir Sportif Amatör Olta Balıkçılığı ve Doğal Yaşamı Koruma Derneği (ESABDER)	Eskişehir	55	Tarsus Sportif Olta Balıkçılığı ve Su Hayatını Koruma Derneği (TASOBDER)	Mersin
27	Gaziantep Sportif Olta Balıkçılığı ve Atıcılık Spor Kulübü Derneği	Gaziantep	56	Uşak Olta Balıkçılığı Derneği	Uşak
28	Gebze Sportif Olta Balıkçılığı ve Su Hayatını Koruma Derneği (GESBADER)	Kocaeli	57	Yeşil Gönen Avcılık Atıcılık ve Amatör Balıkçılık İhtisas Kulübü	Balıkesir
29	İstanbul Amatör ve Sportif Olta Balıkçılığı Derneği	İstanbul			

Kaynak: (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2021).

Tablo 1’de yer alan sportif olta balıkçılığı derneklerinin kuruluş yerlerine bakıldığında 81 ilin tamamında yapılanma olmadığı, bazı illerde birer adet dernek bulunuyorken bazı illerde ise birden fazla sportif olta balıkçılığı derneği olduğu görülmektedir. Bu bağlamda bünyesinde en fazla sportif olta balıkçılığı derneği bulunan il 5 dernek ile Kocaeli’dir. Kocaeli’yi 4’er dernek ile İstanbul, Ankara ve Adana izlemektedir. Konya, Antalya, Şanlıurfa ve Mersin’de ise 3’er adet dernek bulunmaktadır. Çalışma kapsamında bulunan AKSOBDER ise Aksaray’da sportif olta balıkçılığı konusunda kurulmuş olan ilk ve tek dernektir. 2019 yılı Mayıs ayında 12 kişi ile kurulan derneğin şu anda aktif 147 üyesi bulunmaktadır. Katılımcı 1 dernek ile ilgili; “Derneğimizin amaçlarından birisi de sportif olta balıkçılığını geliştirmek ve Aksaray’daki göl ve göletlerde olta balıkçılığını yaygınlaştırmak, insanlara doğayı sevdirmek” ifadelerini kullanmıştır.

Çalışma kapsamında Aksaray iline komşu iller olan Nevşehir, Niğde, Konya, Ankara ve Kırşehir illerindeki dernek yapılanmaları özel olarak incelenmiş, civar illerde yer alan sportif olta balıkçılığı derneklerinin varlığının işbirliklerini arttıracığı ve sportif olta balıkçılığını ve beraberinde turizmi geliştireceği düşünülmüştür. Bu bakış açısından hareketle Tablo 1 incelendiğinde, Nevşehir ve Niğde illerinde sportif olta balıkçılığı ile ilgili herhangi bir dernek yapılanmasına rastlanılmamıştır. Öte yandan Ankara’da 4 (1 federasyon + 3 dernek), Konya’da 3 (1 federasyon + 2 dernek) ve Kırşehir’de 1 adet sportif olta balıkçılığı yapılanması bulunmaktadır.

Ankara ve Konya’da bulunan federasyonlar ise dikkat çekicidir. Bilindiği üzere 5253 sayılı Dernekler Kanunu; konfederasyonları federasyonların, federasyonları ise derneklerin üst kuruluşu olarak tayin etmiştir ve bu yapılanmaların nasıl olacağına açıklık getirmiştir. Kanuna göre, kuruluş amaçları aynı olan en az üç federasyon konfederasyon kurabiliyorken, kuruluş amaçları aynı olan en az beş dernek de federasyon kurabilmektedir (www.mevzuat.gov.tr). Bu bağlamda, Aksaray ilinin hemen yakınında konu ile alakalı 2 adet federasyon olması Aksaray için oldukça önemli bir avantajdır ve bu avantajdan faydalanılarak sportif olta balıkçılığı ile ilgili pek çok adım atılması mümkün görünmektedir.

3.2. Aksaray’da Sportif Olta Balıkçılığına Uygun Alanlar

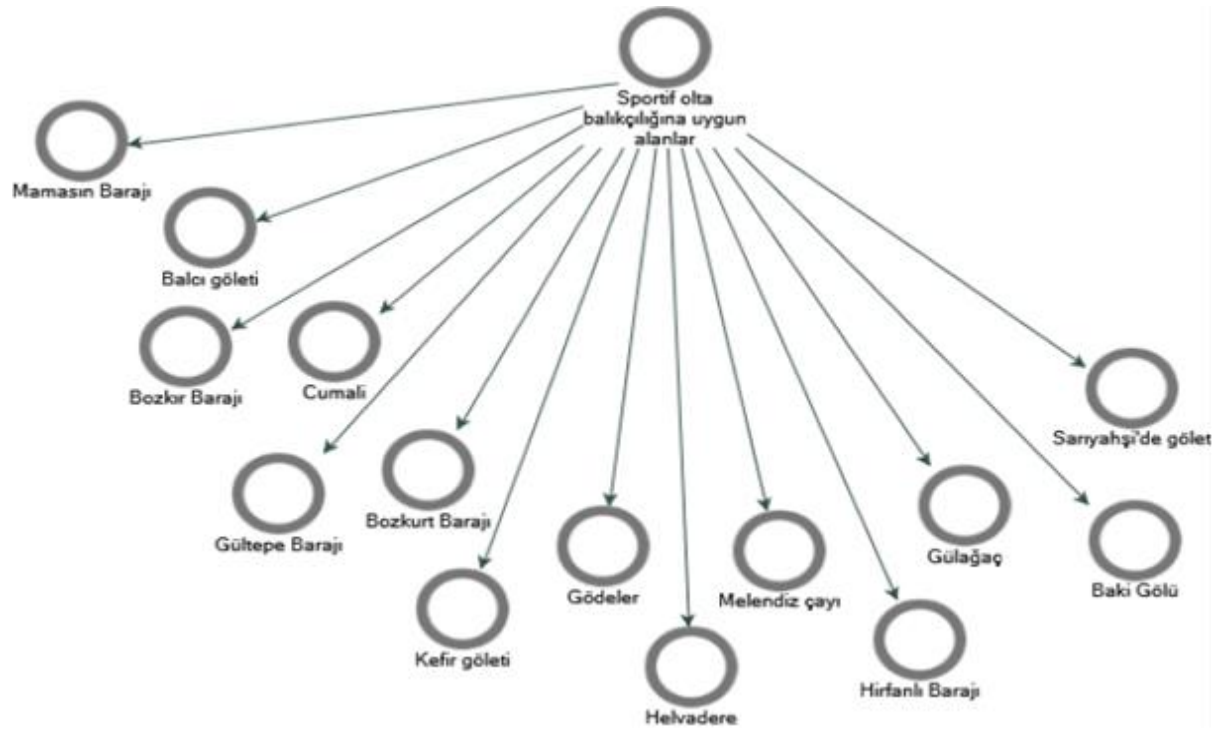
Katılımcılara Aksaray’da sportif olta balıkçılığına uygun alanların nereler olduğu sorulmuştur. Katılımcılar Aksaray’da sportif olta balıkçılığına uygun irili ufaklı yaklaşık 21 adet alan olduğunu ifade etmişlerdir. Katılımcılardan bazıları bu konudaki görüşlerini şu şekilde belirtmiştir:

“Öncelikle Mamasın Barajı geliyor. Ondan sonra Ortaköy’de 3 tane falan gölet var. Gürpınar kasabası var Gülağaç’da var, Demirci’de var, Helvadere’de var. Ondan sonra Sarıyahşi tarafında var” (Katılımcı 2).

“Bildiklerimin birincisi Mamasın Barajı. Ortaköy’de Bozkurt Barajı, Balcı Barajı, Gültepe Barajı, Cumali, Gödeler, Gülağaç’ta 3 tane gölet var isimlerini tam hatırlayamıyorum. Onlar biraz küçük. Sarıyahşi’de ırmak var. Yani şu anda aklıma gelenler bunlar” (Katılımcı 5).

“Baraj olarak en büyüğümüz Mamasın. Bunun dışında burada Ortaköy Balcı’da var. Balcı Göleti, Kefir Göleti. Çetin’de var. Aşağı Çetin’de, yukarı Çetin’de göletlerimiz var. Bunun dışında dediğim gibi çevre ilçelerimizin birçoğunda bu tip küçük göletler olsun sulama göletlerimiz var. Bunlar da zaten aşılanarak balıklandırıldı. Bugün en yakın Aksaray’a neresi dersenez bana Cerrah eski ismiyle. Aksaray’a 15 kilometre yani çok yakın bir bölge. Buraya yapıldı bir baraj balıklandırıldı. Sarıkaraman’da var. Bozkır’da var, Ortaköy civarında. Bu şekilde yaklaşık 23 tane göletimiz mevcut” (Katılımcı 7).

“İl merkezi olarak Aksaray’da olta balıkçılığı yapabileceğimiz ortalama 8 ila 10 arasında gölet ve baraj var. Mamasın Barajı var aktif olarak kullanabiliriz. Diğerleri baraj göletleri. Bunlar daha önce Devlet Su İşleri ve İl Tarım Müdürlüğü tarafından balıklandırılmış göletler. Ortaköy ve Ekecik bölgelerinde yoğunluk” (Katılımcı 8).



Şekil 1. Aksaray’da sportif olta balıkçılığına uygun alanlar

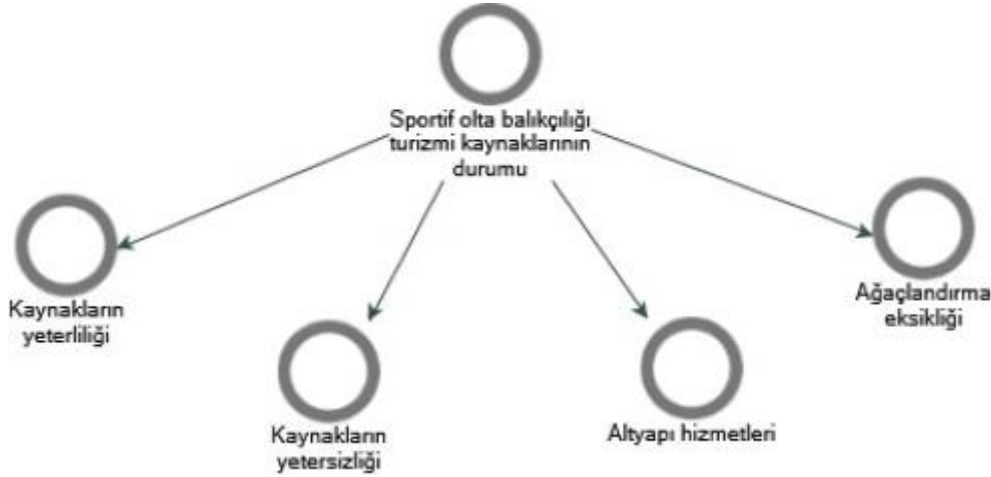
3.3. Aksaray’da Sportif Olta Balıkçılığı Kaynaklarının Durumu

Katılımcılara sportif olta balıkçılığının mevcut durumu sorulmuştur. Bazı katılımcılar kaynakların yeterli olduğunu fakat gerektiği gibi kullanılmadığını ifade ederken bazı katılımcılar ise kaynakların yetersiz olduğunu ifade etmiştir. Özellikle altyapı hizmetlerinin eksikliğinden ve ağaçlandırmanın yetersiz olduğundan bahsetmişlerdir. Katılımcılar bu konuyla ilgili görüşlerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

“Güzel yeterli kaynaklara sahip mesela İhlara vadisinin içinden geçen Melendiz Çayı var hem doğal olarak mükemmel bir yerdir hem de akarsudur. Akarsu da sportif avcılık için çok idealdir” (Katılımcı 1).

“Yeterli kaynaklarımız var ama bunu değerlendirmemiz lazım. Yani daha da geliştirebiliriz balıkçılık üzerine. Çünkü Aksaray’ımızda 21 tane göl ve barajlarımız var” (Katılımcı 5).

“Yeterli kaynaklara sahip değiliz. Şöyle onun için Emniyet müdürlüğümüz, ondan sonra İl Tarım müdürlüğümüz yeterli sosyal destek imkânlarını sağlıyor ama ekstra bir mali destek görmedik yani. Sosyal destek ve kurumsal destek gördük diyelim. Fiziksel anlamda hiçbir donanım yok. Bütün ekipmanlarımızı biz kendimiz götürüyoruz zaten gideceğimiz yerlere. İşte oltamız, kamp malzemeleri bunların hepsinin teminini biz kendimiz yapıyoruz. Gittiğimiz barajlarda ve göletlerde bunların hiçbirine sahip değiliz zaten” (Katılımcı 9).



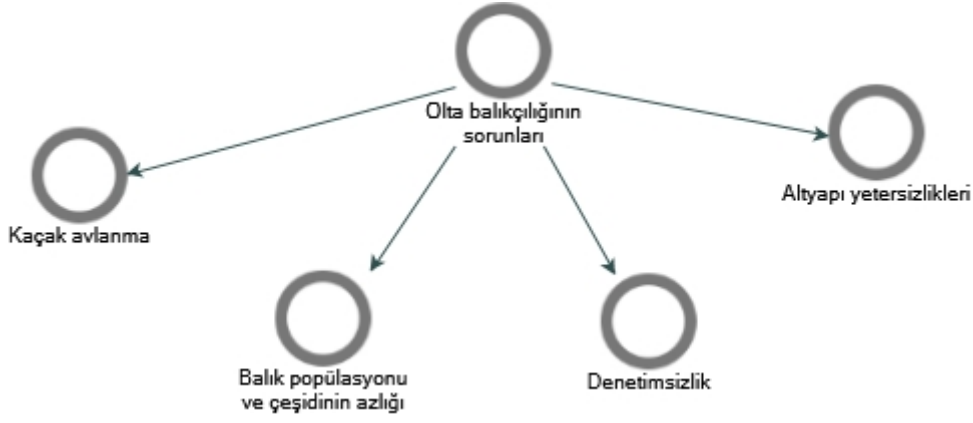
Şekil 2. Aksaray’da sportif olta balıkçılığı kaynaklarının durumu

3.4. Aksaray’da Sportif Olta Balıkçılığının Sorunları

Aksaray’da sportif olta balıkçılığının sorunlarına ilişkin olarak görüşmeciler kaçak avlanma, balık popülasyonunun ve çeşitliğinin az olması, kaçak avlanma konusundaki denetim eksiklikleri ve olta balıkçılığına yönelik donanım ve alt yapı eksikliklerinden bahsetmişlerdir. Kaçak avlanma konusu görüşmelerde, 9 defa dile getirilmiştir. Kaçak avlanmaya yönelik olarak katılımcılar görüşlerini şu şekilde dile getirmektedirler:

“Bizim en büyük sıkıntılarımızdan birisi insanların bilinçsizce avlanması. Mesela 15 Mart-15 Haziran bu balıkların tam üreme zamanı. Bu dönemde özellikle ağcılarımız balık ticareti yapan insanlar burada tam üreme zamanında avlandıkları için balıkları katlediyorlar. Yani en büyük sıkıntımız bu. Bunu aşarsak ilerisi için daha iyi olacağını düşünüyorum” (Katılımcı 3).

“En büyük karşılaştığımız sıkıntı kaçak avcılar. En büyük şikâyetimiz onlar. Hani bizim zaten kuruluş amaçlarımızdan birisi de bunları bilinçlendirmektir. Yani tamam herkesin ekmeği olacak üstüne oynamak istemiyoruz ama her şey mevsiminde güzel. Tamam, oradaki balıklar da avlanılacak ekonomiye katkı da sağlayacak. Evet, bu kadar emek veriyorsa devletimiz arkadaşlarımız bunun bir karşılığı olarak da insanlar evine ekmek götürebilirsin ama her şey zamanında güzel. İzinler çerçevesinde, ahlaki değerler çerçevesinde mümkün bu” (Katılımcı 7).



Şekil 3. Aksaray’da sportif olta balıkçılığının sorunları

5/2 Numaralı Tebliğ’in 13. Maddesi “İçsularda amatör avcılık” ile ilgili tüm düzenlemeleri açıklayıcı bir biçimde ifade etmektedir. Söz konusu tebliğde izin verilen şeyler dışında kalan her türlü avlanma biçimi kaçak avcılık olarak değerlendirilebilir. Örneğin Madde 2, olta balıkçılığında kullanılmaması gereken ekipmanları açıklarken; Madde 3, olta balıkçılığında kullanılmaması gereken kimyasalları belirtmiştir. Yine Tebliğ’in 4. Maddesi, bir amatör balıkçının avlanabileceği olta takımı sayısını ve olta başına iğne sayısını açık bir şekilde belirtmiş ve bir kısıtlama yapmıştır. Söz konusu Tebliğ, Madde 5’te kullanılabilir ve kullanılması yasak yemleri detaylı bir şekilde anlatmış, Madde 6’da ise teknede amatör balıkçılık yapacaklar için tekne boyu sınırlaması getirmiştir. Katılımcılar tarafından vurgulanan kaçak avcılık bu maddelerden herhangi birinin ihlali ile mümkün olmaktadır ve bu durum hem balık popülasyonunu hem de sportif olta balıkçılığı turizmi potansiyelini olumsuz yönde etkilemektedir.

3.5. Aksaray’da Sportif Olta Balıkçılığının Geliştirilmesi İçin Öneriler

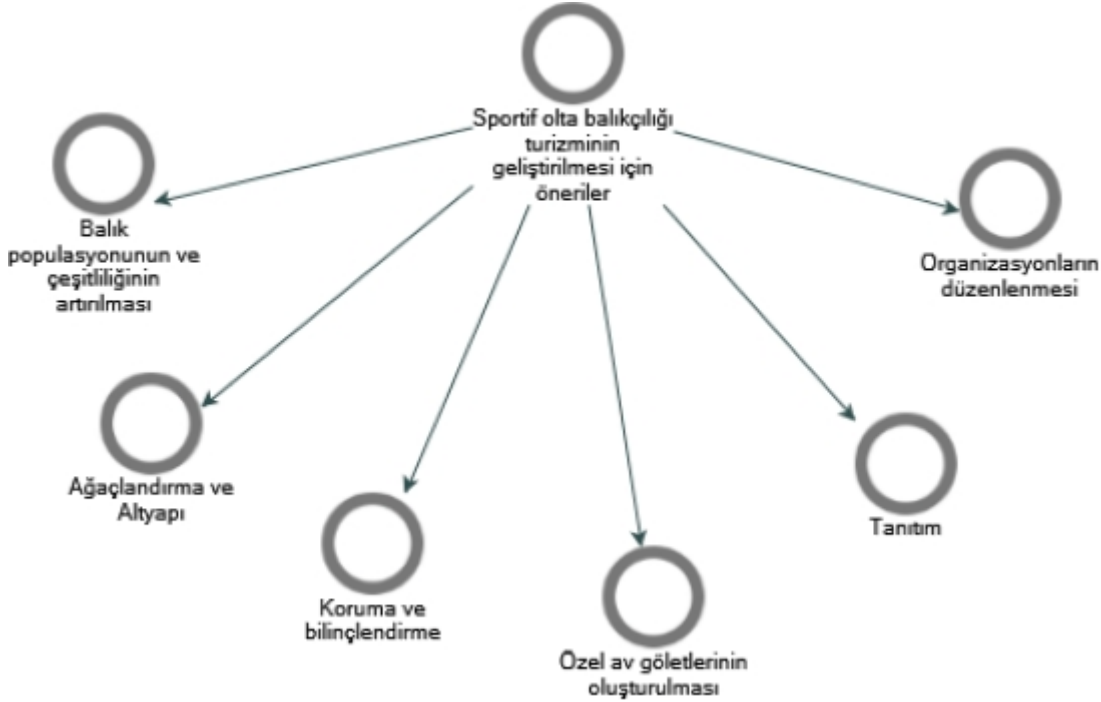
Katılımcılara Aksaray’da sportif olta balıkçılığının geliştirilmesi için neler yapılabileceği sorulmuştur. Katılımcıların çoğu sportif olta balıkçılığının geliştirilmesi için balık popülasyonunun ve çeşitliliğinin artırılması gerektiğini vurgulamışlardır. Bunun dışında, yeterli ağaçlandırma yapılması, altyapının geliştirilmesi, sosyal medyadan tanıtım yapılması, mevcut balık popülasyonunun korunması, özel av göletlerinin oluşturulması gibi çeşitli öneriler sunulmuştur. Bazı katılımcıların bu konudaki görüşleri şu şekildedir:

“Daha fazla turist çekmek için balık popülasyonunu arttırmamız gerekir öncelikle. Göletlerimizin yeteri kadar temizliğe ulaşması lazım önceliklerimizden birisi. Bir de şu an mevcut kaçak avcılıkla mücadelemiz var. Gölet kenarlarına da yani kamelya olabilir ağaçlandırma olabilir. Bunlar çok önemli şeyler. Çünkü biz kampa gittiğimiz zaman 2-3 gün çadır kuruyoruz. Çadırımızla gittiğimiz zaman bir tane ağaç bulamıyoruz. Mesela yani şimdi güneşin yazın sıcaklığı bizim için biz olumlu baktığımız için bu tür şeylere katlanıyoruz tabii ki. Katılımcı 6).

“En önemlisi Mamasın Barajı’nın çevresini yeşillendirelim. Ondan sonra işte banklar olsun, insanların oturacağı yerler olsun. Bunun için özel bölgeler oluşturulup, koruma altına alınıp, balık popülasyonunun artırılması lazım. Bu da örnek veriyorum yeni bırakılan yeni aşılardan göletlerde en az bir 6-7 yıl. Bu geçmişte atıldı zaten aşılandı. Belli göletlerin korumaya alınıp, balıkların boylarının kilolarının artırılıp ve özellikle çevre düzenlemesi peyzaj çalışmasının çok güzel yapıp kampa uygun bir şekilde getirilmesi lazım. Bunun içine lavabosu, WC’si vesaire sosyal faaliyet alanlarının genişletilmesi lazım” (Katılımcı 7).

“Bunun için ilk önce balık popülasyonunun artması, çeşitliliğin artması, sonra kurallara gelen kişinin de buradaki kişilerin de uyması gerekiyor. Basın ve yayın kuruluşları ve sosyal medyaya bunun için biraz

daha ağırlık vermemiz gerekiyor. Çünkü sosyal medya üzerinden şey yapıyoruz zaten ciddi oranda tanıtımımızı ondan sonra denetimlerimizi, kontrollerimizi onların hepsini aktif olarak bildiriyoruz bütün platformlarda. Yani sadece kendi sayfamızda değil de işte diğer Konya federasyon gruplarında, Ankara gruplarında. Onların düzenlemiş olduğu toplantılara etkinliklere yarışmalara bizde ekstra onlara da dahil oluyoruz. Bu tür etkinliklerde hem onlarla tanışıyoruz hem de onlar bildiklerini bizimle paylaşıyor, biz bildiklerimizi onlarla paylaşıyoruz. İşte sizin gibi üniversite kurumları falan o bilimsel çalışmalarla bunları daha üst seviyeye çıkartacağımızı düşünüyorum” (Katılımcı 8).



Şekil 5. Aksaray’da sportif olta balıkçılığının geliştirilmesi için öneriler

3.6. Aksaray’da Sportif Olta Balıkçılığı Turizminin Geliştirilmesinin Olası Etkileri

Katılımcılara Aksaray’da sportif olta balıkçılığı turizminin geliştirilmesiyle bölgeye daha fazla turist gelmesinin balık sayısının azalmasına neden olup olmayacağı soruldu. Katılımcıların birçoğu olta balıkçılarının bilinçli olduğu, yasak dönemlere ve limitlere uydukları için turistlerin bölgedeki balık popülasyonuna zarar vermeyeceklerini vurgulamışlardır. Katılımcılar bu konudaki görüşlerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

“Limit ve boy kurallarına uyulduğu takdirde balık sayısında azalma olmaz. Neden azalma olmaz çünkü bir olta balıkçısı profesyonel bir olta balıkçısından bahsedeyim. Amaç balık tutup evime balık götürüyüm çevreme balık satayım amacı olmadığı için yani onları fotoğraflarız biz. Benim aksiyon kameram vardır mesela onun görüntülerini alırım misal o gün 10 tane balık tuttuyusan içinden en fazla iki tanesini alırım. Diğerlerini suya bırakırız. Bir müddet sonra zaten hani bizim bu işe harcadığımız para yani alacağımız balıktan daha fazla maliyet öyle söyleyeyim” (Katılımcı 6).

Katılımcı 6’nın vermiş olduğu cevaplar, 5/2 Numaralı Tebliğ’in 11. Maddesiyle ve aynı tebliğde yer alan Çizelge 5 ile örtüşmektedir. Bu bağlamda Madde 11’de “Çizelge 5’te avlanabilir asgari boy ve alıkonulabilir miktar bilgileri belirtilen su ürünlerinden daha küçüklerinin ve belirtilen miktardan fazlasının avlanılarak alıkonulmaları yasaktır” denilmektedir. Söz konusu tebliğde Çizelge 5’te yer alan bilgiler, bu çalışmada Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 2. İçsularda Avlanabilecek Balık Türlerine Ait Boy Limitleri ve Alıkonulabilir Miktarlar

Balıkların Türleri	Balıkların Latince İsimleri	Avlanabilecek Minimum Boy Limiti (cm)	Alıkonulabilir Maksimum Miktarlar
Doğal alabalık	(Bütün türler)	25	3 adet
Gökkuşağı alabalığı	<i>Oncorhynchus mykiss</i>	Yok	10 adet
Sazan	<i>Cyprinus carpio</i>	40	5 adet
Kadife	<i>Tinca tinca</i>	26	10 adet
Sudak	<i>Sander lucioperca</i>	26	10 adet
Tatlısu levreği	<i>Perca fluviatilis</i>	18	kg
Tatlısu kefali	<i>Leuciscus cephalus</i>	20	kg
Siraz	<i>Capoeta tinca</i>	20	kg
Turna	<i>Esox lucius</i>	40	5 adet
Yayın	<i>Silurus glanis</i>	90	1 adet
Karabalık	<i>Capoeta trutta</i>	22	10 adet
Fırat turnası	<i>Luciobarbus esocinus</i>	50	1 adet
Maya	<i>Luciobarbus xanthopterus</i>	50	1 adet
Şabut	<i>Arabibarbus grypus</i>	45	1 adet
Yılan balığı	<i>Anguilla anguilla</i>	50	3 adet

“Hayır, kesinlikle olmaz. Bugün Türkiye’de en pahalı balığı olta balıkçıları yerler. Şu anlamda böyle söylüyorum. Bugün bir balık avcısı amatör balıkçı, sportif olta balıkçısı bir balığa giderken biz şahsımız adına konuşalım. Minimum söylüyorum 250 300 lira kişi başı biz para harcıyoruz. Onun ekipmanı, yediği, içtisi. Hani bir sürü malzeme ile birlikte kişi başına öyle bir para harcanıyor ve gidildiği zaman tutulan balık kaç tane dersiniz kişi başı ya 3 tanedir ya 4 tanedir. Burada kimse balık yemenin derdinde değil anlatamıyor muyum? O yüzden balık sayısında azalmaya sebep olmaz. Olta balıkçısı zaten bilinçli insandır. Yani bir baktığımız zaman Tamam biz 15 Haziran’da yasak bitiyor gidiyoruz ama biz balığı çektiğimiz zaman olta balıkçısı şunu bilir. Balığa baktığı zaman yumurtasını bırakmış mı bırakmamış mı zaten balık haznesinden karnından biz biliyoruz bunu. Bakıyorsun balık daha yumurtasını bırakmamış Tamam 15 Haziran deniyor ama sonuçta balıkların anlaşmamız yok yani. Ama bakıyoruz balık yumurtasını bırakmamış bırakıyoruz hayvanı. Ama maalesef kaçak avcılar da bu bilinç yok. Ne çıkarsa torbada. Bu anlamda olta balıkçıları kesinlikle balık sayısını azaltmaz. Bir de olta balıkçılığının bulunduğu noktada yerlerde kaçak avcılar giremiyorlar. Şikâyet ediyorlar diye müdahale ediyorlar diye. Ne kadar olta balıkçısı o kadar önlem demektir” (Katılımcı 7).

Mevzuatta, Katılımcı 7’nin avlanma zamanı ile ilgili olarak 15 Haziran’ı vurguladığı görülmektedir. Söz konusu tarihin 5/2 Numaralı Tebliğ’de yer aldığı görülmektedir. Konu ile ilgili detaylı bilgi Tablo 3’de yer almaktadır.

Tablo 3. İçsularda Avlanabilecek Türlerle Ait Zaman Yasakları

Balık Türleri	Bölgeler/İller	Kapalı Sezon
Sazan Kadife Siraz Yayın Tatlısu kefali (akarsular hariç)	Mersin, Osmaniye, Kilis, Manisa, İzmir, Hatay, Denizli, Muğla, Gaziantep, Antalya, Aydın, Adana Zonguldak, Uşak, Tekirdağ, Sakarya, Nevşehir, Niğde, Kütahya, Konya, Kocaeli, Kırşehir, Kırklareli, Kırıkkale, Kastamonu, Karaman, Karabük İstanbul, Isparta, Eskişehir, Edirne, Yalova, Düzce, Çorum,	Mart 1-Mayıs 31 Mart 15-Haziran 15

Diğer türler	Çankırı, Çanakkale, Bursa, Bolu, Bilecik, Burdur, Bartın Balıkesir, Ankara, Amasya, Afyonkarahisar, Aksaray	
	Yozgat Tunceli, Trabzon, Tokat, Şırnak, Şanlıurfa, Sivas, Sinop, Siirt, Samsun, Rize, Ordu, Mardin, Malatya, Kayseri, Kahramanmaraş, Gümüşhane, Giresun, Erzincan, Elazığ, Diyarbakır, Bingöl, Batman, Artvin, Adıyaman,	Nisan 1-Haziran 30
	Van, Kars, Muş, Iğdır, Hakkâri, Erzurum, Bitlis, Bayburt, Ardahan, Ağrı	Mayıs 15-Ağustos 15
Doğal alabalık (Bütün türler)	Tüm Bölgeler	Ekim1-Şubat 28
Gökkuşluğu alabalığı	Orman içi sular hariç	Yok
Sudak ve Tatlısu levreği	Tüm Bölgeler	Mart 15- Nisan 30
Turna	Tüm Bölgeler	Aralık 15 – Mart 31
Tatlısu kefali	Akarsular (Orman içi akarsular hariç)	Yok
Yılan balığı	Tüm Bölgeler	Aralık 1-Mart 1

Kaynak: (www.mevzuat.gov.tr).

Tablo 3 incelendiğinde Aksaray ilinin adının özel olarak; Sazan, Kadife, Siraz, Yayın, Tatlısu kefali ve diğer türler için yasak dönemlerinin belirtildiği ilgili sütunda yer aldığı görülmektedir. Tablo incelendiğinde, Katılımcı 7'nin vurguladığı 15 Haziran tarihinin, Aksaray'da söz konusu türler için geçerli olan avlanma yasağı bitiş dönemini ifade ettiği ve 15 Martta başladığı anlaşılmaktadır. Tebliğde, söz konusu balık türleri dışında başka balık türleri ile ilgili olarak Aksaray ilinin adı özel olarak yer almamış, Aksaray'ı da kapsayacak şekilde "Tüm Bölgeler" şeklinde bir ifade kullanılmıştır. Hem Tablo 2'de hem de Tablo 3'te yer alan veriler, isimleri geçen balıklardan hangilerinin Aksaray'da bulunduğu sorusunu da akıllara getirmektedir. Bu bağlamda katılımcıların bu konuya açıklık getirmek için yaptıkları açıklamalarda "sudak, kadife, sazan, yayın, levrek, dişli ve kefal" balıklarının isimlerini saydıkları görülmüştür



Şekil 5. Aksaray'da bulunan balık türleri

3.7. Aksaray'a Sportif Olta Balıkçılığı İçin Gelen Turistlerin Durumu

Katılımcılara Aksaray'a sportif olta balıkçılığı için gelen turistlerin hangi illerden geldikleri sorulmuştur. Genellikle çevre illerden yerli turistlerin geldiği belirtilmiştir. Katılımcılardan bazıları bu soruya şu şekilde cevap vermişlerdir:

“Farklı şehirlere gününbirlik turlarımız var. Pandemi süreci olmasaydı her hafta biz Bodruma tekne avcılığına çıkıyorduk. Otobüs kaldırıp Mersin Taşucu'na olta balıkçılığına gidiyoruz. Tekne avcılığına sonrasında Yozgat Çekerek diye bir yer var alabalık var. İnsanlar artık sadece bizim buradaki sazani biliyorlar. Oltacıları bunlar bilinçlendirmek babında diğer taraftaki diğer şehirlerde olan balık türlerine alabalık olsun turna olsun biz Ankara'daki 1 Nisan'da Turna sezonu açılacak biz dernekçi ortalama bir 12 tane grup 12 arkadaşımızı ilk defa yeni başlayan bir arkadaşımıza oraya getirip orada turna avı yapacağız bu şekilde gününbirlik turlarımız oluyor.” (Katılımcı 1)

Diğer taraftan, balık avlama turnuvaları ve yarışmaların düzenlenmesinin, yeni ve gelişen sportif olta balıkçılığı destinasyonları için önemli bir ürün çeşitlendirme fırsatı yarattığı bilinmektedir. Amatör balık avı yarışmaları, amatör balıkçılar arasında, amatör balıkçılığı özendirmek ve geliştirmek amacıyla ödüllü ya da ödüksüz olarak düzenlenen yarışmalar şeklinde tanımlamak mümkündür (www.resmigazete.gov.tr). Öte yandan sportif balık avı yarışmalarının federasyonlarca konulan kurallara uygun olarak yapılması gerekmektedir. Avlanan balıklara zarar verilmemesi, sağlıklı ve canlı olarak suya geri bırakılması gerekmektedir. Söz konusu yarışmalar bireysel ya da takımlar arasında olabilmektedir.

Aksaray'da ise sportif olta balıkçılığı ile ilgili şimdiye kadar 1 adet yarışma düzenlendiği bilinmektedir. Aksaray'da sportif olta balıkçılığı kapsamında turist ağırlayabilmek için çok önemli bir fırsat olarak görülen yarışmalar ile ilgili katılımcıların görüşleri şu doğrultuda olmuştur:

“2019 yılında kurulduğumuz sene yarışma düzenledik 1. sazan tutma yarışması diye. Ortaköy Gültepe barajında ortalama orada 250 kişilik yarışmacımız geldi. Bunlar Sakarya Sivas Ankara İstanbul yani Konya Kayseri buralardan katılımlar sağlandı. Bu tarzda geliştirmemiz için organizasyonları yapmamız lazım yarışmalar yapmamız lazım yani reklamımızı iyi yapmamız lazım” (Katılımcı 1).

“Mesela geçen yıl bir yarışma yapmıştık dernek olarak. Yani çoğu ilden katılım çok oldu yani. Sazan balığı tutma yarışması. Pandemiden dolayı bu yıl yapılmayacak. Önümüzdeki yılda yapılmayacak tahminim. Bu yarışmaya katkı çok iyi oldu yani burada çevre illerden gelenler oldu, uzak illerden gelenler oldu, tanışıldı yani konuşuldu. Birbirimize yardımcı olduk.” (Katılımcı 2).

“Küçük de olsa ödül, hediyelerimiz oluyor yarışmalarda. Yarışmada 1. gelen 2. gelen 3. gelen kişilere oltadır yani bu hobiyeye yönlendirebilmek için elimizden gelen hediyeler de veriyoruz teşvik edici hediyeler. Sosyal medyaları kullanıyoruz en çok diğer gruplara reklamını yapıyoruz. Yarışmaları farklı kategorilere ayırıyoruz. En büyük balığı tutan kategorisi var. En çok balık tutan kategorisi var. Bunlara göre ödüllendirme yapıyoruz. Yarışmamız 2 gün sürüyor. Yani iki buçuk güne kadar uzayabiliyor. Herkes çadırlarını, kamp malzemelerini getirir. Geçtiğimiz yıl yaptığımız organizasyondan örnek vereyim belediyemizin aş aracı var. Yemek aracı çorba ikram etti. O tür imkânlar sağlandı. Zaten gölet kenarında kamp kuruyorlar, oltalarını atıyorlar, semaverlerini yakıyorlar. 2 gün 2,5 gün 3 gün sürüyor müsabakalar.” (Katılımcı 6).

“O yaptığımız yarışmada da sadece 12 tane aile geldi. Yani normalde 250 civarında insan oradaydı. 12 aileyi de misafir ettik biz orada. Çok mutlu oldular. En basitinden Hamidiye Mahallesi muhtarı Şehriban Hanım yani bir muhtarımız olarak yöneticimiz olarak o da geldi yani ailesiyle birlikte kaldılar çok memnun oldular. İnsanlar bunu istiyorlar. Farklı şeylerin peşindeler, mutlu olabilecekleri, doğa ile baş başa kalabilecekleri yerin arayışındayız biz.” (Katılımcı 7).

3.9. Aksaray'da Sportif Olta Balıkçılığı ile ilgili Diğer Bulgular

Aksaray'da sportif olta balıkçılığı yapan ve AKSOBDER'e üye olanların tamamı erkektir. Mülakata katılıp görüşlerini paylaşan sportif olta balıkçılarının tamamı başka mesleklerle uğraşmakta (fotoğrafçı, esnaf,

fırıncı, memur vs.) geçimini balık ile ilgili herhangi bir işten sağlamamaktadır. Aksaray’da balık avı malzemeleri satın alınabilecek 5 adet dükkân bulunmakta, bunların bir tanesi AKSOBDER bünyesinde açılmış, diğer 4 tanesi ise münferit işletmelerdir. Ancak Katılımcı 1’in konu ile ilgili yorumu dikkat çekicidir: “Aksaray’daki olta balıkçılığı malzemesi satan arkadaşlarımızın çoğu bu işi yapmıyor. Mesela arkadaşımız gidiyor bir olta istiyor sazın tutacam işte ya şunlar şunlar olur. Bilinçsiz bir şekilde yönlendirmeleri vardı. Bu sorunu gidermek için kendimiz hem derneğimizin yeri olan Oltacı Albay diye bir yer açtık. Kendi yerimiz şu an malzeme sattığımız bir derneğimizin dernek başkan yardımcımız orada duruyor kendisi orada. Bunun için kendi yerimiz şu an bütün olta balıkçı arkadaşlarımıza daha sağlıklı yönlendirmeler yaparak daha bilinçli bir şekilde malzeme almalarını sağlamak için yer yaptık kendi yerimize açtık bayilerimizi açtık.”

SONUÇ:

Sportif, rekreasyonel ve animatif faaliyetler, bu yöndeki ihtiyaçları karşılayarak, konaklama süresini uzatan, dolayısıyla turizmin ekonomik katkısını arttıran faaliyetler olarak Türkiye açısından büyük önem arz etmektedir. Ancak yapılan araştırmalar sonucunda, Türkiye’ye gelen turistlerin kalış sürelerinin, diğer Akdeniz ülkelerine oranla düşük olması, Türkiye’deki rekreasyonel faaliyetlerin sınırlı kalmasına bağlanmaktadır (Demirtaş, 2011: 239). Kalış sürelerindeki bu durum Aksaray ili için de geçerlidir ve turistlerin daha uzun süre Aksaray’da kalmaları ve ekonomik anlamda şehre katma değer sağlamaları adına turizmin çeşitlendirilmesi önem arz etmektedir. Sportif olta balıkçılığı da bu anlamda faydalanılabilecek bir turizm türü olarak düşünülmüş ve Aksaray’daki potansiyeli ortaya çıkartabilmek adına bu çalışma yapılmıştır. Bu kapsamda AKSOBDER üyesi olan 9 kişiyle mülakat yapılmıştır.

Bu çalışmada; Aksaray’ın sportif olta balıkçılığı turizmine yönelik olarak su ve balık çeşitliliği bakımından yeterli potansiyele sahip olduğu (balık tutmaya elverişli 21 adet su kaynağı) ancak turizm alt yapısı anlamında eksiklikleri bulunduğu sonucu elde edilmiştir. Bu durum sportif olta balıkçılığının henüz bir turizm türü olarak düşünülmemesi ile ilişkilendirilmiştir. Benzer bir sonuç Bezirgan (2019)’ın yapmış olduğu araştırmada da ortaya çıkmıştır. Balıkesir-Burhaniye özelinde yapılan söz konusu araştırmada, Burhaniye’de sportif olta balıkçılığı turizmi ile ilgili önemli bir potansiyelin bulunduğu, bölgede sportif olta balıkçılığı turizminin tamamlayıcı bir turizm türü olarak gerçekleştiği ve henüz bağımsız bir turizm sektörü haline gelmediği sonuçlarına varılmıştır.

Yine bu çalışma sonucunda özellikle Covid-19 pandemisinin yaşandığı günümüzde giderek artan doğa ile baş başa kalma ihtiyacını karşılayabilecek bir turizm türü olarak değerlendirilebilecek sportif olta balıkçılığıyla genelde erkeklerin ilgilendiği görülmüştür. Oysaki sportif olta balıkçılığının kadınların ve çocukların da rahatlıkla yapabileceği bir turizm türü olduğu düşünülmektedir. Sadece yapılması gereken kadınların ve çocukların sportif olta balıkçılığına özendirilmesidir. Bu bağlamda Katılımcı 1 de çocukları sportif olta balıkçılığına özendirmekle ilgili düşüncelerini aktarmış ve Aksaray Çocuk Esirgeme Kurumu ve Aksaray İl Gençlik ve Spor Müdürlüğü ile projeler geliştirme konusunda çalışmalar yaptıklarını belirtmiştir.

Sportif olta balıkçıların genellikle başka mesleklerle uğraştığı (fotoğrafçı, esnaf, fırıncı, memur vs.) geçimini balık ile ilgili herhangi bir işten sağlamadığı sonucu da elde edilen sonuçlardan bir diğeridir. Bu sonuç Doğan ve Çağıltay (2012)’ın yapmış olduğu çalışma ile paralellik göstermektedir. Doğan ve Çağıltay (2012) da yapmış oldukları çalışmalarında amatör olta balıkçılığı yapanların farklı meslek gruplarına sahip, ticari amaç gütmeyen hobi amaçlı, hoş zaman geçirmek için balık tuttıkları sonuçlarına varmışlardır.

Aksaray’da sportif olta balıkçıların konaklamak için daha çok çadır ve karavan tercih ettiği elde edilen bir diğer sonuçtur. Bu sebeple Aksaray’da yeni kamp alanları oluşturulması ve mevcut alanların

donanımlı hale getirilmesi gerekmektedir. Söz konusu alanlarda eksikliklerin giderilmesi yönünde projeler geliştirilmesi de önerilebilir.

Çalışma sonucunda Aksaray'da kaçak avcılık yapılmasının, sportif olta balıkçılığını geliştirmenin önündeki en büyük engel olarak görüldüğü ortaya çıkmıştır. Bu sebeple öncelikle kaçak avcılığın önüne geçebilmek ve toplumun bilinçlendirilmesi adına eğitim çalışmaları yapılması, kaçak avcılığın devam etmesi halinde ise denetimlerin artırılarak mevzuatta yer alan cezaların uygulanması gerekmektedir.

Bu çalışma kapsamında incelenen literatür ve mülakatlar birlikte değerlendirildiğinde, sportif olta balıkçılığının boş zaman değerlendirme aktivitesi olarak görüldüğü ancak bir turizm türü olarak çok bilinmediği gözlenmiştir. Bu nedenle sportif olta balıkçılığı turizmi ile ilgili bilinirliğini artırmak için daha fazla akademik çalışma yapılması önerilmektedir.

Etik Standart ile Uyumluluk

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

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek vardır. Bu çalışmada kullanılan mülakat soruları Aksaray Üniversitesi İnsan Araştırmaları Etik Kurulu tarafından (26.04.2021 tarih ve 2021/01-96 karar no) katılanların oy birliği ile etik olarak uygun bulunmuştur.

Finansal Destek: Bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA:

5/2 Numaralı Amatör Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında Tebliğ, <https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=9&MevzuatNo=34822&MevzuatTertip=5> (Erişim Tarihi: 10.06.2021).

5253 Sayılı Dernekler Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5253.pdf> (Erişim Tarihi: 12.06.2021).

Aksaray Belediyesi. (t.y.). <http://www.aksaray.bel.tr/cografi-ozellikleri-121> (Erişim Tarihi: 14.03.2021).

Aksaray Valiliği. (t.y.). <http://www.aksaray.gov.tr/cografi> (Erişim Tarihi: 14.03.2021).

Aydın, M., Tunca, S., Karadurmuş, U. ve Durgun, D. (2013). Valuation of recreational fishing benefits: A snapshot from Ordu, Turkey, *Ege J Fish Aqua Sci* 30(4): 147-154.

Aydın, M, Karapıçak, M ve Balık, İ. (2018). Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki Amatör Balıkçılığın Sosyo Ekonomik Analizi, *Ecological Life Sciences*, 13 (1), 1-14.

Bezirgan, M. (2019). Burhaniye'nin Sportif Olta Balıkçılığı Potansiyeli ve Turizm Açısından Kullanılabilirliği, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. Cilt: 22- Sayı: 41 ss: 447-464.

Çoban, Ö. ve Karakuş, Y. (2019). Doğa Temelli Alternatif Turizm Türleri. İçinde Alternatif Turizm (Ed. Şule Aydın ve Duygu Eren). Ss: 101-126. Ankara: Detay Yayıncılık.





Demirtaş, N. (2011). Turizm ve Çevre. Ankara Üniversitesi Uzaktan Eğitim Yayınları Yayın No: 91.

- Diedrich, A., Benham, C., Pandihau, L. et al. (2019). Social capital plays a central role in transitions to sportfishing tourism in small-scale fishing communities in Papua New Guinea, *Ambio* 48, 385–396 <https://doi.org/10.1007/s13280-018-1081-4>
- Doğan, K. ve Çağıltay, F. (2012). İstanbul İlinde (Atatürk ve Galata Köprüsü) Sportif Olta Balıkçılığı Yapanların Sosyo-Ekonomik Yapısına Yönelik Bir Araştırma, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IX. Ulusal Kongresi, 14-17 Kasım, Antakya/Hatay.
- İstanbullu Dinçer, F., Atsız, O., Kahraman, O. C. ve Çifçi, İ. (2016). Türkiye'de Sportif Olta Balıkçılığının Alternatif Turizm Kapsamında Değerlendirilmesi, I. Ulusal Alternatif Turizm Kongresi. ss.90-100. 07-09 Nisan, Erzincan.
- Mete, O. S. ve Yüksel, F. (2014). Seyhan Baraj Gölü'ndeki Ticari ve Sportif Balıkçılığın Sosyo-Ekonomik Analizi, *Bilim ve Gençlik Dergisi*. Cilt 2 Sayı 1. Ss.27-42.
- Navrátil, S., Martinát, E. and Kallabová (2009). Framework for utilizing angling as a tourism development tool in rural areas, *Agricultural Economics– Czech*, 55, 2009 (10): 508–518.
- Pereira, JMA., Petrere-Jr, M. and Ribeiro-Filho, RA. (2008). Angling sport fishing in Lobo-Broa reservoir (Itirapina, SP, Brazil), *Brazilian Journal of Biology*, 68(4): 721-731.
- Resmi Gazete (2021). Denizlerde ve İçsularda Amatör (Sportif) Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen 2006-2008 Av Dönemine Ait 37/2 Numaralı Sirkülerde Değişiklik Yapılmasına Dair Ek Sirküler. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/05/20070523-10.htm> (Erişim Tarihi: 09.12.2021).
- Roehl, W.S., Ditton, R.B, Holland S.M. and Perdue, R.R. (1993). Developing new tourism products: Sport fishing in the south-east United States, *Tourism Management*, Volume 14, Issue 4, Pages 279-288.
- Tarım ve Orman Bakanlığı. (2021). <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Belgeler/Icerikler/Su%20%C3%9Cr%C3%BCnleri%20Avc%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1/AMAT%C3%96R%20BALIK%20AVCILILIK%20ERNEKLER%20.pdf> (Erişim Tarihi: 10.03.2021).
- Taylan, B., Saygı, H. ve Kutlu, B. (2018). Tunceli ilindeki Amatör Olta Balıkçılığının Genel Durumu, *Türk Tarım–Gıda Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 6(10): 1479-1484.
- Tunca, S., Aydın, M., Karapıçak ve M., Lindroos, M. (2018). Recreational Fishing along the Middle and Eastern Black Sea Turkish coasts: Biological, Social and Economic Aspects, *Acta Adriatica*, 59(2):191-206.
- Türkiye Kültür Portalı. (t.y.). <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/kirklareli/TurizmAktiviteleri/sportif-olta-balikciligi414366> (Erişim Tarihi: 13.03.2021).



Internationalization Strategies of Emerging-Market Multinational Enterprises: The Case of Investments Made by Yılport Holding in Port Cities in Foreign Countries

Gelişmekte Olan Piyasalar Kökenli Çok Uluslu İşletmelerin Uluslararasılaşma Stratejileri: Yılport Holding'in Yabancı Ülkelerdeki Liman Kentlerine Yapmış Olduğu Yatırımlar Örneği

Murat ATALAY¹ , Duygu AYDIN ÜNAL² , İsmet BALIK³ , Ahmet FİDAN⁴ 

Öz

Çok uluslu işletmelerin uluslararasılaşma stratejileri literatürü geleneksel olarak gelişmiş piyasalar kökenli çok uluslu işletmelerin faaliyet ve stratejilerini inceleyerek küreselleşme süreçlerinin de çarpan etkisiyle artan hızla daha da gelişmekte olan bir alandır. Fakat son yıllarda gelişmekte olan piyasalar kökenli çok uluslu işletmelerin, diğer ülkelere yapmış oldukları doğrudan yabancı yatırımların artmasıyla birlikte bu alan dikkat çekmeye başlamıştır. Bu çalışmada gelişmekte olan piyasalar kökenli çok uluslu işletmelerin, uluslararası işletmecilik alanındaki ana akım kuramlara yapabilecekleri katkıları anlamak bu piyasalardan diğer ülkelere doğrudan yabancı yatırımlar gerçekleştiren işletmelerin, gelişmiş piyasalar kökenli çok uluslu işletmelerin uluslararasılaşma stratejilerinden ayrıldıkları noktalara odaklanmak amaçlanmaktadır. Bu kapsamda gelişmekte olan piyasa statüsü taşıyan Türkiye'de konteyner terminal liman işletmeciliği alanında faaliyet gösteren ve son yıllarda gerek gelişmiş, gerek gelişmekte olan piyasalara yapmış oldukları doğrudan yabancı yatırımlarla dikkat çeken, ayrıca faaliyet göstermiş olduğu sektörde çok kısa bir süre içerisinde küresel ölçekte en büyük 11. firma olmayı başaran "Yılport Holding" bir vaka çalışması olarak incelenmiştir. Gelişmekte olan piyasa kökenli çok uluslu işletme olan Yılport Holding'in geleneksel uluslararasılaşma teorileriyle çelişerek, çok kısa bir süre içerisinde satılmalar yoluyla hızlıca büyümesi, bunun yanında sahiplik avantajı açısından markalaşma, pazara giriş cesareti gibi konularda kendine benzer işletmelerden beklenmeyecek şekilde avantaj elde etmesi olgusu gelişmekte olan piyasalar kökenli çok uluslu işletmelerin bu piyasalarda doğmuş olmalarından kaynaklanan çeşitli dezavantajlarını bertaraf ederek, gelişmiş ülkeler kökenli çok uluslu işletmelere hızlı bir şekilde yetişme ve onları geçme çabası olarak açıklanabilir.

Anahtar Kelimeler: Gelişmekte Olan Piyasalar Orijinli Çok Uluslu İşletmeler, Uluslararasılaşma Stratejisi, Vaka İncelemesi, Yılport Holding

ABSTRACT

The literature on internationalization strategies of multinational enterprises traditionally examines the activities and strategies of multinational enterprises originating from developed markets; besides, it is an area that is developing more rapidly with the multiplier effect of globalization processes. However, in recent years, this field has started to attract attention with the increase in foreign direct investments made by multinational enterprises originating from emerging markets to other countries. In this study, it is aimed to understand the

¹ **Corresponded Author:** Akdeniz University, Kemer Maritime Faculty, Antalya, atalay@akdeniz.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0001-6408-3122>

² Akdeniz University, Kemer Maritime Faculty, Antalya, duyguaydin@akdeniz.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0001-7566-0933>

³ Akdeniz University, Kemer Maritime Faculty, Antalya, ibalik@akdeniz.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-2168-8572>

⁴ Ordu University, Fatsa Marine Sciences Faculty, Ordu, ahmet@ahmetfidan.com, <https://orcid.org/0000-0002-7390-4831>



contributions that multinational enterprises originating from emerging markets can make to mainstream theories in the field of international business, and to focus on the differences between emerging-market multinational enterprises and developed market multinational enterprises in terms of internationalization strategies. In this context, Yilport Holding, which is a container terminal operator in Turkey, and recently attracted attention with its foreign direct investments in both developed and emerging markets, by being the 11th largest company on a global scale in a very short time, has been examined as a case study. The fact that Yilport Holding, a multinational company originating from the emerging market, has grown rapidly through acquisitions in a very short time, as well as gaining an unexpected advantage in terms of ownership advantage, branding and courage to enter the market, are all in contradiction with traditional internationalization theories. These can be explained as the efforts of multinational enterprises originating from emerging markets to quickly catch up with and surpassing multinational enterprises originating from developed countries by eliminating various disadvantages arising from these markets.

Keywords: *Emerging Market Multinational Enterprises, Internationalization Strategy, Case Study, Yilport Holding*

INTRODUCTION:

The literature on multinational enterprises is a developed academic field. Traditionally, the activities and strategies of developed market multinational enterprises (DMNEs) have been the subject of this field. However, especially in recent years, this issue has started to attract attention as the foreign direct investments made by emerging-market multinational enterprises (EMNEs) have started to increase in other countries and markets. Contrary to the views of the traditional international business literature, today it is wondered that; in what areas do EMNEs originating from developing countries differ from traditional DMNEs, how can they invest not only in developing countries such as themselves, but also in the richest countries of the world, and under what conditions they achieve this quite quickly and in a short time. (Guillen and Garcia-Canal, 2009; Hernandez and Guillen, 2018). Today, the importance of EMNEs, especially in terms of foreign direct investment volume, seems to have increased significantly compared to the past. For instance, according to UNCTAD reports, while the ratio of foreign direct investments made by EMNEs to total global foreign direct investments was 13% in 2007 (UNCTAD, 2008), this rate increased to 42% in 2018. (UNCTAD, 2019). It is becoming an increasingly acceptable reality that; BRIC (Brazil, Russia, India, China) and VISTA (Vietnam, Indonesia, South Africa, Turkey, Argentina), which are the formations depicting developing countries, make their foreign direct investments to countries that are more developed and wealthy than themselves, and start competing with established multinational enterprises in these countries (Hennart, 2012: 168).

In this study, it is aimed to understand the contributions that multinational enterprises originating from emerging markets can make to mainstream theories in the field of international business, which is a critical issue highlighted by Hernandez and Guillen (2018), and also it is aimed to focus on the differences between EMNEs and DMNEs in terms of internationalization strategies (See Buckley et al., 2007; Li et al., 2017). In this context, Yilport Holding, which is a container Terminal operator in Turkey, recently attracted attention with its foreign direct investments in both developed and emerging markets, and by being the 11th largest company on a global scale in a very short time in the sector in which it operates, has been examined as a case study. The internationalization strategies of the case will be compared with the traditional international business literature, and especially the points that are compatible with and differ from the literature will be emphasized. In the literature, there are limited empirical studies on the internationalization strategies of EMNEs, emphasizing the need for new studies in this field (See Luo and Tung, 2018; Garcia-Lillo et al., 2020) and the fact that most of the studies on EMNEs in the literature have examined multinational enterprises of Chinese, Indian, Brazilian and Russian origin further increase the importance of this study, which examines Yilport Holding, whose host country is Turkey.

In the study, first of all, a literature review on the internationalization strategies of multinational enterprises was made, then information about the methodology of the study was given in the methodology section, then the findings about the internationalization strategies of Yilport Holding,

which were examined as a case study, were included in the findings section, and general evaluations and recommendations were made in the conclusion section.

1. Literature Review

Multinational enterprises are enterprises that produce goods and services with their personnel on their own payroll abroad. At this point, they differ from companies that export or from companies that produce abroad through licensing and franchising (Hennart, 2012: 169). The literature on internationalization strategies of multinational enterprises is based on mature multinational enterprises originating from developed countries and empirical data is mostly based on data from developed countries. The importance of the Journal of International Business Studies (JIBS), which started its publication life in 1970, is undeniable in the development of this literature (Ramamurti, 2012: 43). This field has especially given importance to researchers working in the field of international business to address the opportunities provided by multinational enterprises, the interests of these enterprises and the difficulties experienced by these enterprises. In addition, it has been almost impossible to talk about a focus on how these enterprises benefit or harm developing countries (Ramamurti, 2004: 278). Especially after the 2000s, different developments started to be seen in this field. Following Buckley et al. (2007)'s work published on JIBS, which focused on foreign direct investments of EMNEs to other countries, based on a wide range of empirical data, EMNEs began to become a remarkable field of study in the literature (See Globerman and Shapiro, 2008; Guillen and Garcia-Canal, 2009; Madhok and Keyhani, 2012; Hernandez and Guillen, 2018).

The most general definition that can be used for developing countries is countries whose income level is relatively low compared to developed countries, but with high growth rates and using economic liberalization policies for growth (Eden, 2008: 333). Ramamurti (2012: 41) drew attention to the following two issues while explaining the difference between EMNEs and DMNEs: First, EMNEs are generally a type of multinational enterprises and they can be explained only by a new and unique theory. The second is the view that existing traditional theories, such as the OLI Model, seem to be quite sufficient to satisfactorily explain EMNEs. These and similar discussions still continue in the international business literature (Hennart, 2012: 168). On the other hand, Buckley et al. (2007: 501) states that the theories explaining foreign direct investments are generally formed by focusing on the investors of industrialized countries, and that these theories inevitably have many shortcomings in explaining the investors in developing countries. In the international business literature, many different terms are used for multinational enterprises originating from emerging markets. Some of these are: "new entrants to the international market", "late entrants to the international market" (Mathews, 2002: 23), "second wave multinational enterprises" (Yeung, 2000: 12), "third world multinationals", "non-traditional multinational enterprises", "challengers" and "emerging multinational enterprises" (Guillen and Garcia-Canal, 2009: 24). In this study, the more up-to-date term of "emerging-market multinational enterprises –EMNEs–" is used.

The vast majority of EMNEs have emerged, grown and developed in an import-substitution context, with protections from high tariffs but scarce in capital and resources. The competitive advantages of these companies are provided by policies that encourage the use of domestic products rather than using imported products. In addition, these enterprises have adopted labor-intensive production methods rather than capital-intensive production methods, and they mostly make their products and investments in countries that are poorer than their own countries (Ramamurti, 2004: 280).

In addition to these, there are some prejudices in the literature about why and how developing countries can produce multinational enterprises. The emergence of EMNEs is not an expected situation under normal conditions, since developing countries are more backward than developed

countries in terms of economy and technology. Therefore, since developing countries are economically weak, they tend to import capital through foreign direct investments rather than exporting them (Ramamurti, 2012:42). The classical theory of multinational enterprises was formed through observations and research in the most developed countries in the world. The intangible assets of these enterprises, such as brands and technologies, have enabled these enterprises to gain a competitive advantage over their competitors. Since the 1980s, the increasing frequency of foreign direct investments in developed countries by EMNEs has started to attract the attention of researchers. The developments in this phenomenon, which is called "reverse foreign direct investment", are at some points contradicting the classical theories of multinational enterprises. Ownership advantage, governance mechanism, organizational structures (Hernandez and Guillen, 2018:26), technology and branding are among the assets that multinational enterprises, especially those from developing countries, feel their shortcomings (Ramamurti, 2012:42). Because, one of the main principles of international business theory, it is almost a necessity for a business to have an "ownership advantage" in order to be considered a multinational enterprise, and thus be able to compete easily with other businesses (Dunning, 1988:47).

OLI model is one of the most important models that explain the internationalization strategies of multinational enterprises. The OLI model, which is an eclectic model, explains the scope and form of the added value created by multinational enterprises outside their national borders. OLI model; formed by the abbreviation of the terms -ownership, place, and internalization- (Dunning, 1988:21; Dunning, 2001:176). The success of a firm in international markets depends on its advantages in three key concepts in this model. The value-added activity of a multinational enterprise in a foreign country is primarily based on having the ownership advantage in this model. The most important of the ownership advantages are the intangible assets owned by the firm. Some of these include new product innovations, new organizational and marketing systems, new technologies, geographical diversity, size and strong brands. However, the ownership advantage alone is not enough to provide value-added operations abroad (Dunning and Lundan, 2008:101-108; Hennart, 2012:169-170).

According to the OLI model, the second advantage that companies should have is location-related advantages. The important point here is that it is attractive to position the place of production abroad rather than the host country. In order for this to happen, the foreign country to be invested must have advantages over the host country in terms of location. Some of these advantages are as follows: Owning natural resources and having transportation and communication infrastructure related to them. To have an advantage in market size, raw material and labor costs. Public policies such as investment incentive factors, customs tax advantages, easiness in taxes and other tariffs, and import restrictions (Dunning and Lundan, 2008: 101-108; Hennart, 2012: 169-170). One of the location-related advantages is the institutional environment. The strong functioning of the market economy, which is the supporter of efficient markets, will reduce transaction costs and eliminate uncertainties. Thus, the operations and performances of the enterprises will be positively affected (Bevan et al., 2004: 45).

The third concept of the OLI model, internalization, is based on the work of Coase (1937) and Penrose (1959). It refers to the fact that the company should be more efficient and productive by making foreign direct investment and employing its own employees at that location, instead of exporting abroad or giving sales copyrights through dealers and vendors, in other words, instead of preferring the market. Concepts that are important in terms of internalization advantages can be characterized as the company's desire to reduce transaction costs and to ensure that product and supply prices are kept stable. In other words, it should be more profitable for the company to invest directly abroad than to sell, license or rent its products and services abroad. For internalization, the firm may choose vertical integration or horizontal diversification (Dunning and Lundan, 2008:101-

108; Hennart, 2012:169-170). According to Child and Rodrigues (2005: 383), internalization plays an important role in making the business a multinational enterprise by providing various advantages in the fields of know-how, corporate image, value chain and marketing.

It can be said that multinational enterprises act with 4 different motivations in terms of foreign direct investment activities (Dunning and Lundan, 2008:67-70). These are:

- Natural resource seekers
- Productivity seekers
- Foreign market seekers
- Strategic asset seekers

Natural resource seekers generally acquire specific resources abroad in order to obtain them at lower cost and higher quality than in their home country. Among these resources lies the effort to reach natural resources, agricultural products, energy resources, raw materials and semi-finished products at lower costs. Efficiency seekers aim to carry out their operations efficiently by concentrating on low-labor cost locations in foreign markets where they will invest. Market seekers, on the other hand, can be thought of as the steps and strategies taken to develop traditional trade, especially from the perspective of multinational enterprises originating in developing countries (Dunning, 2001; Buckley et al., 2007). Opening up to new markets instead of exporting to the target market (Mathews, 2002:170; Brouthers, et al., 2008), gaining access to new distribution networks, supporting exports from local producers in the host country, and having a physical presence in markets and even leading markets where competitors also exist in line with the global production and marketing strategy. In addition, strategic market-seeking behavior can be based on defensive and aggressive reasons. The aim of the investments looking for a new foreign market is for the company to proactively invest in new foreign markets and thus to develop the company's strategic objectives globally. Multinational businesses that behave defensively react to moves by their competitors or foreign states to maintain market share. In addition, another important reason why multinational enterprises show market-seeking behaviors is the incentives and conveniences that the country of foreign investment will provide to the companies. One of the foreign direct investment behaviors of multinational enterprises and especially multinational enterprises originating from developing countries is strategic asset seeking behaviors. Multinational businesses often aim to ensure and improve their competitiveness on a global scale by purchasing assets of pre-existing companies in a market they are not familiar with and will invest in for the first time. Strategic assets are not only limited to the physical assets of pre-existing firms in these markets, but also encompass their human capital. Thus, a multinational enterprise that enters the new market by purchasing strategic assets also strengthens its ownership advantage. A suitable example of ownership advantage can be given from one of the developing countries, China. Accordingly, Lenovo, a Chinese multinational company, bought the PC business of IBM, a developed country-based multinational company, in 2005 (Dunning and Lundan, 2008).

The competitive motivations of EMNEs and DMNEs differ from each other. EMNEs tend to invest more in resources that they do not have in order to compete with DMNEs. For this reason, EMNEs have focused on investing in technology and brands. DMNEs, on the other hand, focus on complementary local factors through which they can use their intangible assets (Hennart, 2012:185). Some studies on this subject have revealed that EMNEs have significant competitive disadvantages compared to DMNEs. Some of these disadvantages are; outdated technology, heavy dependence on

expats due to non-institutionalized management systems, and limited knowledge and lack of experience in foreign markets. In addition, EMNEs generally focused on the concept of “price” and “cost leadership” strategy rather than product differentiation while competing (Beausang, 2003:38). For this reason, when compared to DMNEs; it is noteworthy that they operate in more labor-intensive sectors (Beausang, 2003:38) on a smaller scale and more flexible technologies (Child and Rodrigues, 2005: 386).

Cuervo-Cazurra (2012:153-156) examined the internationalization strategies of EMNEs under the name of Goldilocks discussion. Accordingly, there are three different views on this issue. According to the first view, the internationalization strategies of EMNEs should be examined under a new theory. According to the second view, this phenomenon can be explained by existing internationalization theories, there is no need for a new theory. According to the third and last view, the internationalization activities of EMNEs, which are growing at the global level, can be explained by the development of existing theories in the literature. Therefore, new empirical data from developing countries will make this issue clearer.

Mathews (2006:18) proposed the LLL (-Linkage-, -Leverage-, -Learning-) Model, in which the internationalization strategies of EMNEs differ from those of traditional DMNEs. According to this model, EMNEs will first establish partnerships and cooperation with traditional well-established DMNEs in order to seize global opportunities and benefit from global resources that they did not have before. After the connection is established, it is assumed that, as the second step, EMNEs will leverage their existing limited resources through these connections. In the last stage, it is stated that the enterprises that do business with traditional foreign partners learn about their internationalization activities from those companies over time and gain more control over this issue and master how things are done in the international business market (Lu et al., 2017:758).

In the literature, it is emphasized that empirical data from EMNEs are very important in terms of making a theoretical contribution to the development of the field. When it comes to developing countries in the field of international business, it is mostly studied with empirical data coming from “BRIC” (Brazil, Russia, India, China) countries (Garcia-Lillo et al., 2020). Even the majority of the books that focus on emerging markets in terms of international business cover only the BRIC countries and the studies made with the data obtained from these countries (See Williamson et al., 2013). However, there is a greater need for empirical data from another grouping in this field, “CIVETS” (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egypt, Turkey, South Africa) countries. Therefore, the need for empirical studies on the internationalization strategies of EMNEs in the literature, and especially the empirical data from Turkey, will help to fill the gap in the literature and will further increase the importance of the current study.

2. Methodology

Within the scope of the study, which was designed as a case study, the data were collected by document analysis, being one of the qualitative research methods. In this context, the documents open to the public on the official website of “Yilport Holding”, which is the subject of the case, academic and practical studies about Yilport Holding, interviews with company partners, managers which was previously covered in the media, and the news in the press about the holding were analyzed in the study.

The case study is a research strategy that focuses on understanding the dynamics present in a single setting. It is also defined as the detailed examination of a single example of a phenomenon. Conducting a case study may have several purposes. These can be listed as follows; providing explanation, testing theory or producing theory (Eisenhart, 1989). As a research method, case studies

create debate about objectivity when compared to other social research methods. Therefore, when conducting a case study more accuracy should be exercised in clearly stating the research design and practice. Despite this skepticism towards case studies, this method is widely used. This is mainly because it can provide insights that may not be available with other approaches. The development and use of more structured tools, which have become necessary especially in research, is a very useful tool in the exploratory step (Rowley, 2002). Qualitative or quantitative evidence can be used in the case study. Evidence may consist of fieldwork, archival records, oral reports, observations, or a combination of these (Yin, 1981). These documents can be of many types, and each of these types can provide a different benefit. While deciding to use the documents, important questions such as which part of the document is needed, when it was prepared and how to obtain it, would be very instructive (Hancock, 2017: 51).

2.1. Selection of Case

Studies using a single case in case studies are quite common. Especially in certain situations, it is more meaningful to conduct the study using a single case. These situations are listed as follows; the first is when the case emerges as a critical example of the existing theory, the second is that the case has a very rare frame, the third is when the case has a high representative power, and the fourth is when the case has the purpose of presenting a longitudinal and explanatory study (Yin, 2003). In this study, research was conducted on a single case.

Yilport Holding, which is operating in the field of container terminal port management in Turkey, and in recent years, attracted attention both with its foreign direct investments in both developed and emerging markets, and by being the 11th largest company on a global scale in a very short time in the sector in which it operates, has been examined as a case study. Discussions were continued on a single case due to the fact that the case of Yilport Holding, a multinational enterprise with an emerging market origin, cannot be explained by the existing theories in the literature in terms of internationalization strategies and that it has a different and original structure from the examples in the internationalization literature.

2.2. Data Collection Process

Within the scope of this study, all kinds of secondary sources that could shed light on the internationalization process of Yilport Holding were used as data. These can be compiled as follows: 1) Company resources such as annual reports, official website of the company and press releases 2) Press news about the company and executive interviews 3) Printed news and articles about the company. Obtained documents were analyzed. The findings obtained as a result of this analysis are given in the next section.

2.3. Validity and Reliability

In order to ensure the validity and reliability of the study, the methods specified by Yin (2003) were followed. Evidence was collected from multiple sources and a network of relationships was established between these evidences for construct validity. In order to ensure internal validity, cause-effect relationships have been established between researched internationalization and related concepts. For external validity, a theory-based study, as suggested by Yin (2003) for single case studies, was considered. As for reliability, a case study database was created for each type of data collected, and this arrangement allowed researchers to progress systematically and increased the likelihood of obtaining similar results if the study was repeated.

3. Findings

Operating in 5 continents, 51 countries and 11 different sectors, Yılport Holding, a subsidiary of the Yıldırım Group, whose establishment year was 1963, started its operations after purchasing Sedef Port from STFA Holding in 2004 and purchasing Alemdar Port in 2005, then combining these under Yılport Container Terminal and Port Management. In 2011, Yılport Holding was established to combine the port and container terminal operations of Yıldırım Group under one roof. Gemlik project started in 2011 and Gempport was acquired. In the same year, 50% of Malta Freeport in Malta was purchased. In 2012, the portfolio was expanded by acquiring RotaPort in Kocaeli. Yılport expanded in the Scandinavian region in 2014 with Gavle Terminals in Sweden and Oslo port in Norway. In 2015, Tertir acquired 7 terminals in Portugal, 2 terminals in Spain and 1 terminal in Peru. The company added Solventas, Turkey's largest liquid cargo terminal, to its portfolio in 2016. In the same year, it acquired the operating rights of Puerto Bolivar in Ecuador and expanded its global network to Latin America. In 2018, it acquired a 55% stake in Puerto Quetzal, a multi-purpose port in Guatemala, and in July 2019, it acquired the 49-year operating concession rights of the Taranto San Cataldo Container Terminal located in the Ionian Sea region in the south of Italy, making its first terminal investment in Italy (Yıldırım Group of Companies, 2018; 2019). The ports operated by Yılport Holding as of 2021 are shown in Table 1.

In the literature ownership advantage is one of the biggest advantages of DMNEs. Ownership advantage includes advanced technology, strong international brand value and strong management skills. Multinational enterprises originating from developed markets have developed their brands by attaching great importance to the concept of brand for nearly half a century. In developing countries, the importance and value of the brand concept is only recently understood. Among the most important traditional ownership advantages are the concept of brand value and the courage to enter the market (Ramamurti, 2012:41-44). EMNEs start their lives at a disadvantage in terms of ownership advantage and feel the lack of this. However, for Yılport Holding, "the courage to enter the market" and the concept of "branding", albeit new in the international arena, is a very important finding. Although it is very young company in the international arena, the concept of "branding" is a very important finding and seems to be a very important concept that will explain the current successful situation of the company. This is particularly the case in container ports, where they have obtained their concession rights abroad between 2011 and 2019 (See Table 1). In addition, it can be said that a foreign market-based internationalization phenomenon was observed in the Yılport Holding case. The company shows horizontal growth by entering new markets rather than vertical growth in the container port management sector (See Ramamurti, 2012:43).

Table 1. Port terminals operated by Yilport Holding

Terminal	Country of Origin	Year Yilport Started Business
Yilport Gebze	Turkey	2005
Malta Freeport	Malta	2011
Yilport Rotaport	Turkey	2012
Yilport GemPort	Turkey	2012
Gavle GCT	Sweden	2014
Gavle BSG	Sweden	2014
Stockholm Nord	Sweden	2014
Oslo	Norway	2014
Yilport Solventaş	Turkey	2016
Liscont	Portugal	2016
Sotagus	Portugal	2016
Leixoes	Portugal	2016
Figueira da Foz	Portugal	2016
Aveiro	Portugal	2016
Setubal	Portugal	2016
Ferrol	Spain	2016
Huelva	Spain	2016
Paita	Peru	2016
Puerto Bolivar	Equator	2016
Puerto Quetzal - OLG	Guatemala	2018
Taranto San Cataldo	Italy	2019

Source: (Yıldırım Group of Companies, 2019; Yilport Holding, 2020a, 2020b, 2021a, 2021b).

Multinational enterprises literature suggests that firms will grow gradually in international context, and will follow a path from more developed to less developed market, as in the product cycle hypothesis, which primarily resembles the host country, with minimal differences between them (Johanson and Vahlne, 1977; Johanson and Vahlne, 1990; Johanson and Wiedersheim-Paul, 1975; Ramamurti, 2012; Dooms et al., 2013: 149) and countries with common points or similarities in terms of cultural history will be given priority in terms of foreign investment (Buckley et al., 2007: 502; Dooms et al., 2019: 588). Multinational enterprises will invest first in such markets because they probably have previously developed trade links and knowledge relationships with those countries

that are geographically and physically close to them (Buckley et al., 2007: 501). In the literature, such a model of internationalization strategies is called the Uppsala model. Although some researchers have used the Uppsala model, which is a behavioral theory, to explain the internationalization strategies of multinational enterprises in developed Scandinavian countries, the fact that this model is an incremental model (Sullivan and Bauerschmidt, 1990: 19) and yet there is the scarcity of resources, small and inexperienced multinational enterprises in developing countries may turn to mergers and acquisitions as a strategic asset seeker abroad (See Lundan and Jones, 2000:100; Dunning and Lundan, 2008:93). In addition, the Uppsala model suggests that, at the stage of a foreign direct investment decision, initiatives such as exporting to the target market abroad and opening a sales representative will be made (Guillen and Garcia-Canal, 2009: 26). In addition, in the study of Cuervo-Cazurra and Genc (2008: 976), which examines the internationalization strategies of multinational enterprises originating from developed and developing countries by comparing them, the authors claimed that multinational enterprises originating in developing countries are more successful in less developed countries, or in other words, in least developed countries, compared to multinational enterprises originating in developed countries. However, as seen in the example of Yılport Holding, these principles work almost in the opposite direction. Yılport Holding, a multinational enterprise originating from the emerging market, has grown internationally much faster than the pace suggested by the gradual growth model (See Guillen and Garcia-Canal, 2009: 27). Contrary to the proposal of the model, Yılport Holding has grown through acquisitions instead of opening up to the international market primarily through initiatives such as exporting or opening a sales representative. Rather than being inclined to invest in geographical and similar countries, investing in countries with similar development in terms of development, as claimed by the internationalization strategies of multinational enterprises in developing countries, instead Yılport Holding's investments are geographically distant, do not resemble the host country Turkey in terms of cultural background and social structure. It has made foreign direct investments mostly to countries that are more developed than their host country (See Cantwell and Barnard, 1998: 56) contrary to literature such as Malta, Sweden, Norway, Spain, Portugal and Italy (See Table 1).

While the convergence view in the international business literature allows the provision of standard products and services on a global scale, the extreme convergence of the regulations and sectoral dynamics in different countries allows multinational enterprises to dominate globally standardized methods and operations, thus reducing their costs, and as a result of these developments, much less will cause them to encounter political uncertainties (Ramamurti, 2004: 280). The container terminal operation sector is one of the highly regulated sectors globally (See Martin et al., 2019, Walters et al., 2020). The industry's adherence to such regulations and rules has allowed Yılport Holding to grow into a global power, with the importance it attaches to effectiveness and efficiency, and the fact that it always keeps customer satisfaction at the highest level (Yılport Holding, 2019:34-35).

While examining the internationalization strategies of multinational enterprises, it is important to take into account the impact of the changes in the economic development positions of the countries in different developed countries on the internationalization strategies of the firms, which is an important concept expressed by Dunning (2001: 180) as well as the OLI model. The name of this concept is the investment development path theory and it looks at the issue from a macro perspective. It draws attention as an important concept to explain foreign direct investments made abroad by companies in developing countries (Dunning et al., 2001:145-146). According to Dunning (2001: 180-182), the basic hypothesis of the investment development path theory is; as a country develops economically, in other words, with the developments such as the sound functioning of the legal system in the country, the development of the trade infrastructure and business culture, the transportation and communication infrastructure in the country and the human resources it has to

adequately respond to the needs of the private sector; foreign companies that have the idea of investing in this country will be faced with a different OLI configuration and will make their investments accordingly. However, as a result of the increase in economic development, local companies of the country will start to invest abroad directly. While countries move on the path of development; The OLI configurations that foreign and domestic companies that have invested in this country will encounter will also change over time. According to Dunning (2001: 181), in this case, while some foreign firms initially evaluate this country as attractive for investment due to cheap labor force and rich natural resources of the country, they will no longer consider it attractive to invest for these reasons. In another case, as the technological infrastructure of the country develops and the capabilities of the workforce in the country increase; the advantages related to the place that the country has will become more attractive. Thus, over time, the own ownership advantages of the domestic companies in the country will develop, the competitiveness of these companies will increase, and thus domestic companies will start to make foreign direct investments abroad. This situation partially explains the fact that Yilport started its investments in the Turkish market, struggled with many global rivals in its local market, and made a large part of its investments abroad in a short time (See Table 1).

In addition, there are studies claiming that EMNEs have many disadvantages when competing in foreign markets and making new investments. One of these disadvantages is that EMNEs do not have the advantage of ownership, which provides a great advantage, especially in foreign markets, compared to traditional multinational enterprises. In addition, due to the fact that the financial markets of developing countries are not sufficiently developed, the opportunities for these enterprises to access financial capital to make investments from abroad are naturally limited. Another negative factor is that EMNEs have a very limited pool of talented managers and these companies have difficulties in understanding foreign markets culturally, geographically and economically (Li et al., 2017:2706). Although Yilport Holding is a multinational corporation originating from a developing country, it is in a very different case in terms of these assumptions in the literature. The company has grown very rapidly in the international arena and has become one of the most important brands in Turkey worldwide and has achieved the advantage of ownership in a short time. In addition, Yilport's financing power is met by Yildirim Group's own equity and long-term loans given by Turkish banks, in addition, European banks have recently provided financing for purchases abroad (Canpolat, 2016). Contrary to the claims of the literature, Yilport Holding works with highly talented and experienced international managers who are experts in their fields rather than having managers with limited talent (Yilport Holding, 2021a, 2021b) and sees its employees of 15 different nationalities as the most valuable asset (Yilport Holding, 2018). The cosmopolitan structure finding of Yilport holding is also compatible with Fidan's (2003) study.

CONCLUSION:

In this study, it is aimed to understand the contributions that EMNEs can make to the mainstream theories in the field of international business and to focus on the points where EMNEs making foreign direct investments from these markets to other countries differ from the strategies of multinational DMNEs (See Buckley et al., 2007; Li et al., 2017), taking into account the institutional context of emerging markets. In this context, "Yilport Holding", which is a container terminal operator originated from Turkey and has become one of the largest in the sector at the global level in a short time, by drawing attention to the foreign direct investments they have made in both developed and emerging markets, has been examined as a case study.

The literature on internationalization strategies of multinational enterprises is a field that has traditionally developed by examining the activities and strategies of DMNEs. However, in recent years, this area has started to attract attention with the increase in foreign direct investments made by EMNEs to other countries. Especially in the literature, the discussions about the internationalization strategies of EMNEs are gathered around 3 different views. The first of these is the view that these businesses can be explained with traditional theories such as the existing OLI model, the second view can be explained with a new original theory (Ramamurti, 2012:41), and the third is the view that they can be explained through the development of traditional theories (Cuervo-Cazurra, 2012). In terms of the OLI model, which is one of the traditional theories, EMNEs especially feel lack of ownership advantage and are in a disadvantageous position. However, Yilport Holding has grown rapidly in international markets by purchasing the concession rights of many ports abroad in a very short time in terms of the concepts of "branding" and "courage to enter the market", which are the main items of ownership advantage. Therefore, it differs from the literature at this point, as it does not show the behavior of a typical developing country origin multinational enterprise. Another traditional international theory, the Uppsala model, states that firms grow at an incremental slow rate in international markets, and that foreign investment will be given priority to countries (Buckley et al., 2007: 502; Dooms et al., 2019: 588) that are similar to their host country and have common or similar cultural history (Johanson and Vahlne, 1977; Johanson and Vahlne, 1990; Johanson and Wiedersheim-Paul, 1975; Ramamurti, 2012; Dooms et al., 2013: 149). Thus, it is stated that while opening directly to the international market, initiatives such as exporting and opening a sales representative will be made (Guillen and Garcia-Canal, 2009: 26). However, as seen in the example of Yilport Holding, these principles work almost in the opposite direction. Yilport Holding has grown in the international arena much faster than the slow and gradual growth model suggested. Contrary to the proposal of the model, the firm has made foreign direct investment in countries that are mostly more developed than its host country, such as Malta, Sweden, Norway, Spain, Portugal and Italy, rather than being inclined to invest in geographical and similar countries. In addition, as Yilport Holding enters the new international markets, instead of opening the sales and marketing unit of the company in the countries where it will invest, which have lower risk and low commitment options, it mostly uses the growth model by means of acquisition and establishing international partnerships, which contradicts the mainstream international business theory. In addition, Yilport Holding, which draws attention with the large number of foreign direct investments it has made abroad in a very short time, has become the fastest growing international container terminal operator in the world in 2018 (Yıldırım Group of Companies, 2018: 57). It is also worth emphasizing that it transformed from a local container terminal operator to a multinational container terminal operator in a very short time (See Ng. et al., 2019; 347). As a result, in the global ranking of international container terminal operators in the UK-based independent research organization Drewry, it ranked 15th in 2016 (Yücel, 2021), 12th in 2018 (Yıldırım Group of Companies, 2018) and 11th in the first half of 2021. (Yilport Holding, 2021b). It has never been seen before in the port industry to grow so fast in such a short time and become one of the largest companies on a global scale (Storybox, 2021). Yilport's goal is to continue this growth trend and to become one of the top 10 port operators in the world by 2025 (Yilport Holding, 2021a).

Yilport Holding has grown in a very short time through acquisitions, in contradiction with traditional internationalization theories, as well as gaining an unexpected advantage from similar businesses in terms of branding, ownership advantage and courage to enter the market; can be explained as Madhok and Keyhani (2012)'s efforts to quickly catch up with and surpass multinational enterprises originating from developed countries by eliminating various disadvantages arising from the fact that multinational enterprises originating from emerging markets were born in these markets. According to Child and Rodrigues (2005), multinational enterprises originating from emerging markets acquire

the right assets and resources abroad in order to eliminate their competitive disadvantages, reduce the distance between them and catch up with multinational enterprises originating from developed markets.

The host country of Yilport Holding is an emerging market. Economic and political instabilities are common in developing countries (See Guillen and Garcia-Canal, 2009), thus, institutions are less developed (Rodriguez-Pose and Zhang, 2020). Companies born in these markets are expected to be in a more advantageous position against uncertainties and crises. In addition, Mathews (2006) states that one of the advantages of multinational enterprises originating from emerging markets in Asia is that their organizational adaptation is much faster in the face of rapid changes in the environment, and the reason for this is that the deep-rooted organizational culture and rooted structures of multinational enterprises originating from developed markets, which are rivals, indicating that it has dragged it to structural stagnation. Since Yilport Holding is a relatively young international company, it can be deduced that it has gained a more flexible and advantageous position in terms of adaptation to the environment.

Considering all these, if the internationalization strategies of Yilport Holding are evaluated in general, it can be concluded that it differs from the internationalization strategies of multinational enterprises originating from developed countries and developing countries at most points. One of the possible contributions of this study to the field of international business within the scope of the Goldilocks discussion, the fact that all multinational enterprises originating from developing countries are not homogeneously evaluated under the same theories, companies may show heterogeneity from time to time, as this case reveals, a unique case may arise. Another possible contribution is; the study demonstrated that the explanatory power of traditional theories such as the OLI model and the Uppsala model in the international business literature should be extended to include the internationalization strategies of multinational enterprises originating in developing countries.

In the literature, there is a fruitful academic debate about the internationalization strategies of multinational enterprises originating from developed countries. In particular, one of the results of this study is that the field of internationalization strategies of emerging multinational enterprises will be seen as a promising stream of research and this field is still underdeveloped and deserves more attention by scholars. Therefore, new empirical studies, especially from developing countries such as Turkey, will contribute to the development and shaping of the field. Since this study is a single case study, it is also given from a single emerging country; these factors can be seen as the limitations of the study. In future studies, the number of studies in this promising and theoretically underdeveloped field should be increased by using the multiple case method and qualitative and quantitative methods together, as well as obtaining data from different countries.

Conflict of Interests: There is no conflict of interest between the authors.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is not required for this study.

Funding Disclosure: No financial support was required in this study.

REFERENCES:

- Beausang, F. (2003). *Third world multinationals: Engine of Competitiveness or New Form of Dependency?* Springer, New York.
- Bevan, A., Estrin, S., & Meyer, K. (2004). Foreign Investment Location and Institutional Development in Transition Economies. *International Business Review*, 13(1), 43-64.
- Brouthers, L. E., Gao, Y., & McNicol, J. P. (2008). Corruption and Market Attractiveness Influences on Different Types of FDI. *Strategic Management Journal*, 29(6), 673-680.
- Buckley, P. J., Clegg, L. J., Cross, A. R., Liu, X., Voss, H. & Zheng, P. (2007). The Determinants of Chinese Outward Foreign Direct Investment. *Journal of International Business Studies*, 38(4): 499-518.
- Canpolat, R. (2016). "Yılport Holding Yönetim Kurulu Başkanı Yüksel Yıldırım, Deniz Haber Ajansı'na konuştu" <https://www.denizhaber.net/yilport-holding-yonetim-kurulu-baskani-yuksel-yildirim-deniz-haber-ajansina-konu-haber-70340.htm>, (Access: 04.10.2020).
- Cantwell, J., & Barnard, H. (2008). Do firms from emerging markets have to invest abroad? Outward FDI and the competitiveness of firms. In *The rise of transnational corporations from emerging markets: Threat or opportunity*, Sauvart, K. P. 55-85.
- Child, J., & Rodrigues, S. B. (2005). The Internationalization of Chinese Firms: A Case for Theoretical Extension? *Management and Organization Review*, 1(3), 381-410.
- Coase, R.H. (1937), *The Nature of the Firm*, *Economica*, 1(November), 386-405.
- Cuervo-Cazurra, A. (2012). Extending Theory by Analyzing Developing Country Multinational Companies: Solving The Goldilocks Debate. *Global Strategy Journal*, 2(3), 153-167.
- Cuervo-Cazurra, A., & Genc, M. (2008). Transforming Disadvantages into Advantages: Developing-country MNEs In The Least Developed Countries. *Journal of International Business Studies*, 39(6), 957-979.
- Dooms, M., van der Lugt, L., & De Langen, P. W. (2013). International Strategies of Port Authorities: The Case of the Port of Rotterdam Authority. *Research in Transportation Business & Management*, 8, 148-157.
- Dooms, M., Van Der Lugt, L., Parola, F., Satta, G., & Song, D. W. (2019). The Internationalization of Port Managing Bodies in Concept and Practice. *Maritime Policy & Management*, 46(5), 585-612.
- Dunning, John H. (1988). The theory of International Production. *The International Trade Journal* 3(1), 21-66.
- Dunning, J. H. (2001). The Eclectic (OLI) Paradigm of International Production: Past, Present and Future. *International Journal of the Economics of Business*, 8(2), 173-190.
- Dunning, J. H., Kim, C. S. & Lin, J. D. (2001). Incorporating trade into the investment development path: A case study of Korea and Taiwan. *Oxford development studies*, 29(2), 145-154.
- Dunning, J. H., & Lundan, S. M. (2008). *Multinational Enterprises and the Global Economy*. Edward Elgar Publishing, Glos.

- Eden, L. (2008). The Rise of TNCs From Emerging markets: threat or opportunity?. 333-338. Edited By Sauvart, K. P. In the The Rise of Transnational Corporations from Emerging Markets: Threat Or Opportunity?
- Eisenhardt, K. M. (1989). Building Theories From Case Study Research. *Academy of Management Review*, 14(4): 532-550.
- Fidan, A. (2003). Tarım, Sanayi ve Bilgi Toplumunda Üretim ve Tüketim İlişkilerinin İşletme ve Yönetimleri Üzerindeki Etkileri. *Mevzuat Dergisi*, 6, 62.
- García-Lillo, F., Claver, E., Marco-Lajara, B., Seva-Larrosa, P., & Ruiz-Fernández, L. (2021). Mnes from Emerging Markets: A Review of the Current Literature Through “Bibliographic Coupling” And Social Network Analysis. *International Journal of Emerging Markets*, 16(8), 1912-1942.
- Globerman, S., & Shapiro, D. M. (2008). Outward FDI and the Economic Performance of Emerging Markets. In the The rise of Transnational Corporations From Emerging Markets: Threat or Opportunity, Edited by K. P. Sauvart, 229-271.
- Guillén, M. F. & García-Canal, E. (2009). The American Model of The Multinational Firm And The “New” Multinationals From Emerging Economies. *Academy of Management Perspectives*, 23(2), 23-35.
- Hennart, J. F. (2012). Emerging Market Multinationals and the Theory Of The Multinational Enterprise. *Global Strategy Journal*, 2(3), 168-187.
- Hernandez, E. & Guillén, M. F. (2018). What’s Theoretically Novel About Emerging-Market Multinationals?. *Journal of International Business Studies*. 49(1), 24-33.
- Johanson, J. & Wiedersheim-Paul, F. (1975). The Internationalization of the Firm: Four Swedish Cases. *Journal of Management Studies*, 12(3), 305-322.
- Johanson, J. & Vahlne, J. E. (1977). The Internationalization Process of The Firm-A Model of Knowledge Development and Increasing Foreign Market Commitments. *Journal of International Business Studies*, 8(1), 23-32.
- Johanson, J. & Vahlne, J.-E. (1990). The Mechanism of Internationalisation. *International Marketing Review*, 7(4), 11-24.
- Li, H., Yi, X. & Cui, G. (2017). Emerging Market Firms' Internationalization: How Do Firms' Inward Activities Affect Their Outward Activities?. *Strategic Management Journal*, 38(13), 2704-2725.
- Lu, J., Ma, X., Taksa, L., & Wang, Y. (2017). From LLL to IOL 3: Moving Dragon Multinationals Research Forward. *Asia Pasific Journal of Management*, 34: 757-768.
- Luo, Y., & Tung, R. L. (2018). A General Theory of Springboard MNEs. *Journal of International Business Studies*, 49(2), 129-152.
- Lundan, S.M. & Jones, G. (2001), The “Commonwealth Effect” and the Process of Internationalization, *The World Economy*, 24(1), 99–118.

- Madhok, A. & Keyhani, M. (2012). Acquisitions as Entrepreneurship: Asymmetries, Opportunities, and The Internationalization of Multinationals From Emerging Economies. *Global Strategy Journal*. 2(1): 26-40.
- Martin, S., Martin, J., & Lai, P. (2019). International Container Design Regulations and ISO Standards: Are They Fit for Purpose?. *Maritime Policy & Management*, 46(2), 217-236.
- Mathews, J. A. (2002). *Dragon Multinational: A New Model for Global Growth*. Oxford University Press, New York.
- Mathews, J.A. (2006). Dragon Multinationals: New Players in 21st Century Globalization. *Asia Pacific Journal of Management*, 23(1), 5-27.
- Ng, A. K., Wong, K., Shou, E. C. & Jiang, C. (2019). Geography and Institutional Change: Insights From A Container Terminal Operator. *Maritime Economics & Logistics*, 21(3), 334-352.
- Penrose, E.T. (1959), *The Theory of the Growth of the Firm*, Oxford: Basil Blackwell.
- Ramamurti, R. (2004). Developing Countries and Mnes: Extending and Enriching The Research Agenda. *Journal of International Business Studies*. 35(4), 277-283.
- Ramamurti, R. (2012). What is Really Different About Emerging Market Multinationals?. *Global Strategy Journal*. 2(1), 41-47.
- Rodriguez-Pose, A. & Zhang, M. (2020). The Cost of Weak Institutions for Innovation in China. *Technological Forecasting and Social Change*, 153, 1-16.
- Rowley, J. (2002). Using Case Studies In Research. *Management Research News*, 25(1): 16-27.
- Storybox, (2021). Liman İşletmeciliğinde Nasıl Marka Oldu?, <https://www.youtube.com/watch?v=084SNdhObd0>, (Access: 04.10.2021).
- Sullivan, D., & Bauerschmidt, A. (1990). Incremental Internationalization: A Test of Johanson and Vahlne's Thesis. *Management International Review*, 30(1), 19-30.
- UNCTAD. (2008). World Investment Report. https://unctad.org/system/files/official-document/wir2008_en.pdf, (Access: 04.09.2020).
- UNCTAD. (2019). World Investment Report. <https://unctad.org/webflyer/world-investment-report-2019>, (Access: 04.09.2020).
- Walters, D., Wadsworth, E., & Bhattacharya, S. (2020). What About The Workers?—Experiences of Arrangements for Safety and Health in Global Container Terminals. *Safety Science*, 121, 474-484.
- Williamson, P. J., Ramamurti, R., Fleury, A. & Fleury, M. T. L.. (2013). *The Competitive Advantage of Emerging Market Multinationals*. Cambridge University Press, New York.
- Yıldırım Şirketler Grubu (2018). Faaliyet Raporu. <http://www.yildirimholding.com/Sunumlar/2018TR/TR2018.pdf>, (Access: 23.10.2021).
- Yıldırım Şirketler Grubu (2019). Faaliyet Raporu. <http://www.yildirimholding.com/Sunumlar/2019TR/TR2019.pdf>, (Access: 19.05.2021).

- Yilport Holding (2018). Yilport Holding Connection Dergisi, <https://www.yilport.com/en/images/pdf/YPH-Connection-Newsletter-Q3-2018.pdf>, (Access: 02.09.2021).
- Yilport Holding (2020a). Yilport Holding Connection Dergisi, <https://www.yilport.com/en/images/pdf/Connection-Q1-2020-web.pdf>, (Access: 04.12.2020).
- Yilport Holding (2020b). Yilport Holding Connection Dergisi, <https://www.yilport.com/en/images/pdf/YPH-Connection-Newsletter-Q2-2020.pdf>, (Access: 04.10.2021).
- Yilport Holding (2021a). Yilport Holding Connection Dergisi, <https://www.yilport.com/en/images/pdf/YPH-Connection-Magazine-Q1-2021.pdf>, (Access: 08.10.2021).
- Yilport Holding (2021b). Yilport Holding Connection Dergisi, <https://www.yilport.com/en/images/pdf/YPH-Connection-Magazine-Q2-2021.pdf>, (Access: 29.10.2021).
- Yeung, H. W. C. (2000). *The Globalization of Business Firms From Emerging Economies*. Cheltenham, UK: Edward Elgar
- Yin, R. K. (1981). The Case Study Crisis: Some Answers. *Administrative Science Quarterly*, 26(1), 58-65.
- Yücel, A. (2021). Yilport Küresel Limancılıkta İlk 10'a Koşuyor, <https://www.dunya.com/sektorler/lojistik/yilport-kuresel-limancilikta-ilk-10a-kosuyor-haberi-629878>, (Access: 23.10.2021)



Ebeveynlerin Çocuk Oyun Alanlarına İlişkin

Memnuniyetlerinin Araştırılması: Düzce Kenti Örneği

Evaluation of Parental Satisfaction of Children's Playgrounds: Duzce city example

Serir Uzun¹

Öz

Çocuk oyun alanları, kentlerde çocukların oyun ihtiyaçlarını karşıladıkları ve boş zamanlarını değerlendirdikleri açık alanlardır. Çocukların gelişiminde önemli bir role sahip olan çocuk oyun alanlarının, çocukların ve onlara eşlik eden ebeveynlerinin ihtiyaçlarının göz önünde bulundurularak planlanması ve tasarlanması çocukların gelişimini olumlu yönde desteklemektedir. Bu çalışmanın amacı, Düzce kent merkezindeki çocuk oyun alanlarına ilişkin ebeveynlerin görüşleri, alandan memnuniyetlerinin ve memnuniyetlerinin artırılmasına yönelik isteklerinin belirlenmesidir. Bu amaçla kent merkezinde bulunan 14 mahalledeki çocuk oyun alanında, 2019 yılı Mayıs-Eylül ayları arasında 420 ebeveynle yüz yüze görüşme yöntemiyle anket çalışması yürütülmüştür. Çalışmanın sonucunda ebeveynlerin, çocuk oyun alanlarının kullandıklarını, bitkilendirmesini ve güvenliğini yeterli bulmadığı; yine onlara göre çocukların özgürce oynayamadığı ve bu alanların mevcut genel durumundan memnun olmadıkları belirlenmiştir. Ebeveynlerdeki kadınlar, alanda yaşça büyük çocukların baskın olduğunu ve oyun aletlerinin kazaya açık olduğunu belirtirken; erkekler, çocuk oyun alanlarını güvenli bulmadıklarını belirtmişlerdir. Alanlarda uyarı ve bilgilendirme levhalarının, yeterli donatı elemanlarının, geniş çim alanların, bitkisel elemanların ve engelliler için ekipmanların eksik olduğu belirlenmiştir. Ebeveynler, çocuk oyun alanlarında çiçekli bitkilerin ve büyük ağaçların; oyun aletlerinde doğal malzemelerin; zemin türünde ise kauçuk ve çimin kullanılması gerektiğini belirtmişlerdir.

Anahtar Kelimeler: Oyun, Çocuk oyun alanı, Ebeveyn, Memnuniyet, Düzce

ABSTRACT

Children's playgrounds are open spaces in cities where children meet their needs for playing and using their free time. Taking into consideration the needs of children and their accompanying parents while planning and designing playgrounds playing an important role in the development of children, positively supports this development. The aim of this study is to determine the parents' opinions about the children playgrounds in Duzce city center, their satisfaction from the area and their requisitions for increasing their satisfaction. In accordance with this purpose, a questionnaire study was conducted with 420 parents by face-to-face interview method in the children's playground in 14 neighborhoods in the city center between May and September 2019. As a result of the study, it was determined that the parents were not satisfied with the current general condition of the areas, their adequacy in terms of use, planting, safety and the children's ability to play freely. While the women states that older children are dominant in the area and the playground equipment was open to accidents; men states that they do not find children's playgrounds safe. It is determined that warning and information signs, reinforcement elements, grass areas, plant elements and equipment for the disabled are inadequate in the areas. Parents state that flowering plants and large trees should be used in children's playgrounds; natural materials should be used in game tools; rubber materials and grass should be used in the floor.

Keywords: Play, Playground, Parent, Satisfaction, Duzce

¹ Corresponded Author: Duzce University, Faculty of Forest, Department of Landscape Architecture, seriruzun@duzce.edu.tr
0000-0003-3854-6108



GİRİŞ:

Çocuğun gelişiminde ana unsurlardan biri olan oyun; çocuğun zihinsel, fiziksel ve duygusal gelişimi için fırsatlar sunan, yaratıcılık, problem çözme, kendi benliğinin farkına varma, paylaşma, sosyalleşme, sorumluluk alma, kurallara uyma ve öğrenme yeteneklerini geliştiren en önemli aktivitelerin başında gelmektedir (Tan vd., 2007; Aksoy, 2011; Altay & Kayabaşı, 2020). Birleşmiş Milletler çocuk hakları sözleşmesinde oyunun; çocuğun beslenmesi, barınması, korunması, bakımı, sağlığı ve eğitimi kadar önemli olduğu ve çocuğun gelişiminde hayati bir öneme sahip olduğu vurgulanmaktadır (Kim, 2002). Ev ortamında nesnelere oyuna başlayan çocuğun yaşının büyümesiyle birlikte oyun şekli değişmekte ve dış mekân oyunlarına yönelmektedir. Çocuklar oyun oynamak için bahçe, sokak, park ve çocuk oyun alanları gibi açık alanları tercih etmektedirler (Dinç, 1993; Ulutaş & Şimşek, 2014). Kentlerde artan nüfus ve yapılaşma sonucunda çocukların koşma, top oynama, bisiklete binme, grup oyunları oynama gibi geniş alan isteyen aktiviteleri yapacakları alanların kalmaması, çocuk oyun alanlarına olan ihtiyacı her geçen gün arttırmaktadır (Dinç, 1993; Acar, 2017). Bu nedenle, kentlerde ev ve okul dışında mekânsal ve işlevsel olarak yeterli, tehlikeden uzak, çocukların kolay ulaşabileceği ve özgürce oynayabileceği, oyun alanlarının düzenlenmesi gerekmektedir (Türkan & Önder, 2011).

Çocuk oyun alanları, çocukların (1-14 yaş arası) aktif rekreasyon ihtiyaçlarını karşılayan boş zamanlarını değerlendirdikleri fiziksel, duygusal, zihinsel ve sosyal gelişimlerine katkı sağlayan, çocukları oyuna teşvik eden, güvenli açık alanlardır (Cihangiroğlu, 1994; Demir, 2019). Aynı zamanda bu alanlar; çocuklara özgür olmaları, arkadaşlıklar edinebilmeleri, doğal çevre ile ilişki kurmaları, çevre bilinci kazanmaları ve dünyayı tanımaları gibi olanaklar sağlamaktadırlar (Aklıbaşında vd., 2018). Ülkemizde yerel yönetimler tarafından imar planları kapsamında tasarlanan çocuk oyun alanlarının, çocukların gelişimine katkı sağlayabilmeleri için hem nitelik hem de nicelik açısından yeterli olmaları gerekmektedir (Türkan & Önder, 2011). Ancak ülkemizdeki yerel yönetimlerin gündeminde çocukların, çocuk haklarının ve çocuk oyun alanlarının yeterince yer almadığı ve kentlerin yaşam kalitesi göstergelerinden biri olarak kabul edilen çocuk oyun alanlarının hala en ihmal edilen alanlar arasında bulunduğu görülmektedir (Uysal, 2015). Yapılan araştırmalar da bu durumu teyit ederek ülkemizdeki mevcut çocuk oyun alanlarının çocukların ruhsal, fiziksel ve sosyal gereksinimlerine katkı sağlamada hem nitelik hem de nicelik açısından yetersiz olduğunu ortaya koymaktadır (Yılmaz & Bulut, 2003; Bal, 2005; Şişman & Özyavuz, 2010; Türkan & Önder, 2011; Ulutaş & Şimşek, 2014; Bağdaş, 2016; Kısakürek vd., 2018; Demir, 2019; Memiş & Gülcan 2020; Tandoğan, 2021).

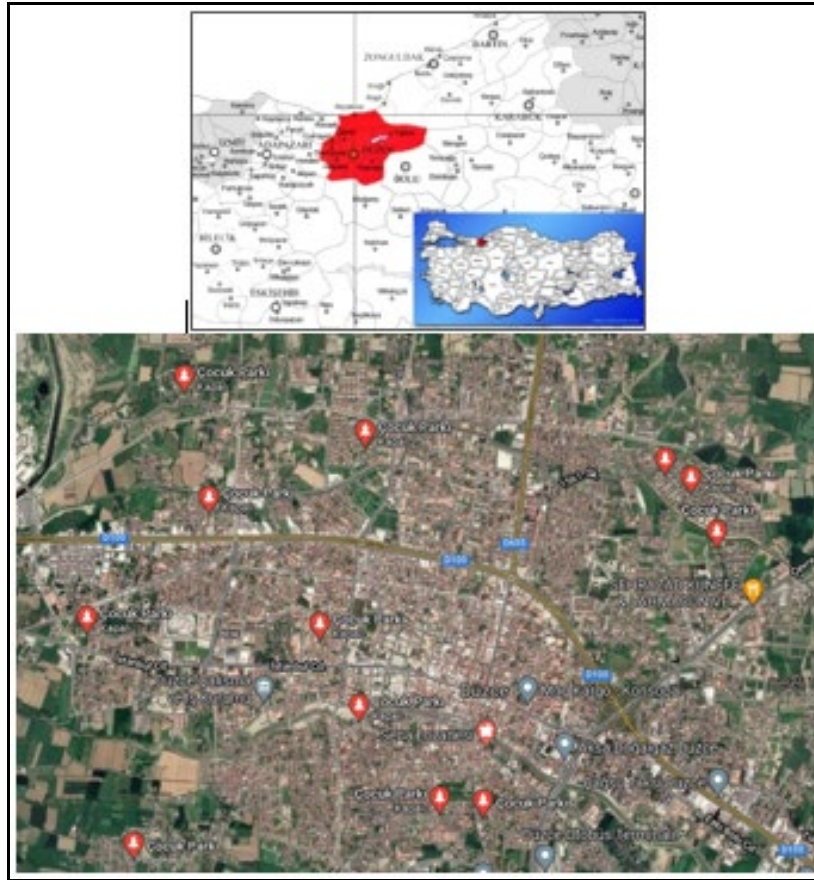
Çocuk oyun alanlarının işlevlerini yerine getirebilmesi için planlanıp tasarlanırken; çocuk sağlığının korunduğu, güvenliğinin temin edildiği, çeşitli fonksiyonların ve elemanların bir arada bulunduğu, her mevsim kullanıma uygun, kültürel ve doğal elemanların uyum içinde tasarlandığı mekânlar olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Yine alanın yeri, güvenliği ve uygun mesafede olması, bitkilendirmesi, oyun elemanlarının materyali, zemin malzemesi ve sınır elemanları vb. kriterler de dikkat edilecek unsurlar arasında yer almaktadır (Özgen & Özgüç, 1994; Yücel, 2005; Ergen, 2000; Duman & Koçak, 2013; Onay & Şahin, 2019). Dikkate alınması gereken diğer bir konu da çocuğun gelişim aşamaları ve oyun oynarken onlara eşlik edecek ebeveynlerinin ihtiyaç ve istekleridir (Aklıbaşında vd., 2018). Çünkü çocuk oyun alanlarının planlama ve tasarımı öncesinde ve sonrasında kullanıcı isteklerinin bilinmesi, hem alanın kullanıcısı olan çocukların ve ebeveynlerin alanın kendi ihtiyaçlarını karşılaması hem de alandan memnuniyetlerinin sağlanması açısından oldukça önemlidir (Günel & Esin, 2007). Kullanıcı memnuniyeti ise; kullanıcıların kişisel özelliklerine, alanın özelliklerine ve alanda bulunan aktivitelerin türüne göre şekillenmektedir (Uzun vd., 2005). Kullanıcıların çocuk oyun alanı hakkındaki beğenileri, tercihleri, istekleri, önerileri, eleştirileri, beklentileri kısacası memnuniyet ve

memnuniyetsizliğine yönelik tepkileri; alanların korunması, geliştirilmesi, sahiplenilmesi ve sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir.

Bu çalışmada, Düzce İli Merkez İlçesi'nde bulunan 14 mahalledeki çocuk oyun alanlarına ilişkin ebeveynlerin görüşlerinin, çocuk oyun alanından genel memnuniyetlerinin ve alanla ilişkili memnuniyetlerini arttırmaya yönelik isteklerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

MATERYAL VE METOT:

Çalışma alanı, Düzce İli Merkez ilçesinde bulunan 68 mahalleden tesadüfi örnekleme yöntemi ile seçilmiş 14 mahallede yer alan çocuk oyun alanları ile oluşturulmuştur (Şekil 1). Tesadüfi olarak seçilen mahallerde bulunan çocuk oyun alanlarının seçiminde; çocuk oyun alanlarının farklı olmasına, oyun alanlarına ulaşımın kolay olmasına ve kullanıcılar tarafından oyun alanlarının çok kullanılıyor olmasına dikkat edilerek seçim yapılmıştır.



Şekil 1. Çalışma kapsamında gidilen çocuk oyun alanları (Anonim, 2021)

Çalışma, 2019 yılında Mayıs ve Eylül ayları arasında çocuklarını çocuk oyun alanına getiren ebeveynlerle gerçekleştirilmiştir. Düzce İli Merkez İlçe nüfusu TÜİK (2019)'a göre 247.419 olup, araştırmanın evrenini oluşturmaktadır (Anonim, 2019). Evreni temsil edecek örneklem büyüklüğü %95 güven düzeyi ve %5 hata payı dikkate alınarak 384 kişi olarak belirlenmiştir (Yamane, 2001). Çalışma kapsamında 420 kişiyle yüz yüze görüşme yöntemiyle anket çalışması yapılarak veriler elde edilmiştir (Çizelge 1).

Çalışma kapsamında kullanılan anket formu, Özgüner & Şahin (2009), Yılmaz (2010), Gül (2012), Ulutaş & Şimşek (2014), Acar (2017), Kısakürek vd. (2018), Demir (2019), Onay & Şahin (2019), Memiş & Gülcan, (2020); Tandoğan (2021) ve Yılmaz & Öcal (2021) çalışmalarından yararlanılarak oluşturulmuştur. Çalışmada yararlanılan anket formu 4 bölüm, 27 soru ve 57 yargıdan içermiştir.

Anketin birinci bölümünde katılımcıların bazı demografik özellikleri 7 farklı soru ile sorgulanmıştır. Anketin ikinci bölümünde 10 farklı soru ve 15 yargı ile katılımcıların çocuk oyun alanlarına ait kullanım bilgilerine ulaşılmıştır. Anketin üçüncü bölümünde 5 soru ve 19 yargı ile katılımcıların çocuk oyun alanlarındaki genel memnuniyetleri değerlendirilmiştir. Anketin dördüncü ve son bölümünde 4 soru ve 15 yargı ile katılımcıların çocuk oyun alanlarında memnuniyetlerini arttırmaya yönelik istekleri irdelenmiştir. Çalışma kapsamında elde edilen anket sonuçları SPSS 22.0 programında kodlanmış ve bir veri seti oluşturulmuştur. Bu veri seti üzerinden tanımlayıcı istatistikler yapılarak ortalamalar ve frekans dağılımları hesaplanmıştır. Çalışma kapsamında katılımcıların demografik özellikleri ile çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet düzeyleri arasında ve çocuk oyun alanlarında memnuniyetlerini arttırmaya yönelik istekleri arasında ilişki olup olmadığına ki-kare analizi ile bakılmıştır (Şekil 2).

Çizelge 1. Çalışmada kullanılan mahalleler ve yapılan anket sayıları

Mahalle	Anket Yapılan Çocuk Oyun Alanı Sayısı	Yapılan Anket Sayısı
Arapçiftliği Mahallesi	1	30
Aziziye Mahallesi	1	30
Azmimli Mahallesi	1	30
Beyciler Mahallesi	1	30
Cedidiye Mahallesi	1	30
Çay Mahallesi	1	30
Hamidiye Mahallesi	1	30
Karaca Mahallesi	1	30
Koçyazı Mahallesi	1	30
Körpeşler Mahallesi	1	30
Kültür Mahallesi	1	30
Nusrettin Mahallesi	1	30
Sancaklar Mahallesi	1	30
Uzun Mustafa Mahallesi	1	30
Toplam	14	420

Çalışma kapsamında tasarlanan tanımlayıcı modele göre 3 hipotez kurulmuş ve ki-kare analizi ile test edilmiştir. Araştırma kapsamında kurulan hipotezler şu şekildedir.

H01: Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile katılımcıların çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet yargıları arasında ilişki yoktur.

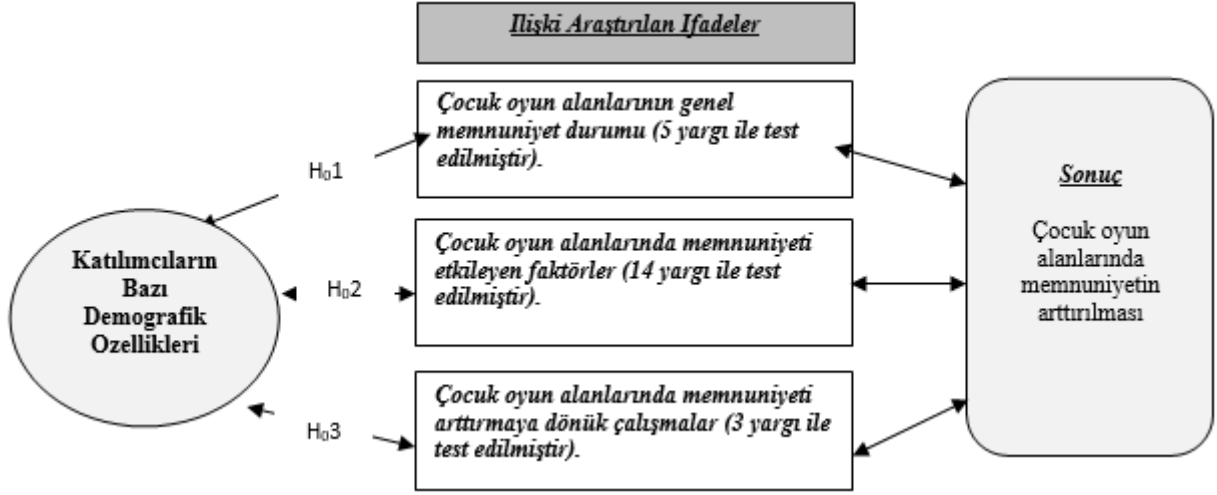
H11: Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile katılımcıların çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet yargıları arasında ilişki vardır.

H02: Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile katılımcıların çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen faktör yargıları arasında ilişki yoktur.

H12: Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile katılımcıların çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen faktör yargıları arasında ilişki vardır.

H03: Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile katılımcıların çocuk oyun alanlarında memnuniyeti arttırmaya dönük yapılan çalışmalara ait yargıları arasında ilişki yoktur.

H13: Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile katılımcıların çocuk oyun alanlarında memnuniyeti arttırmaya dönük yapılan çalışmalara ait yargıları arasında ilişki vardır.



Şekil 2. Araştırma modeli

BULGULAR VE TARTIŞMA:

1. Geçerlilik ve Güvenilirlik Analizi

Çalışmada kullanılan verilere ait geçerlilik ve güvenilirlik analizi sonuçları Çizelge 2’de belirtilmiştir. Değerlendirilen anketlerin geçerlilik analizi için örnekleme yeterlilik ölçüsüne (KMO) ve Barlett’s küresellik testi sonucuna bakılmıştır. Güvenilirlik analizi ise Cronbach Alpha katsayısı ile hesaplanmıştır. Yapılan analizler sonucunda tüm veriler için ölçeğin güvenilirlik değerinin 0,807 olduğu belirlenmiştir. Çalışmada kullanılan alt ölçeklerin güvenilirlik sonuçları ise 0,638 ile 0,795 arasında olduğu hesaplanmıştır. Elde edilen bu sonuçların güvenilirlik açısından bir sorun teşkil etmediği belirlenmiştir. Ölçeğin geçerliliği için yapılan analizler sonucunda KMO değeri 0,789 ve Bartlett’in Küresellik testi sonucu 3901,741; serbestlik derecesi (df) 496 ve önem düzeyi de (p) 0,000 olarak hesaplanmıştır. Elde edilen bu sonuçlar da geçerlilik açısından çalışma kapsamında kullanılan ölçeğin bir sorun yaratmadığını göstermektedir (Özdamar, 2002; Kalaycı, 2009).

Çizelge 2. Kullanılan anketin güvenilirlik ve geçerlilik sonuçları

Çalışma Türü	Güvenilirlik Sonucu Cronbach Alpha Katsayısı	Geçerlilik Analizi	
		KMO Değeri	Barlett Değeri
Çocuk oyun alanını tercih etme sebebi	0,638	0,789	3901,741
Çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen etmenler	0,791		
Katılımcıların memnuniyetinin artırılması için çocuk oyun alanlarında olmasını istedikleri kullanımlar	0,795		
Tüm yargılar	0,807		

2. Katılımcıların Bazı Demografik Özellikleri

Çocuk oyun alanlarına çocuklarını oynatmaya gelen katılımcıların %53,8’si kadın, %46,2’si erkektir. Katılımcıların %47,1’i 36-45 yaş aralığında olup, %89,3’ü evlidir. Katılımcıların %38,1’i lise mezunu, %32,6’sı özel sektörde çalışmakta ve %46,7’sinin ise aylık geliri 2,021-3000 TL arasındadır. Katılımcıların %38,6’sı 2 çocuk sahibidir (Çizelge 3).

Çizelge 3. Katılımcıların bazı demografik özellikleri

Katılımcıların demografik özellikleri		Frekans	Yüzde (%)
Cinsiyet	Kadın	226	53,8
	Erkek	194	46,2
Yaş	18-25	25	6,0
	26-35	97	23,1
	36-45	198	47,1
	46-55	79	18,8
	56 ve üzeri	21	5,0
Medeni Durumu	Evli	375	89,3
	Bekar	45	10,7
Öğrenim Durumu	İlkokul	79	18,8
	Ortaokul	97	23,1
	Lise	160	38,1
	Üniversite	84	20,0
Meslek	Memur	33	7,9
	Özel sektör	137	32,6
	İşçi	77	18,3
	Çiftçi	32	7,6
	Serbest Meslek	27	6,4
	Emekli	14	3,3
	Ev hanımı	100	23,8
	Aylık gelir	2,020 TL ve altı	129
2,021-3,000 TL	196	46,7	
300,1-5,000 TL	85	20,2	
500,1 TL ve üstü	10	2,4	
Çocuk sayısı	1	126	30,0
	2	162	38,6
	3	94	22,4
	4 ve üstü	38	9,0
Toplam		420	100

3. Çocuk Oyun Alanlarını Kullanım Bilgileri

Çocuk oyun alanlarında oynayan çocukların %46'sının 4-6 yaş arasında olduğu görülmüştür. Çocuklarını oynatmaya gelen katılımcıların çocuk oyun alanlarında geçirdikleri zamana bakıldığında %48,8'inin 1 saat, %26,2'sinin 30-60 dakika arası vakit geçirdikleri belirlenmiştir. Katılımcıların çocuk oyun alanlarında çocuklarını oynatmak için buldukları saatler değerlendirildiğinde %41,7'sinin 16:00-18:00 saatleri arasında, %24,3'ünün 14:00-16:00 saatleri arasında tercih ettikleri görülmektedir. Katılımcıların %47,6'sı çocuk oyun alanlarına gün ayırımı yapmadan her zaman geldikleri saptanmıştır. Katılımcıların %61,4'ünün çocuk oyun alanlarına haftada birkaç gün çocuklarını oynamaya getirdikleri belirlenmiştir. Katılımcıların %76,7'si çocuklarının çocuk oyun alanlarına aileleri ile birlikte geldiklerini, %52,4'ü çocukların oyun alanlarında tek başına oynadıklarını belirtmişlerdir (Çizelge 4). Gül (2012) ailelerin çocuk bahçelerine ve çocuk bahçelerindeki materyallere bakış açılarının incelenmesi amacıyla yaptığı çalışmada, ailelerin %48,9'unun oyun bahçesinde 1 saat vakit geçirdiklerini, %48,2'sinin çocuklarını haftada bir iki gün oyun bahçesine getirdiklerini ve çocukların %43,9'nun ise anne babaların birlikte oyun bahçelerine gittiklerini belirtmişlerdir. Kısakürek vd. (2018) kent parklarındaki çocuk oyun alanlarının kullanıcı istekleri açısından irdelenmesi konulu yaptıkları çalışmada, kullanıcıların %34'ünün çocuk oyun alanında 16.00 ile 18.00 saat aralığında bulduklarını söylemişlerdir.

Çizelge 4. Çocuk oyun alanlarının kullanım bilgileri

Çocuk oyun alanlarının kullanım bilgileri	Sayı (N)	Oran (%)	
Çocuk oyun alanlarında oynayan çocukların yaşı	0-3 yaş arası	81	19,3
	4-6 yaş arası	193	46,0
	7-12 yaş arası	123	29,3
	13 yaş ve üzeri	23	5,5
Çocuk oyun alanında geçirilen zaman	0-30 dakika arası	29	6,9
	30-60 dakika arası	110	26,2
	1 saat	205	48,8
	2 saat	57	13,6
	3 saat	14	3,3
Çocuk oyun alanında bulunulan saatler	08:00-10:00	2	0,5
	10:00-12:00	12	2,9
	12:00-14:00	60	14,3
	14:00-16:00	102	24,3
	16:00-18:00	175	41,7
	18:00-20:00	60	14,3
	20:00'den sonra	9	2,1
Çocuk oyun alanına ne zaman gidildiği	Hafta içi	72	17,1
	Hafta sonu	148	35,2
	Her zaman	200	47,6
Çocuk oyun alanına gitme sıklığı	İlk defa	1	0,2
	Hemen hemen her gün	104	24,8
	Haftada birkaç gün	258	61,4
	Haftada bir kez	49	11,7
	Ayda birkaç kez	8	1,9
Çocuk oyun alanına kiminle gidildiği	Ailesi ile	322	76,7
	Bakıcısı ile	18	4,3
	Tek başına	34	8,1
	Arkadaşları ile	46	11
Çocuk oyun alanında oynama şekli	Başka oyunları izleme	21	5,0
	Tek başına	220	52,4
	Takım	126	30,0
	Grup	53	12,6

Çizelge 5'e göre katılımcıların çocuklarının oyun alanlarına gitmeleri için kabul ettikleri mesafeye bakıldığında %52,6'sının 150-800 m arası (6-10 dak.), %30'unun 150 m'ye kadar (0-5 dak.) olan mesafeleri kabul ettikleri görülmektedir.

Çizelge 5. Çocuk oyun alanlarına gitme için kabul edilen mesafe

Seçenekler	Sayı (N)	Oran (%)
150 m'ye kadar (0-5 dak.)	126	30,0
150- 800 m arası (6-10 dak.)	221	52,6
800- 1.250 m arası (11-15 dak)	65	15,5
Daha fazla	8	1,9

Çocuklarını oynatmaya gelen katılımcıların ilgili çocuk oyun alanının tercihinde, alanın eve yakın olması (4,14±1,223) ve çocukların arkadaşlarıyla birlikte oynamak istemesinin (3,52±1,427) en etkili sebepler olduğu belirlenmiştir (Çizelge 6). Gül (2012) yaptığı çalışmada ebeveynlere göre çocuklarını oynatmak için oyun bahçeleri seçiminde en önemli etkenin %37,4 ile yakınlık, %33,6 ile oyun bahçesinin güvenilir bir yerde bulunması olduğunu belirtmişlerdir. Veitch vd. (2006), ebeveynlerin çocukların aktiviteleri üzerindeki etkilerine ilişkin yaptıkları çalışmada, çoğunluğu annelerden oluşan ebeveynlerin %74'ünün çocuklarını evlerine yakın olan oyun parklarına götürdüklerini belirtmektedir. Özgüner & Şahin (2009) çocuk oyun alanlarının mevcut durumu ve çocukların bu alanlara karşı davranış biçimlerini araştırdıkları çalışmalarında çocukların %26,6'sının

oyun alanına arkadaşları ile oynamak için, %12,6'sının ise eve yakın oluşundan dolayı alanı tercih ettiklerini ifade etmişlerdir.

Çizelge 6. Çocuk oyun alanlarını tercih etme sebepleri

Seçenekler	Arit. Ort*	St. Sapma
Bu alanın eve yakın olması	4,14	1,223
Arkadaşlarıyla birlikte oynamak istemesi	3,52	1,427
Alanda yeterli oyun aletlerinin bulunması	3,22	1,442
Bu alanın güvenilir olması	2,98	1,411
Engelli çocukların kullanımı için uygun olması	2,57	1,553
Bu alanın okula yakın olması	2,44	1,434

1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Kararsızım, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum

Katılımcılara göre çocuklarının çocuk oyun alanlarında oynamayı sevdiği oyun aletlerinin başında salıncak ($1,23 \pm 0,425$) ve kaydırak ($1,48 \pm 0,500$) gelmektedir (Çizelge 7). Özgüner & Şahin (2009) yaptıkları çalışmada, çocukların %35'inin salıncakta, %31'inin kaydırafta, %14'ünün tahterevallide oynadıkları belirlenmiştir.

Çizelge 7. Çocukların çocuk oyun alanlarında en çok oynamayı sevdiği oyun aletleri

Seçenekler	Arit. Ort*	St. Sapma
Salıncak	1,23	0,425
Kaydırak	1,48	0,500
Tırmanma kuleleri	1,72	0,450
Zekâ oyunları	1,76	0,428
Tahterevalli	1,78	0,417
Spor aletleri	1,83	0,377
Zıp zıp	1,84	0,362
Boyama duvarı	1,87	0,340
Kum havuzu	1,92	0,262

1: Evet, 2: Hayır

4. Çocuk Oyun Alanlarında Katılımcıların Genel Memnuniyet Durumunun Analizi

Çocuklarını oynatmaya gelen katılımcıların %38,3'ü alanların mevcut genel durumundan memnun olmadıklarını, %43,3'ü çocukların istedikleri kullanımları gerçekleştirmek için alanları yeterli bulmadıklarını, %81,9'u alan bitkilendirmesini yetersiz bulduklarını, %36'sı çocuklarının alanlarda özgürce oynayamadıklarını ve %44,8'i alanları güvenli bulmadıklarını belirtmişlerdir (Çizelge 8). Uysal (2015) çocuk oyun alanlarının geliştirilmesinde bir yerel katılım deneyimi konulu yaptığı çalışmasında ebeveynlerin büyük çoğunluğunun çocuk oyun alanlarını her açıdan çok yetersiz bulduklarını (oyun elemanı çeşitlilik, güvenlik, bakım temizlik, donatılar, bitkilendirme) ifade etmişlerdir.

Çizelge 8. Çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet durumu

		Sayı (N)	Oran (%)	
GM1	Alanın şu anki genel durumundan memnun musunuz?	Evet	113	29,6
		Hayır	161	38,3
		Kismen	146	34,8
GM2	Alanı gerçekleştirmek istediğiniz kullanımlar için yeterli buluyor musunuz?	Evet	103	24,5
		Hayır	182	43,3
		Kismen	135	32,1
GM3	Alanın bitkilendirmesini yeterli buluyor musunuz?	Evet	76	18,1
		Hayır	344	81,9
GM4	Çocuğunuz çocuk oyun alanında özgürce oynayabiliyor mu?	Evet	143	34,0
		Hayır	151	36,0
		Kismen	126	30,0
GM5	Alanı güvenli buluyor musunuz?	Evet	59	14,0
		Hayır	188	44,8
		Kismen	173	41,2

GM: Genel Memnuniyet

Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet (GM) algıları arasında istatistiksel olarak bir ilişki bulunup bulunmadığına bakılmıştır (Çizelge 9). Yapılan değerlendirmeler sonucunda katılımcıların cinsiyet değişkeni ile çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet yargılarından “Alanın güvenli olup olmaması (GM5)” yargısı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (H₀ Red (1)). Erkeklerin, kadınlara göre çocuk oyun alanlarını daha güvensiz buldukları söylenilebilir.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda katılımcıların yaş gruplaması ile çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet yargılarından “Alanın mevcut durumundan memnun olup olmama (GM1)” yargısı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (H₀ Red (2)). 25 ve daha düşük yaşta olan katılımcılar ile yaşı 46-55 arasında olan katılımcıların alanın mevcut halinden daha az memnun oldukları belirlenmiştir.

İstatistiksel analizler sonucunda katılımcıların eğitim düzeyleri ile çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet algılarında sunulan 5 yargıda da (GM1, GM2, GM3, GM4 ve GM5) istatistiksel olarak bir ilişki tespit edilmiştir (H₀ Red (3, 4, 5, 6, 7)). Ortaokul mezunu olan katılımcıların diğer eğitim düzeyindeki katılımcılara göre çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet düzeylerinin daha düşük olduğu görülmüştür.

Yapılan istatistiksel değerlendirmeler sonucunda katılımcıların meslekleri ile çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet algılarında verilen “Çocuğun çocuk oyun alanında özgürce oynayıp oynayamaması (GM4)” ve “Alanın güvenli olup olmaması (GM5)” yargıları arasında istatistiksel olarak bir ilişki tespit edilmiştir (H₀ Red (8, 9)). Mesleği işçi olan katılımcılar bu iki yargıya en yüksek oranda olumsuz yönde katılırken, mesleği çiftçi olanların da diğer meslek gruplarından farklı olarak olumsuz yönde bu iki yargıya katıldıkları görülmüştür.

Çizelge 9. Demografik özellik ile çocuk oyun alanlarından genel memnuniyet durumu karşılaştırılması

		GM1	GM2	GM3	GM4	GM5
Cinsiyet	Ki-Kare hesap	1,068	0,533	1,684	0,805	12,704
	SD(df)	2	2	1	2	2
	Sig. Önem Düzeyi	0,589	0,766	0,194	0,669	0,002
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (1)
Yaş	Ki-Kare hesap	15,533	11,873	2,380	11,206	9,033
	SD(df)	8	8	4	8	8
	Sig. Önem Düzeyi	0,050	0,157	0,666	0,190	0,340
	Karar	H₀ Red (2)	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul
Medeni durum	Ki-Kare hesap	0,462	1,376	1,893	2,486	0,353
	SD(df)	2	2	1	2	2
	Sig. Önem Düzeyi	0,798	0,502	0,169	0,288	0,838
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul
Eğitim durumu	Ki-Kare hesap	17,766	27,756	12,820	24,890	18,621
	SD(df)	6	6	3	6	6
	Sig. Önem Düzeyi	0,007	0,000	0,005	0,000	0,005
	Karar	H₀ Red (3)	H₀ Red (4)	H₀ Red (5)	H₀ Red (6)	H₀ Red (7)
Meslek	Ki-Kare hesap	11,480	16,770	8,726	32,460	28,705
	SD(df)	12	12	6	12	12
	Sig. Önem Düzeyi	0,488	0,158	0,190	0,001	0,004
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (8)	H₀ Red (9)

H₀: Eşit hipotezi, H₁: Eşitsizlik Hipotezi, GM: Genel Memnuniyet

Çocuklarını oynatmaya gelen katılımcılara göre çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen etmenlerin başında alanlarda tuvalet ve çeşme olmaması (4,03±1,185), oyun alanlarının ve aletlerin temizliğinin yetersizliği (3,91±1,207), oyun aletlerinin bakımsızlığı (3,88±1,202) ve oyun aletlerinin yetersizliği (3,84±1,426) gelmektedir (Çizelge 10). Kısakürek vd. (2018) yaptıkları çalışmalarında

ankete katılan kullanıcıların %52,1'inin oyun alanlarının bakımını, %52,7'sinin temizliğini, %90'ının alandaki tuvaletlerin temizliğini yeterli bulmadıkları belirlenmiştir. Özgüner & Şahin (2009) yaptıkları çalışmalarında çocukların %22,5'inin alanda büyük çocukların baskısından rahatsızlık duyduklarını belirtmiştir.

Çizelge 10. Çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen etmenler

	Seçenekler	Arit. Ort*	St. Sapma
ME1	Tuvalet-çeşme olmaması	4,03	1,185
ME2	Oyun alanı ve aletlerin temizliğinin yetersizliği	3,91	1,207
ME3	Oyun aletlerinin bakımsızlığı	3,88	1,202
ME4	Oyun aletlerinin yetersizliği	3,84	1,426
ME5	Oturma-dinlenme alanlarının olmaması	3,80	1,236
ME6	Oyun aletlerinin kaza/risk içeriyor olması	3,69	1,246
ME7	Aydınlatma, çöp kutusu vb. olmaması	3,68	1,287
ME8	Başiboş sokak hayvanlarının bulunması	3,59	1,194
ME9	Yaş grubuna uygun oyun aletlerinin bulunmaması	3,45	1,336
ME10	İşportacı/seyyar satıcı/dilencinin çok gelmesi	3,38	1,245
ME11	Alanın gürültülü olması	3,36	1,356
ME12	Alanın kalabalık olması	3,34	1,304
ME13	Yaşça büyük çocukların baskısı	3,31	1,368
ME14	Oyun alanı büyüklüğünün yetersizliği	3,12	1,430

1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Kararsızım, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum
ME: Memnuniyeti Etkileyen

Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen etmenler arasında istatistiksel olarak bir ilişki olup olmadığına bakılmıştır (Çizelge 11).

Çizelge 11. Demografik özellik ile çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen etmenlerin karşılaştırılması

		ME1	ME2	ME3	ME4	ME5	ME6	ME7
Cinsiyet	Ki-Kare hesap	18,656	11,280	8,115	8,802	8,090	9,459	4,842
	SD(df)	4	4	4	4	4	4	4
	Sig. Önem Düzeyi	0,001	0,024	0,087	0,066	0,088	0,050	0,304
	Karar	H₀ Red (10)	H₀ Red (11)	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (12)	H ₀ Kabul
Yaş	Ki-Kare hesap	18,327	32,585	35,093	19,563	22,182	24,158	24,714
	SD(df)	16	16	16	16	16	16	16
	Sig. Önem Düzeyi	0,305	0,008	0,004	0,241	0,137	0,086	0,075
	Karar	H ₀ Kabul	H₀ Red (14)	H₀ Red (15)	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul
Medeni durum	Ki-Kare hesap	9,449	14,340	3,019	3,097	6,893	7,096	12,764
	SD(df)	4	4	4	4	4	4	4
	Sig. Önem Düzeyi	0,051	0,006	0,555	0,542	0,142	0,131	0,012
	Karar	H ₀ Kabul	H₀ Red (17)	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (18)
Eğitim durumu	Ki-Kare hesap	11,435	39,307	24,957	37,581	9,955	28,828	23,004
	SD(df)	12	12	12	12	12	12	12
	Sig. Önem Düzeyi	0,492	0,000	0,015	0,000	0,620	0,004	0,028
	Karar	H ₀ Kabul	H₀ Red (22)	H₀ Red (23)	H₀ Red (24)	H ₀ Kabul	H₀ Red (25)	H₀ Red (26)
Meslek	Ki-Kare hesap	34,196	37,865	31,152	32,209	23,559	37,990	38,387
	SD(df)	24	24	24	24	24	24	24
	Sig. Önem Düzeyi	0,081	0,036	0,149	0,65	0,487	0,035	0,032
	Karar	H ₀ Kabul	H₀ Red (29)	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (30)	H₀ Red (31)

H0: Eşit hipotezi, H1: Eşitsizlik Hipotezi, ME: Memnuniyeti Etkileyen

Çizelge 11. Demografik özellik ile çocuk oyun alanlarında memnuniyeti etkileyen etmenlerin karşılaştırılması
devamı

		ME8	ME9	ME10	ME11	ME12	ME13	ME14
Cinsiyet	Ki-Kare hesap	0,979	0,308	7,327	6,934	9,333	9,568	5,675
	SD(df)	4	4	4	4	4	4	4
	Sig. Önem Düzeyi	0,913	0,989	0,120	0,139	0,053	0,048	0,225
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (13)	H ₀ Kabul
Yaş	Ki-Kare hesap	14,283	8,544	22,354	22,037	16,590	10,984	30,279
	SD(df)	16	16	16	16	16	16	16
	Sig. Önem Düzeyi	0,578	0,931	0,132	0,142	0,413	0,810	0,017
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (16)
Medeni durum	Ki-Kare hesap	3,958	11,367	9,007	7,136	18,388	4,123	9,852
	SD(df)	4	4	4	4	4	4	4
	Sig. Önem Düzeyi	0,412	0,023	0,061	0,129	0,001	0,390	0,043
	Karar	H ₀ Kabul	H₀ Red (19)	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (20)	H ₀ Kabul	H₀ Red (21)
Eğitim durumu	Ki-Kare hesap	12,344	8,077	29,476	19,097	18,938	25,763	22,857
	SD(df)	12	12	12	12	12	12	12
	Sig. Önem Düzeyi	0,418	0,779	0,003	0,086	0,090	0,012	0,029
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (27)	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (28)	H₀ Red (29)
Meslek	Ki-Kare hesap	16,073	14,258	30,847	24,066	28,167	25,357	21,511
	SD(df)	24	24	24	24	24	24	24
	Sig. Önem Düzeyi	0,885	0,941	0,158	0,458	0,253	0,387	0,608
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul

H0: Eşit hipotezi, H1: Eşitsizlik Hipotezi, ME: Memnuniyeti Etkileyen

Yapılan değerlendirmeler sonucunda katılımcıların cinsiyet değişkeni ile çocuk oyun alanlarından memnuniyeti etkileyen etmenlerden “Alanda tuvalet-çesme olmaması (ME1)”, “Oyun alanı ve oyun aletlerinin temizliğinin yetersiz olması (ME2)”, “Oyun aletlerinin kaza/risk içeriyor olması (ME6)” ve “Alanda yaşça büyük çocukların baskısının olması (ME13)” yargıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (H0 Red (10,11,12,13)). Kadınların, erkeklere göre çocuk oyun alanlarında tuvalet-çesme bulunmamasından, oyun alanlarının ve oyun aletlerinin temiz olmamasından, oyun aletlerinin kazaya/riske açık olmasından ve yaşça büyük çocukların alandaki baskılarından dolayı alandan memnun olmadıkları söylenebilir.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda katılımcıların yaş gruplaması ile çocuk oyun alanlarından memnuniyeti etkileyen etmenlerden “Oyun alanı ve oyun aletlerinin temizliğinin yetersiz olması (ME2)”, “Oyun aletlerinin bakımsız olması (ME3) ve “Oyun alanı büyüklüğünün yetersiz olması (ME14)” yargıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (H0 Red (14, 15, 16)). Katılımcıların yaşları arttıkça çocuk oyun alanı ve oyun aletlerinin temiz olmaması ile oyun aletlerinin bakımsız olmasından dolayı memnuniyetsizlik azalırken, oyun alanı büyüklüğünün yetersizliğinden dolayı memnuniyetsizliğin arttığı belirlenmiştir.

İstatistiksel analizler sonucunda katılımcıların medeni durumları ile çocuk oyun alanlarından memnuniyeti etkileyen etmenlerde verilen “Oyun alanı ve oyun aletlerinin temizliğinin yetersiz olması (ME2)”, “Aydınlatma, çöp kutusu vb. olmaması (ME7)”, “Yaş grubuna uygun oyun aletlerinin bulunmaması (ME9)”, “Alanın kalabalık olması (ME12)” ve “Oyun alanı büyüklüğünün yetersiz olması (ME14)” yargıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (H0 Red (17, 18, 19, 20, 21)). Evli olan katılımcılar oyun alanı ve oyun aletlerinin temizliğinin yetersiz olmasından, alanda yaş grubuna uygun oyun aletlerinin bulunmamasından ve oyun alanı büyüklüğünün yetersiz olmasından dolayı daha çok memnuniyetsizlik yaşarken, bekâr olan katılımcılar ise alanda aydınlatma, çöp kutusu vb. olmamasından ve alanın kalabalık olmasından dolayı memnuniyetsizlik yaşamaktadırlar.

Yapılan istatistiksel değerlendirmeler sonucunda katılımcıların eğitim düzeyleri ile çocuk oyun alanlarından memnuniyeti etkileyen etmenlerden “Oyun alanı ve oyun aletlerinin temizliğinin yetersiz olması (ME2)”, “Oyun aletlerinin bakımsız olması (ME3)”, “Oyun aletlerinin yetersiz olması (ME4)”, “Oyun aletlerinin kaza/risk içeriyor olmasını (ME6)”, “Aydınlatma, çöp kutusu vb. olmaması (ME7)”, “İşportacı/seyyar satıcı/dilencinin çok fazla olması (ME10)”, “Alanda yaşça büyük çocukların baskısı olması (ME13)” ve “Oyun alanı büyüklüğünün yetersiz olması (ME14)” yargıları arasında istatistiksel olarak bir ilişki tespit edilmiştir (H0 Red (22, 23, 24, 25, 26, 27, 28)). Yapılan analizler sonucunda katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça oyun alanı ve oyun aletlerinin temiz olmadığı ileri sürülmüştür. Yine katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça, oyun aletlerinin bakımsız olmasına, oyun alanının yetersizliğine ve oyun aletlerinin kaza/risk içeriyor olmasına da yüksek oranda katılım gösterildiği belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça alanda aydınlatma, çöp kutusu gibi donatı elemanlarının yeterliliğine katılımın arttığı tespit edilmiştir. Analizler sonucunda oyun alanlarının büyüklüğünün yetersizliği ile alanda işportacı/seyyar satıcı/dilencinin çok fazla olmasından dolayı üniversite eğitimi alanların almayanlara göre daha düşük oranda rahatsızlık duydukları belirlenmiştir. Katılımcılardan eğitim seviyesi ortaokul ile lisans mezunu olanların ilkokul ve lise mezunu olanlara göre alanda yaşça büyük çocukların baskısının olduğuna daha yüksek oranda inandıkları tespit edilmiştir.

Analizler sonucunda katılımcıların meslekleri ile çocuk oyun alanlarından memnuniyeti etkileyen etmenlerde verilen “Oyun alanı ve oyun aletlerinin temizliğinin yetersiz olması (ME2)”, “Oyun aletlerinin kaza/risk içeriyor olması (ME6)” ve “Aydınlatma, çöp kutusu vb. olmaması (ME7)” yargıları arasında istatistiksel olarak bir ilişki tespit edilmiştir (H0 Red (29, 30, 31)). Mesleği işçi ve memur olan katılımcılar oyun alanı ve oyun aletlerinin temiz olmamasından dolayı daha yüksek oranda memnuniyetsizlik duymaktadırlar. Emekli olan katılımcıların oyun aletlerinin kaza/risk içeriyor olmasından kaynaklı olarak memnuniyetsizliklerinin en az düzeyde olduğu belirlenmiştir. Emekli olan katılımcılar alanda aydınlatma, çöp kutusu vb. olmamasından dolayı memnuniyetsizliklerini dile getirirken, memur olan katılımcılar bu durumdan en az oranda olumsuz etkilendiklerini belirtmişlerdir.

5. Çocuk Oyun Alanlarında Katılımcı Memnuniyetini Arttırmaya Yönelik Analizler

Katılımcılara göre çocuk oyun alanlarında olan elemanların dışında alanlarda olmasını istedikleri kullanımların başında engelliler için ekipmanlar (4,70±0,712), uyarı ve bilgilendirme levhaları (4,34±1,093), geniş çim alanlar (4,23±1,094), yeterli donatı elemanları (aydınlatma, çöp kutuları, oturma birimleri vb.) (4,13±1,100) ve bitkisel elemanlar (4,01±1,153) gelmektedir (Çizelge 12).

Çizelge 12. Katılımcı memnuniyetinin artırılması için çocuk oyun alanlarında olmasını istedikleri kullanımlar

Seçenekler	Arit. Ort*	St. Sapma
Engelliler için ekipmanlar artırılmalı	4,70	0,712
Uyarı ve bilgilendirme levhaları asılmalı	4,34	1,093
Geniş çim alanlar oluşturulmalı	4,23	1,094
Yeterli donatı elemanları (aydınlatma, çöp kutuları, oturma birimleri vb.) kullanılmalı	4,13	1,100
Bitkisel elemanlar artırılmalı	4,01	1,153
Yapay tepeler oluşturulmalı	3,97	1,138
Büfeler	3,88	1,200
Spor alanları olmalı	3,81	1,251
Su ile ilgili alanlar olmalı	3,79	1,257
Labirentler olmalı	3,76	1,270
Bisiklet binme alanları olmalı	3,66	1,407
Paten ve kayak sürme alanları olmalı	3,61	1,429

1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Kararsızım, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum

Yapılan analizler sonucunda demografik özellikler ile çocuk oyun alanlarında katılımcı memnuniyetinin artırılması için yapılması gereken eklentiler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmamıştır ($p < 0,05$).

Çocuk oyun alanlarının bitkilendirmesinde katılımcıların %23,3'ü çiçekli bitkilerin, %21,4'ü ise büyük ağaçların kullanılmasını tercih etmektedir (Çizelge 13). Çocuk oyun alanlarında oyun aletlerinin malzeme türü seçiminde katılımcıların %66,7'si doğal malzemelerin (ahşap, halatlar, lastikler vb.), %31,2'si renkli plastik malzemelerin kullanılması, zemin türü seçiminde %36,7'si kauçuk, %32,9'u ise çim zemin kullanılması gerektiğini belirtmişlerdir. Kısakürek vd. (2018) yaptıkları çalışmalarında kullanıcıların %73,3'ünün çocuk oyun alanlarında uzun boylu bitkilerin kullanılmasını, zemin türü olarak %50'sinin çim, %24'ünün kauçuk, %15,3'ünün kum kullanılmasını ve oyun aletlerinin malzeme türü olarak ise %61,3'ünün ahşap (doğal) %23,7'sinin plastik malzemelerin kullanılmasını tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

Çizelge 13. Çocuk oyun alanlarına ait bitkilendirme ve malzeme türü seçimleri

			Sayı (N)	Oran (%)
BT	Sizce çocuk oyun alanında ne tür bitkiler olmalıdır?	Meyve ağaçları ve küçük ağaçlar	82	19,5
		Çalılar	68	16,2
		Çiçekler	98	23,3
		Çim alanlar	82	19,5
		Büyük ağaçlar	90	21,4
MT	Sizce oyun aletlerinin malzemesi nasıl olmalıdır?	Renkli plastikler	131	31,2
		Doğal malzemeler (ahşap, halatlar, lastikler vb.)	280	66,7
		Metal malzemeler	9	2,1
ZT	Çocuk oyun alanlarında zemin türü seçimi nasıl olmalıdır?	Kum	119	28,3
		Kauçuk	154	36,7
		Beton	9	2,1
		Çim	138	32,9

BT: Bitki Türü, MT: Malzeme Türü, ZT: Zemin Türü

Katılımcıların bazı demografik özellikleri ile çocuk oyun alanlarına ait bitkilendirme ve malzeme türü seçimleri arasında istatistiksel olarak bir ilişki olup olmadığına bakılmıştır (Çizelge 14).

Çizelge 14. Demografik özellik ile çocuk oyun alanlarına ait bitkilendirme ve malzeme türü seçimlerinin karşılaştırılması

		BT	MT	ZT
Cinsiyet	Ki-Kare hesap	6,211	3,699	5,459
	SD(df)	4	2	3
	Sig. Önem Düzeyi	0,184	0,157	0,141
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul
Yaş	Ki-Kare hesap	18,925	12,466	17,925
	SD(df)	16	8	12
	Sig. Önem Düzeyi	0,273	0,132	0,118
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul
Medeni durum	Ki-Kare hesap	6,209	1,315	3,092
	SD(df)	4	2	3
	Sig. Önem Düzeyi	0,184	0,518	0,378
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul
Eğitim durumu	Ki-Kare hesap	12,888	15,733	22,821
	SD(df)	12	6	9
	Sig. Önem Düzeyi	0,377	0,015	0,007
	Karar	H ₀ Kabul	H₀ Red (32)	H₀ Red (33)
Meslek	Ki-Kare hesap	25,480	8,065	29,231
	SD(df)	24	12	18
	Sig. Önem Düzeyi	0,380	0,780	0,046
	Karar	H ₀ Kabul	H ₀ Kabul	H₀ Red (34)

H₀: Eşit hipotezi, H₁: Eşitsizlik Hipotezi

BT: Bitki Türü, MT: Malzeme Türü, ZT: Zemin Türü

Yapılan değerlendirmeler sonucunda katılımcıların eğitim durumu ile “oyun aletlerinin malzemesi (MT)” ve “çocuk oyun alanlarında zemin türü seçimi (ZT)” yargıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (H0 Red (32 ve 33)). Katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça oyun aletlerinin malzeme seçimlerinde doğal malzemelerin (ahşap, halatlar, lastikler vb.) daha fazla kullanılmasının istendiği belirlenmiştir. Eğitim seviyesi lise ve daha üst seviyede olan katılımcılar zemin malzemesi olarak kauçuğu daha çok tercih ederken, ortaokul veya daha düşük eğitim seviyesinde olan katılımcılar ise zeminde çimi daha fazla tercih etmektedirler.

Analizler sonucunda katılımcıların meslekleri ile “çocuk oyun alanlarında zemin türü seçimi (ZT)” yargısı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (H0 Red (34)). Mesleği memur ve emekli olan katılımcılar çocuk oyun alanlarında zemin türü olarak daha çok çimi tercih etmektedir. Özel sektörde çalışan, serbest meslek sahibi ve ev hanımı olan katılımcılar kauçuğu daha fazla tercih etmektedir. Mesleği işçi ve çiftçi olan katılımcılar ise kumu daha fazla tercih etmektedirler.

SONUÇ VE ÖNERİLER:

Düzce-Merkez İlçesi'ndeki 14 mahallede yürütülen bu çalışma ile ebeveynlerin çocuk oyun alanlarına dair görüşlerinin, çocuk oyun alanından genel memnuniyetlerinin ve alanla ilişkili memnuniyetlerini arttırmaya yönelik isteklerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Yapılan çalışmada; kadın, 36-45 yaş aralığında, evli, lise mezunu, özel sektörde çalışan, aylık geliri 2,021-3000 TL arasında ve 2 çocuk sahibi olan bireylerin katılımcılar arasında ağırlıklı olduğu görülmüştür.

Çocuk oyun alanlarında oynayan çocukların yarıya yakınının 4-6 yaş arası olduğu, büyük çoğunluğunun aileleriyle birlikte alana geldikleri ve tek başlarına oyun oynadıkları; katılımcıların ise çocuk oyun alanına çocuklarını oynatmak için genellikle 16:00-18:00 saatleri arasında gelerek alanda 1 saat zaman geçirdikleri ve haftada birkaç gün geldikleri belirlenmiştir.

Katılımcılar gittikleri çocuk oyun alanlarını evlerine yakın olduğu ve çocuklarının arkadaşlarıyla birlikte oynamak istediği için tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Katılımcılara göre çocukların oyun alanlarında oynamayı en sevdiği oyun aletlerinin başında salıncak ve kaydırak gelmektedir. Bunda genel olarak Düzce kentinde bulunan çocuk oyun alanlarında daha farklı oyun aletlerinin (tırmanma kuleleri, boyama duvarları, zekâ oyunları vb.) bulunmayışının etkili olduğu düşünülmektedir.

Katılımcıların çocuk oyun alanlarının genel memnuniyet durumu yargılarından; alanın şu anki genel durumundan, kullanımlar açısından yeterliliğinden, bitkilendirmesinden, güvenliğinden ve çocukların özgürce oynayamamasından memnun olmadıkları belirlenmiştir. Katılımcılar, çocuk oyun alanlarında tuvalet ve çeşmelerin olmaması, oyun alanlarının ve aletlerin temiz olmaması ve oyun aletlerinin bakımsız olmasından dolayı memnuniyetsizlik duymaktadırlar. Kadın katılımcıların, alanlarda tuvalet-çeşmelerin bulunmayışından, oyun alanlarının ve oyun aletlerinin temiz olmayışından, oyun aletlerinin kaza/riske açık olmasından ve yaşça büyük çocukların alandaki baskılarından dolayı alandan memnun olmadıkları belirlenmiştir. Katılımcıların yaşları arttıkça çocuk oyun alanı ve oyun aletlerinin temiz olmaması ile oyun aletlerinin bakımsız olmasından dolayı memnuniyetsizliklerinin azaldığı görülmüştür. Evli olan katılımcıların oyun alanı ve oyun aletlerinin temiz olmaması, alanda yaş grubuna uygun oyun aletlerinin bulunmaması ve oyun alanı büyüklüğünün yetersiz olmasından dolayı; bekâr olan katılımcıların ise alanda aydınlatma, çöp kutusu vb. olmaması ve alanın kalabalık olmasından dolayı memnuniyetsizlik yaşadıkları belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça oyun alanı ve oyun aletlerinin temiz olmaması, oyun aletlerinin bakımsız olması, oyun alanının yetersizliği ve oyun aletlerinin kaza/risk içeriyor olmasından dolayı memnuniyetsizliklerinin arttığı tespit edilmiştir. Genel olarak Düzce kentinde bulunan çocuk oyun alanlarının yaş gruplarına göre ayrılmamış olması ve alanlarda yeterli oyun aletlerinin olmamasından kaynaklı olarak çocukların,

yaşça büyük çocukların baskısı altında kaldıkları düşünülmektedir. Ayrıca alanlarda tuvalet, çeşme ve yeterli çöp kutularının olmaması vb. nedenlerle alanların temiz olmadığı söylenebilir.

Katılımcılara göre çocuk oyun alanlarından memnuniyetlerini arttırmak için, alanlarda var olan elemanların dışında olmasını istedikleri kullanımlar; engelliler için ekipmanlar, uyarı ve bilgilendirme levhaları, geniş çim alanlar, yeterli donatı elemanları ve bitkisel elemanlardır. Bunda yine Düzce kentinde bulunan çocuk oyun alanlarında engelliler için oyun aletleri ve çözümlenmeler, uyarı ve bilgilendirme levhaları, çocukların özgürce oynayabilecekleri çim alanların olmamasının yanı sıra oturma, aydınlatma vb. donatı elemanları ile bitkisel elemanların az olması etkili olmuştur.

Katılımcıların çocuk oyun alanlarının bitkilendirmesinde daha çok çiçekli bitkiler ve büyük ağaçların kullanılmasını, oyun aletlerinin malzeme türü seçiminde büyük oranla doğal malzemelerin (ahşap, halatlar, lastikler vb.), kullanılmasını, zemin türü seçiminde ise kauçuk ve çim zemin kullanılmasını tercih ettikleri görülmüştür. Katılımcıların eğitim seviyesi arttıkça oyun aletlerinin malzeme seçimlerinde doğal malzemelerin (ahşap, halatlar, lastikler vb.) kullanılması yönünde talepleri artmaktadır. Çocuk oyun alanlarında daha çok çiçeklerin ve ağaçların istenmesi, oyun aletlerinin malzeme türünün doğal malzeme istenmesi, zemin türü olarak çimin de istenmesi katılımcıların çocuklarının doğa ile iç içe olmalarını ve bu tür alanlarda vakit geçirmekten hoşlandıklarını göstermektedir.

Sonuç olarak; çocuk oyun alanlarının dağılımı kent içerisinde dengeli bir şekilde yapılmalı, güvenli ve ulaşılabilir bir konumda olmalıdır. Standart oyun aletleri (salıncak ve kaydırak) yerine çocukların yaratıcılıklarını ve zekâlarını geliştirebilecekleri, fiziksel, ruhsal ve sosyal gelişimlerini sağlayacak, ilgilerini çekecek oyun aletlerine yer verilmelidir. Örneğin çocukların merak, keşfetme, macera duygularını uyandıran yapay tepelikler, eğimli alanlar, bitki labirentleri gibi kullanımlara yer verilerek çocukların hoşça vakit geçirebilecekleri alanlar yaratılmalıdır. Alanlarda ayrıca eksikliği hissedilen spor alanlarına, su ile ilgili alanlara, bisiklet binme, paten ve kaykay sürme alanlarına, yaşı daha küçük çocuklar için kum havuzlarına yer verilmelidir.

Çocuk oyun alanları çocukların yaşlarına göre düzenlenmeli; oyun alanlarında kullanılan malzemeler kaza riski içermemeli ve çocukların yaşlarına uygun olmalıdır. Oyun alanlarında bulunan oyun aletleri çocukların yaşlarına göre gruplandırılmalı ve alanlarda uyarı ve bilgilendirme levhaları asılarak çocukların yaşlarına uygun aletleri seçmesi sağlanmalıdır.

Güvenlik faktörü çocuk oyun alanlarında en önemli husustur. Planlama ve tasarım aşamalarında alanın güvenliğinin yanı sıra, güvenlik standartlarına uygun oyun aletleri, donatı elemanları ve zemin türlerinin kullanımına da dikkat edilmeli; bunun için kentin fiziki ve iklimsel koşulları da göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca çocuk oyun alanlarında, çocukların bitkileri oyun malzemesi olarak görecekları düşünülerek zehirli, alerjen, dikenli vb. türlerin kullanılmamalıdır.

Çocuk oyun alanları içerisinde engelli çocuklar için diğerlerinden ayırtılmayan, onlarla kaynaşmalarını sağlayacak oyun alanları tasarlanmalıdır. Ayrıca çocuk oyun alanlarında temel gereksinimler için tuvalet, çeşme ve büfe gibi kullanımlara yer verilmelidir. Donatı elemanlarının (oturma, dinlenme, aydınlatma, çöp kutusu vb.) sayıları artırılmalıdır. Alanların temizlik ve bakım işlemleri düzenli yapılmalıdır.

Çocuk oyun alanlarının planlama ve tasarım aşamalarında çocukların ve ebeveynlerin eğilim ve beklentilerinin dikkate alınması, bu alanların daha kullanışlı ve çocukların gelişimi açısından daha yararlı olmasını sağlayacaktır.

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: Bulunmamaktadır.

Teşekkür: Saha çalışmalarının yürütülmesi sırasında desteklerini aldığım Esra Türk ve Ferdi Kavri'ye teşekkür ederim.

KAYNAKÇA:

- Acar, E. H. (2017). *Çocuk oyun alanlarında güvenlik: İstanbul Fatih İlçesi örneği*, Yüksek lisans tezi, Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Tekirdağ, 122s.
- Aklıbaşında, M., Tırnakçı, A. & Özhancı, E. (2018). Çocuk oyun alanlarının önemi ve tasarım kriterlerinin Nevşehir Kenti örneğinde irdelenmesi. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 8(17) , 59-71.
- Aksoy, Y. (2011). Çocuk oyun alanları üzerine bir araştırma İstanbul, Isparta, Eskişehir, Erzurum, Kayseri, Ankara, Zonguldak ve Trabzon illeri örneği. *İstanbul Aydın Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 6, 82-106.
- Altay, E. E. & Kayabaşı, N. M. (2020). Çocuk gelişimi açısından çocuk oyun alanı tasarım yaklaşımı: Rotator örneği. *The Turkish Online Journal of Design Art and Communication*, 10(2): 108-115.
- Anonim, https://www.nufusu.com/ilce/merkez_duzce-nufusu. (Erişim tarihi: 08.10.2019).
- Anonim, <https://earth.google.com/web/search/d%C3%BCzce++%C3%A7ocuk+parklar%C4%B1/@>. (Erişim tarihi: 05.11.2021).
- Bağdaş, Ç. K. (2016). Erzincan kenti çocuk oyun alanlarının incelenmesi. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Türk dili ve edebiyatı (Turgut Karabey Armağanı) özel sayı, 271-280.
- Bal, A. (2005). *Zonguldak Kenti yeşil alan sistemindeki çocuk oyun alanlarının durumunun peyzaj mimarlığı ilkeleri açısından irdelenmesi*, Basılmamış yüksek lisans tezi, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın, 172 s.
- Cihangiroğlu, C. (1994). *Çocuk oyun alanlarındaki oyun aletlerinde uyulması gereken kriterler üzerine bir araştırma*, Yüksek lisans tezi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Demir, B. (2019). *Çocuk oyun alanları ve rekreatif alanların kullanıcıları açısından değerlendirilmesi (Çankırı ili örneği)*. Yüksek lisans tezi, Kırıkkale Üniversitesi. Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Beden Eğitimi Anabilim Dalı, Kırıkkale, 111s.
- Dinç, H. (1993). *Çocuk oyun işlevi ve öğeleri*. Basılmamış yüksek lisans tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Duman, G. & Koçak, N. (2013). Çocuk oyun alanlarının biçimsel özellikleri açısından değerlendirilmesi (Konya ili örneği). *Türk Eğitim Bilimleri Dergisi*, 11(1): 64-81.
- Ergen, S. (2000). *Sokakların çocuk oyun alanı olarak kullanılabilirliğine ilişkin bir yöntem denemesi: Süleymaniye örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul.
- Gül, E. D. (2012). Ailelerin çocuk bahçelerine ve çocuk bahçelerindeki materyallere bakış açılarının incelenmesi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(3), 261-273.
- Günel, B. & Esin, N. (2007). İnsan – mekân iletişim modeli bağlamında konutta psikososyal kalitenin irdelenmesi. *İTÜ Dergisi/a, Mimarlık-Planlama-Tasarım Serisi*, 6, 1: 19- 30.
- Kalaycı, Ş. (2009). *SPSS uygulamalı çok değişkenli istatistik teknikleri*, Ankara: Asil Basın Yayın Dağıtım.
- Kısakürek, Ş., Külahlıoğlu, M. & Ardiç, E. (2018). Kent parklarındaki çocuk oyun alanlarının kullanıcı istekleri açısından irdelenmesi. *Inonu University Journal of Art and Design*, 8(17); 36-46.
- Kim, M. (2002). Parents' perceptions and behaviors regarding toys for young children's play in Korea. *Education*, 122(4): 793-807.
- Memiş, L. & Gülcan, S. (2020). Kentsel alanda çocuk ve çocuk oyun alanları: Giresun Merkez İlçe örneğinde bir araştırma. *OPUS International Journal of Society Researches*, 16(27), 633-671.
- Onay, B. & Kuş Şahin, C. (2019). Kentsel rekreasyon kapsamında çocuk oyun alanlarında güvenlik: Isparta Ayazmana ve Gökçay Mesireliği örneği. *Kent Akademisi*, 12(3), 575-585.
- Özdamar, K. (2002). *Paket programlar ile istatistiksel veri analizi*, Kaan Kitabevi.
- Özgen, Y. & Özgüç, İ. M. (1994). Çocuk oyun bahçelerinde tasarım sorunları. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 44: 101-104.
- Özgüner, H. & Şahin, C. (2009). Isparta Kent merkezindeki çocuk oyun alanlarının mevcut durumu ve çocukların bu alanlara karşı davranış biçimleri. *Turkish Journal of Forestry*, 10(1), 129-143.
- Şişman, E. E. & Özyavuz, M. (2010). Çocuk oyun alanlarının dağılımı ve kullanım yeterliliği: Tekirdağ örneği, *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 7(1):13–22.
- Tan, N. C., Ang, A., Heng, D., Chen, J. & Wong, H. B. (2007). Evaluation of playground injuries based on icd, e codes, international classification of external cause of injury codes (ICECI), and abbreviated injury scale coding systems. *Asia-Pacific Journal of Public Health*, 1, 18 –27.
- Tandoğan, O. (2021). Kapsayıcı çocuk oyun alanları için tasarım ölçütleri. *Artium*, 9(1), 11-20
- Türkan, E. & Önder, S. (2011). Balıkesir Kenti çocuk oyun alanlarının irdelenmesi. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 8(3), 69-80.
- Ulutaş, İ. & Şimşek, İ. (2014). Ebeveynlerin çocuk oyun alanlarına ilişkin görüşlerinin belirlenmesi, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 18 (3), 413-424.
- Uysal, A. B. (2015). Çocuk oyun alanlarının geliştirilmesinde bir yerel katılım deneyimi. *Megaron*, 10(3), 430.

- Uzun, S., Müderrisoğlu, H. & Akıncı Kesim, G. (2005). Kentsel alanlardaki parklarda kullanıcı memnuniyeti: Düzce İnönü Parkı örneği. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Ormancılık Dergisi*, 1(2) : 111- 124.
- Veitch, J., Bagley, S., Ball K., & Salmon, J. (2006). Where do children usually play? a qualitative study of parents' perceptions of influences on children's active free-play. *Health&Place*, 12, 383-393.
- Yamane, T. (2001). *Temel örnekleme yöntemleri*. (İngilizceden Çeviren: Alptekin Esin, M. Akif bakır, Celal Aydın ve Esen Gürbüzsel). İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Yılmaz, A. & Öcal, T. (2021). Aksaray ilindeki çocuk oyun alanlarının çeşitli değişkenler açısından incelenmesi. *Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, 15(1), 162-171.
- Yılmaz, S. & Bulut, Z. (2003). Kentsel mekânlarda çocuk oyun alanlarının yeri ve önemi: Erzurum örneği. *Milli Eğitim Dergisi*, Sayı:158.
- Yücel, G.F. (2005). Çocuk oyun alanları tasarımı. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 55(2):99-110.



Tarihi Alanların Ses Karakterinin Belirlenmesi: İsmailbey Külliyesi, Kastamonu

Determining The Sound Character Of Historical Areas: Ismailbey Complex, Kastamonu

Nur Belkayalı¹ 

Öz

Tarihi alanları koruma çalışmalarında çoğunlukla mekânın fiziksel özelliklerine ilişkin tespitler yapılmakta, alan karakterini tanımlayan önemli unsurlardan birisi olan duyuşal özellikler göz ardı edilmektedir. Bu noktada ortaya çıkan eksikliğin altını çizmek ve tarihi alanların ses özelliğine dikkat çekmek amacıyla bu çalışma ortaya konulmuştur. Hem tarihi alanın karakterini tanımlamak hem de bu karaktere uygun mekânın düzenlenmesine ve dolayısıyla da mekân kullanımına uygun bir ses ortamının oluşturulmasına dikkat çekmek amacıyla Kastamonu kenti için önemli tarihi mekânlardan birisi olan İsmailbey Külliyesi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Çalışmada mekânın ses özelliklerinin tespiti için yaz ve kış mevsimlerinde, sabah öğle ve akşam saatlerinde belirlenen rotada yürüyüşler yapılmıştır. Yürüyüşler ile çalışma alanındaki ses düzeyleri tespit edilerek ses haritaları oluşturulmuş, ayrıca ses tipleri belirlenmiştir. Çalışma alanının geçmişteki kullanım şekli ile bugünkü kullanımının kısmen aynı olduğu, buna bağlı olarak da ses tiplerinin zaman içerisinde değişime uğramadığı, kullanım yoğunluğuna bağlı olarak ses düzeyinde değişimler olduğu tespit edilmiştir. Alanda süreklilik gösteren ön plan sesleri insan ve kuş sesi, arka plan sesi taşıt sesi, alana özgü sembol sesler ise dua (ezan) ve su sesidir. Sonuç olarak; alanın geçmişinde yer alan kullanım tipinin devamlılığının ses kaynaklarının devamlılığını sağladığı, kullanım yoğunluklarındaki artışın ve mekân çevresindeki kullanımlardan kaynaklı arka plan seslerinin ses düzeyini etkilediği, bu sebeple de mekânı karakterize eden ses özelliklerinin perdelendiği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İşitsel peyzaj, Akustik karakter, Kültürel peyzaj, Tarihi alanlar, Koruma

ABSTRACT

The physical characteristics of the space are usually taken into account, and the sensory characteristics that are one of the elements that deconstruct the character of the space are ignored in the conservation studies of historical sites. This study was put forward in order to emphasize the lack that arose at this point and to draw attention to the sound characteristics of historical areas. In order to determine the character of the historical area and to draw attention to the arrangement of the space appropriate to this character and therefore to the creation of a sound environment suitable for the use of space, Ismailbey Complex, which is one of the important historical places for Kastamonu City, were chosen as a study area. Walks were made on the designated route during the summer and winter seasons, morning and noon and evening hours. To determine the sound characteristics of the study area, sound maps were created by detecting the sound levels in the work area with walks, as well as the sound types were determined. It was determined that the past use of the study area is partially the same as its current use, and accordingly, the sound types did not change over time, there were changes in sound level depending on the intensity of use of the field. The foreground sounds that show continuity in the field were the sound of people and birds, the background sound was the sound of vehicles, and the field-specific symbol sounds were the sound of prayer (adhan) and water. As a result, it was found that the continuity of the type of use in the past of the space provides the continuity of sound sources, the increase in intensity of use and background sounds caused by use around the space affect the sound level, so the sound characteristics that characterize the space were suppressed.

¹ **Corresponded Author:** Kastamonu University, Faculty of Engineering and Architecture, Department of Landscape Architecture, nbelkayali@kastamonu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-3523-2541>



Keywords: *Soundscape, Acoustic characteristics, Cultural landscape, Historical places, Conservation*

GİRİŞ:

Peyzajın tanımlanması için karakterinin ortaya konulması, karakterinin ortaya konulması için de özelliklerin belirlenmesi gereklidir. Peyzajın tanımlanmasını görsel, kokusal, dokunsal özelliklerin yanı sıra işitsel özellikler sağlamakta, bu açıdan da peyzaj planlama ve tasarımında mutlaka değerlendirilmeye alınması gerekmektedir (Brown ve Muhar, 2004; Ge ve Hokao, 2005; Adams ve ark. 2006; Cain ve ark., 2008; Zuo ve ark., 2020). Nitekim işitsel peyzaja ilişkin çalışmalarda ses; mekânı tanımlayan ve dolayısıyla mekânın karakterini ortaya koyan bir eleman olarak değerlendirilmektedir (Adams ve ark., 2006; Yu and Kang, 2010). 1969 yılında Southworth ile sonik çevre olarak ortaya çıkan ve 1977 yılında Schafer'ın çalışmasından sonra daha bilinir hale gelen işitsel peyzaj kavramı, belirli bir alanda insanın kulağına ulaşan doğal ve insan kaynaklı seslerin bütünü olarak tanımlanmaktadır (Dubois ve ark, 2006). Mekân karakterinin işitsel özelliklere göre tanımlanmasında; ses düzeyi ölçümlerinin yanı sıra ölçümü yapılan seslerin sınıflandırılması, mekân karakteri ile uyumunun irdelenmesi ve çevresel faktörlere odaklanması gerektiği gibi (Zhang ve Kang, 2007) mekânın zamansal değişiminin de göz ardı edilmemesi gerekmektedir.

Peyzaj zamanla değişir (Antrop, 1998; Fichera ve ark. 2012). Kentsel peyzajlar içerisinde yer alan tarihi alanlar da bu değişimin içerisinde yer almaktadır (Brambilla ve Maffei, 2010). Tarihi alanların ve çevrelerinin değişimi, bu alanlarda oluşan ses ortamının da değişimini gündeme getirmektedir. Özellikle kentsel alanlardaki farklı kullanımların iç içe geçmesi ve tarihi kent merkezlerinin çoğu zaman bu kullanımların tam ortasında kalması nedeniyle farklı ses ortamlarının bir aradalığını ve bazen de çatışmasını ortaya çıkarmaktadır. Garrioch (2003), sesin kimlik oluşturduğunu ve zaman içerisinde seslerdeki değişimin aslında kentsel alanların değişimini anlamaya yardımcı bilgiler içerdiğini belirtmiştir (aktaran Liu ve ark., 2013). Zamanla değişen yaşam şartları ve özellikle nüfus artışına bağlı oluşan kullanım yoğunluklarındaki artış, kentsel tarihi alanlarda doğal seslerden çok insan kaynaklı seslerin baskın özellik kazanmasına, bazen de alandaki doğal seslerin perdelenmesine sebep olmaktadır.

Bu çalışma ile zamanla değişen tarihi alanlarda koruma çalışmaları gerçekleştirilirken, sadece fiziksel mekân özelliklerine değil aynı zamanda mekânın duyuşal özelliklerinden ses özelliklerine ilişkin tutulan kayıtların, tarihi mekân karakterine ve zamansal değişimin bu alanlara etkisine dair bilgi kaynağı olabileceği vurgulanmak istenmiştir. Çalışma alanı olarak, tarihi dokusuyla Türkiye'de önemli bir yere sahip Kastamonu kentsel sit alanında yer alan İsmailbey Camii ve Külliyesi, kentin önemli dini mekânlarından olup iletişim ve etkileşim merkezlerinden biri olması nedeniyle seçilmiştir. Çalışmada alan kullanım tipleri, ses kaynakları ve çevresel faktörlere odaklanarak, ses düzeyleri ölçülmüş, ölçüm yapılan dönemlere ilişkin iklimsel veriler tespit edilmiş, mekânsal özellikler tanımlanarak ses haritaları oluşturulmuştur. Alanın kullanım şeklindeki değişime bağlı olarak ses özelliklerinin değişip değişmediği, günümüz kullanımlarına bağlı oluşan ses ortamının alan karakteri ile uyumu ve bunun alan karakterine etkileri belirlenmeye çalışılmıştır.

1. Yöntem

İşitsel peyzaj çalışmalarında sıklıkla faydalanılan yöntem, çalışma alanında yapılan gözlemler neticesinde belirlenen rota boyunca gerçekleştirilen yürüyüş ve bu yürüyüşler sırasında farklı işitsel peyzaj bileşenlerini tanımlamaya yönelik olarak ses düzeyi ölçümleri ile ses tiplerinin belirlenmesine ilişkin dinlemelerdir (Adams, 2008; Yu ve Kang, 2010). Bu yöntemde mekânsal olarak ses düzeyinin yanı sıra ses kaynağının mekânın özellikleri ile ilişkisi de belirlenmektedir (Szeremeta ve Zannin, 2009). Çalışmada yürüyüş güzergâhı, alanın karakterini en iyi şekilde yansıtacak, günlük aktiviteleri ve ses kaynaklarını içerecek şekilde belirlenmiştir (Şekil 1). Yürüyüşler 2018 yılında gerçekleştirilmiştir.

Ses tipi ve düzeyi ölçümleri, mevsimsel değişimin etkilerinin özellikle bitkisel materyal üzerinde net gözlemlenebildiği kış ve yaz mevsiminde, mekânın kullanım yoğunluğu ve kullanımı şeklindeki değişimin belirlenebilmesi için de hafta içi ve hafta sonu sabah (08:30), öğle (12:00) akşam (18:00) saatlerinde gerçekleştirilmiş ve toplam 12 ses ölçümü yapılmıştır. Mekânın sahip olduğu ses tipi ve düzeyinin doğru tespit edilebilmesi için ise yoğun yağış ve rüzgârın olmadığı günler seçilmiştir.



Şekil 1. Çalışma alanı için belirlenen yürüyüş rotası (Google Earth, 2021)

Ses ölçümleri, akustik konforun belirlenmesinde temel kantitatif yöntemlerden birisidir (Stimac, 2005; Maffei, 2008; Tsai ve ark., 2009). Özellikle 2002 yılında Avrupa Birliği (AB) “Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönergesi” (2002/49/EC) çerçevesince tüm AB üyesi ülkelerde, nüfusun yoğun olduğu ve birincil yol sistemlerinin olduğu alanlarda gürültü analizlerinin zorunlu hale getirilmesi ile birlikte, ses düzeyi ölçümleri ile ses haritaları oluşturulmaktadır (Tsai ve ark., 2009). Avrupa Peyzaj Sözleşmesi’ni imzalayan ülkelerden birisi olması nedeniyle Türkiye’de, peyzajın karakterinin belirlenmesi çalışmalarının bir parçası olarak, işitsel peyzaj karakterinin belirlenmesine yönelik yeterli sayıda olmasa da çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda özellikle kentlerde özel niteliğe sahip alanlarda (parklar, meydanlar, tarihi alanlar) ses haritaları oluşturulmaktadır (Brambilla ve ark., 2007; Akpınar ve ark., 2013). Ölçümlerde, genellikle, ses düzeyinin zamansal ortalamasını dBA cinsinden veren “A Ağırlıklı Eşdeğer Sürekli Ses Düzeyi” (LAeq) esas alınmaktadır (Schulte-Fortkamp ve Lercher, 2003; Li ve ark., 2020). Ses haritaları, mevcut ses ortamının yürürlükteki sınır değerlerini ihlal edip etmediğini, belirli bir alanın etkilenme düzeyini veya sese maruz kalan alanların belirlenmesini sağlamakta (Guillaume ve ark., 2016) ve bu açıdan gürültü haritalarından farklılaşmaktadır (Li ve ark., 2020). Bu çalışmada ses ölçümü ve haritalandırılması akıllı telefona yüklenmiş NoiseCapture programı (Bocher ve ark., 2017) ile gerçekleştirilmiştir. Kış ve yaz dönemi, hafta içi ve hafta sonu, günün farklı zaman dilimlerinde yapılan ölçüm sonuçlarına göre hazırlanan haritalarda; ses düzeyleri 55 dB(A)’den düşük tespit edilmişse yeşil ve tonları, 55 -65 dB(A) aralığında tespit edilmişse sarı, 65 dB(A)’dan yüksek ise kırmızı ve tonları şeklinde ifade edilmiştir. Alanda ayrıca araştırmacı tarafından gözlem formu da doldurulmuştur. Çalışma alanında tanımlanan ses kaynakları;

alandaki bilinçli olarak algılanmıyor ise arka plan sesleri, bilinçli olarak algılananlar ön plan sesleri ve alana özgü sesler ise sembol sesler olarak gruplandırılmıştır. Ayrıca ses kaynaklarının alanda süreklilik gösterip göstermediği irdelenmiş, mevsimin/günün belli saatlerine özgü (ezan sesi, çan sesi, yaprak sesi, kuş sesi) sesler de dönemsel ses olarak tanımlanmıştır. Gözlem formunda mekânda duyulan ses özellikleri yanı sıra hava sıcaklığı, rüzgâr durumu gibi iklimsel verilere de yer verilmiştir (Tablo 1).

Tablo 1. Alanda tespit edilen ses tipleri ve iklim verileri

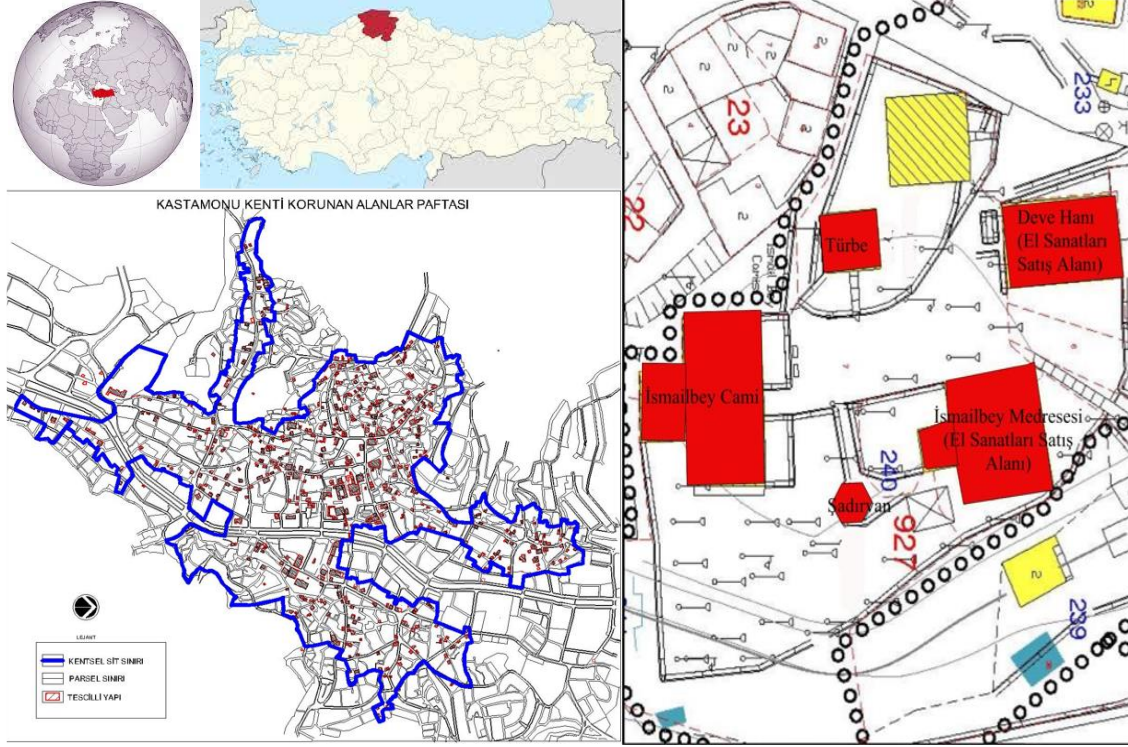
Mevsim	Hafta	Gün	Ses Özellikleri			İklim Verileri				
			Arka Plan Sesler	Ön Plan Sesleri	Sembol Sesler	Sıcaklık °C	Nem %	Rüzgr hızı km/h	Yağış mm	Yükseklik m
Kış	Hafta içi	Sabah	Taşit	Konuşma	Su	2	75	5	0	785±3
		Öğle	Taşit	Konuşma, Kuş		15	48	11	0	
		Akşam	Taşit, İnşaat	Konuşma, Ayak sesi	Su	15	48	11	0	
	Hafta sonu	Sabah	Taşit	Konuşma		7	44	5	0	
		Öğle	Taşit, İnşaat	Konuşma, Ayak sesi	Su	8	75	18	0	
		Akşam	Taşit, İnşaat	Konuşma, Ayak sesi		7	24	10	0	
Yaz	Hafta içi	Sabah	Taşit	Konuşma, Ayak sesi, Kuş	Su	21	42	7	0	
		Öğle	-	Kuş	Su	24	57	11	0	
		Akşam	-	Konuşma, Ayak sesi	Su	23	1	8	0,1	
	Hafta sonu	Sabah	Taşit	Konuşma, Ayak sesi	Su, Dua	22	60	7	0	
		Öğle	Taşit	Konuşma, Ayak sesi	Su	25	67	6	0,4	
		Akşam	Taşit	Konuşma, Ayak sesi	Ezan	23	64	8	1,2	

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) dış mekânda ve günlük yaşam saatlerindeki ses düzeyinin 55 dB(A) olmasını önermekte, bu düzeyin üzerindeki maruziyetin kullanıcılarda fizyolojik ve psikolojik olarak olumsuz etkileri olduğunu ifade etmektedir (WHO, 1999). Elde edilen sonuçlarda sesin hem düzeyi hem de alandaki sürekliliği birlikte analiz edilirken kullanıcılar üzerinde sağlık problemi oluşturup oluşturmadığı da değerlendirilmiştir.

1.1. Çalışma Alanı

Tarihi dokunun koruma kullanım dengesi çerçevesinde ele alındığı örnek kentlerden birisi olarak gösterilen, 2018 yılında Türk Dünyası Kültür Başkenti seçilen ve özellikle dini yapıları ile ön plana çıkan Kastamonu kenti, Türkiye'nin kuzeyinde, Batı Karadeniz bölgesinde yer almaktadır (41°22'38"N, 33°46'42"E). Kastamonu kent merkezinde koruma altına alınmış kentsel sit alanı pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmış olduğundan, tarihi ve kültürel değerler bakımından oldukça zengindir. Karaçomak vadisi üzerine kurulmuş kent merkezinde ilk yerleşim paleolitik döneme dayanmaktadır. Türklerin











Anadolu'yu ele geçirmesinden sonra 168 yıl gibi uzun bir süre Candaroğulları hâkimiyetinde kalan kent, sonrasında 14. yy.da Osmanlı hâkimiyetine geçmiş ve 19. yy.da vilayet olmuştur (Bakırcı, 2005). Kastamonu kentsel sit alanında (126 hektar) bulunan 564 adet taşınmaz kültür varlığı Batı Karadeniz Bölgesi'nin tescilli sivil mimarlık yapı stoğunun büyük bölümünü oluşturmaktadır (KKTB, 2020a) (Şekil 2).



Şekil 2. Çalışma alanı lokasyon haritası (Kastamonu Belediyesi, 1996)

Kentsel sit sınırında yer alan yapılardan birisi de İsmailbey Camii ve Külliyesidir (41°23'02"N, 33°46'40"E). Külliye, üzerinde MÖ 7. yüzyıla ait iki adet kaya mezarına sahip Şahinşah Kayası üzerinde yer almaktadır. Candaroğulları Beyliği'nin son hükümdarı İsmail Bey tarafından yaptırılan külliye içerisinde cami, türbe, medrese ve han bulunmaktadır. Bu yapılardan cami, Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından 2009 yılında restore edilmiş olup, temel kazısı yapılmaksızın inşa edilmiş olması nedeniyle halk arasında Temelsiz Cami olarak da bilinmektedir. Caminin içindeki geometrik şekiller ve mermer kapısı ilgi çekicidir. İsmailbey Külliyesinde yer alan türbe ise İsmail Bey'in vefatında defnedilmek amacıyla inşa edilmiştir. Türbe giriş kapısı üzerindeki mukarnaslı süslü sarkıt süslemenin İsmail Bey'in sureti olduğuna dair rivayet vardır. Yüksek âlim Niksarlı Muhyiddin adına yaptırılan ve dönemin en ünlü ilim adamlarının ders verdiği medresenin avlusundaki küçük havuzun, astronomi dersleri için yapıldığı belirtilmektedir. Deve Hanı, ticaret amaçlı gelen deve kervanlarının konakladığı han olduğu için bu ismi aldığı ifade edilmektedir (VBM, 2009). Cami ile medrese arasında yer alan şadırvanın kesme taştan yapılmış olan altıgen bir su haznesi bulunmaktadır. Şadırvanın üzeri ise 1994 yılında altı beton sütuna oturan çatı ile örtülmüştür (TDV, 2020). Bugün ibadete açık olan cami ve türbe ilk yapım amacı doğrultusunda kullanılırken; han ve medrese, konaklama ve eğitim amacı dışında turizm amaçlı yöresel el sanatları satış alanı olarak kullanılmaktadır (KKTB, 2020b) (Tablo 2).

Tablo 2. Çalışma alanı genel özellikleri

İsmailbey Camii	Yapım Yılı	1454	 
	Önceki Fonksiyon	İbadet	
	Şimdiki Fonksiyonu	İbadet	
Türbe	Yapım Yılı	1454-1457	 
	Önceki Fonksiyon	İbadet	
	Şimdiki Fonksiyonu	İbadet	
İsmailbey Medresesi	Yapım Yılı	1454-1485	 
	Önceki Fonksiyon	Eğitim	
	Şimdiki Fonksiyonu	Turizm, Ticaret	
Deve Hanı	Yapım Yılı	1460	 
	Önceki Fonksiyon	Konaklama	
	Şimdiki Fonksiyonu	Turizm, Ticaret	
Şadırvan	Yapım Yılı	1454-1457	 
	Önceki Fonksiyon	Çeşme	
	Şimdiki Fonksiyonu	Çeşme	

2. Bulgular

Çalışmada alanında yapılan gözlemler ve ölçümler sonucunda ses tipleri ve düzeyleri belirlenmiştir. Tespit edilen ses düzeyleri ile ses haritaları oluşturulmuştur.

2.1. Ses Kaynakları

Alandaki ana ses kaynakları, 229 m uzunluğundaki rota üzerinde gerçekleştirilen yürüyüş ile tespit edilmiştir (Tablo 1). Yapılan tespitlerde mevsimsel değişimden etkilenmeksizin külliyein kuzeybatısından geçen taşıt yolu tarafında taşıt sesinin arka planda süreklilik gösterdiği, külliye içerisinde ise insan sesinin ön planda yani bilinçli olarak algılandığı ve süreklilik gösterdiği belirlenmiştir. Külliyein kullanım yoğunluğundaki değişime bağlı olarak ses düzeylerinde değişim tespit edilmişse de alanda insan kaynaklı sesler ön plana çıkmaktadır. Alanda bulunan şadırvan nedeniyle su sesi alanda sürekli olarak duyulan ve alana özgü olan seslerden birisidir. Su sesinin insan faaliyetlerinin düşük yoğunlukta olduğu zaman dilimlerinde (sabah-akşam) ya da su kaynağına yaklaşıldığında daha net duyulduğu belirlenmiştir.

Camiden günde beş defa yaklaşık 2 dakika olarak duyulan ezan ve dua sesine bağlı olarak külliye içerisinde dönemsel insan kaynaklı ses düzeyinde anlık artışlar gözlenmiştir. Özellikle alanın turizm amaçlı kullanımı nedeniyle ziyaretçi sayısında bazı dönemlerdeki artışa bağlı olarak konuşma sesi, ayak sesi gibi insan kaynaklı ses düzeylerinde artış olduğu tespit edilmiştir. Ölçüm yapılan süre içerisinde, külliyein yakın çevresinde yapımı devam eden inşaatlardan kaynaklı ses kaynağı tespit edilmişse de bu kaynak dönemsel ve arka plan sesi olarak belirlenmiştir. Külliye bahçesinde yer alan bitkilerin özellikle yapraklı olduğu dönemde (ilkbahar-yaz-sonbahar) daha yoğun duyulan kuşların sesi, çevrede yaşayanların yem vermesi nedeniyle kış aylarında alana gelen kuşlardan da duyulmaktadır. Ancak insan kullanım yoğunluğundaki artışın, su sesinin olduğu gibi kuş sesinin de bazen duyulmamasına sebep olduğu tespit edilmiştir.

Külliyein içerisinde yer alan dini yapıların kullanım şekli ilk kullanım amaçları ile aynı iken han ve medresenin kullanım şekilleri değişmiştir. Ancak kullanım şekillerindeki değişimin ana ses kaynağını oluşturan insan sesinde değişime sebep olmadığı ortaya çıkmıştır. Benzer şekilde şadırvanın da ilk yapıldığı dönemle (yapısal anlamda bazı eklemeler yapılmışsa da) aynı kullanım amacına hizmet ediyor olması nedeniyle su sesinin de geçmişten günümüze alanda süreklilik gösterdiği belirlenmiştir. Külliyein yapıldığı dönem göz önüne alındığında ise trafik sesinin alanda zamanla meydana gelen bir ses kaynağı olduğu ortaya çıkmıştır.

2.2. Ses Düzeyi Ölçümleri

İsmailbey Külliyesi'nde gerçekleştirilen yürüyüşler sonucunda elde edilen değerler dönemlere göre değerlendirildiğinde ses düzeyi bağlamında; kış döneminde yapılan ölçümlerde en yüksek ve en düşük değer hafta içi ve sabah (91,8 dB/42,7 dB); yaz döneminde ise en yüksek değer hafta sonu ve akşam (95,9 dB), en düşük değer hafta içi ve öğlen (28,2 dB) olduğu görülmüştür. Değerlendirme yıl boyunca yapıldığında ise en yüksek değer yazın, hafta sonu ve akşam saatinde (95,9 dB), en düşük değer ise yine yazın ve öğlen saatinde (28,2 dB) olduğu tespit edilmiştir. Ortalama ses düzeyi değerleri incelendiğinde ise en yüksek değer yine yazın, hafta sonu ve akşam ölçümünde (83,6 dB); en düşük ortalama değer yazın, hafta içi ve akşam ölçümünde (54,7 dB) olduğu belirlenmiştir (Tablo 3).

Tablo 3. Ses düzeyi ölçümleri

Dönem	Kış						Yaz					
	Hafta içi			Hafta sonu			Hafta içi			Hafta sonu		
Ses Düzeyi	Sabah	Öğle	Akşam	Sabah	Öğle	Akşam	Sabah	Öğle	Akşam	Sabah	Öğle	Akşam
Leq max	91,8	80,7	82,7	77,4	70,1	71,2	79,4	74,7	64,5	69,4	70,4	95,9
Leq min	42,7	45,6	44,3	46,4	47,0	46,6	43,5	28,2	46,1	43,8	44,0	45,4
Leq ort	68,8	58,9	61,8	60,4	58,4	58,9	59,2	55,4	54,7	57,2	57,6	83,6

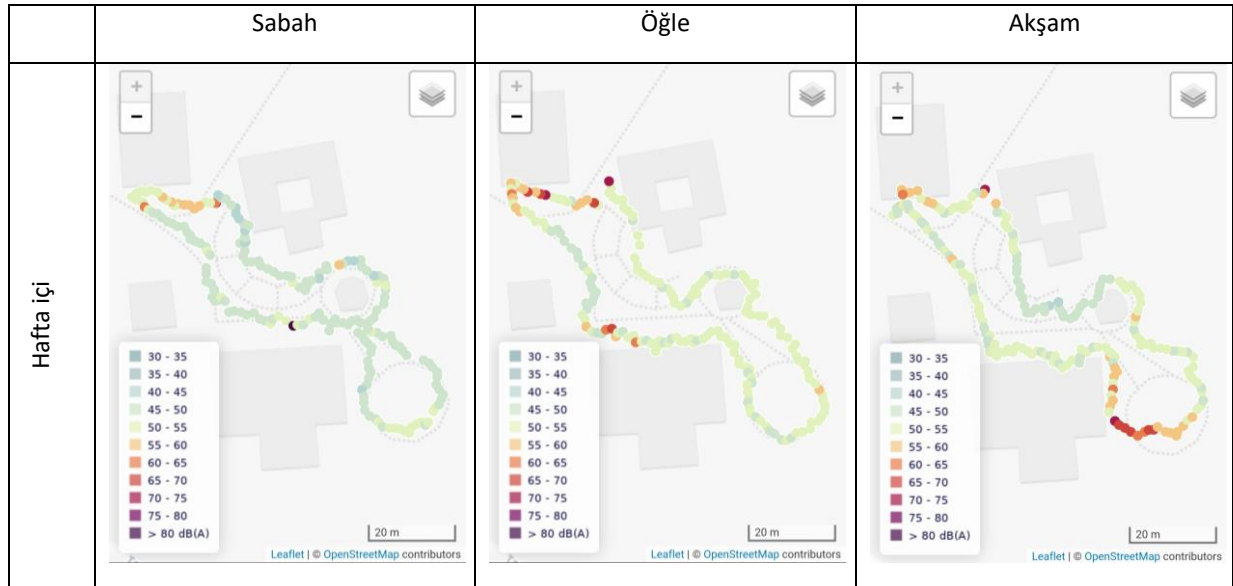
Çalışma alanında yapılan ölçüm sonuçlarına göre ortalama değerlerin 55-60 dB(A) düzeyinde kaldığı, kullanıcılarda sağlık problemi oluşturacak düzeye ise sadece yazın, hafta sonu ve akşam ölçümünde ulaşıldığı görülmüştür. Bu ölçümde ses düzeyinin külliye'deki hoparlörden okunan ezan nedeniyle anlık artış gösterdiği, diğer ölçüm sonuçlarında bu düzeye hiç çıkmadığı belirlenmiştir.

2.3. Ses Haritaları

İsmailbey Külliyesi'nde yürüyüş rotası boyunca yapılan ölçümlerin sonucunda elde edilen ses haritaları, kış dönemi (Tablo 4) ve yaz dönemi (Tablo 5) olmak üzere iki tabloda gösterilmiştir.

Kış dönemi için oluşturulan haritalar incelendiğinde; hafta içi ve öğlen saatlerinde taşıt trafiğindeki artışa bağlı olarak külliye'nin kuzeybatısındaki yolda ses düzeyinin arttığı, akşam ölçümünde ise caminin güneydoğu cephesinde bulunan oturma alanında ibadet saatini bekleyen ya da dinlenmek için gelen ziyaretçilerin kullanımı nedeniyle ses düzeyinin arttığı görülmüştür. Hafta sonu ve sabah saatlerinde külliye'nin taşıt yoluna yakın kısımları dışında sessiz olduğu, öğlen ve akşam saatlerinde ise kullanım yoğunluğundaki artışa bağlı olarak külliye'nin genelinde ses düzeylerinde artış olduğu ancak insan sağlığına zarar verecek düzeye ($Leq_{ort} < 70 \text{ dB(A)}$) çıkmadığı belirlenmiştir (Tablo 4).

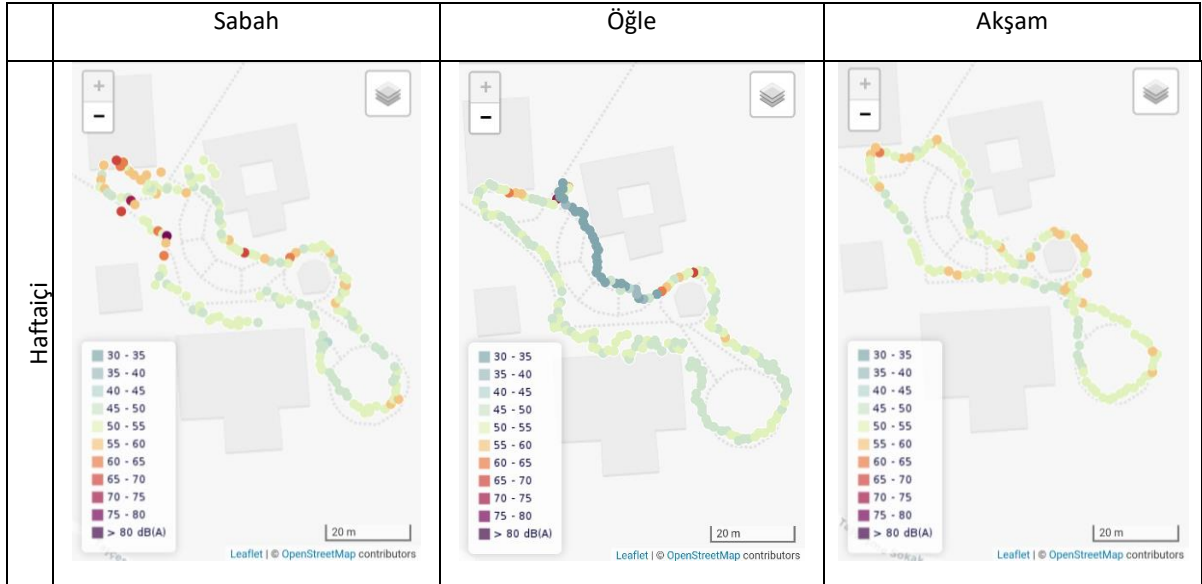
Tablo 4. Çalışma alanı kış dönemi ses haritaları

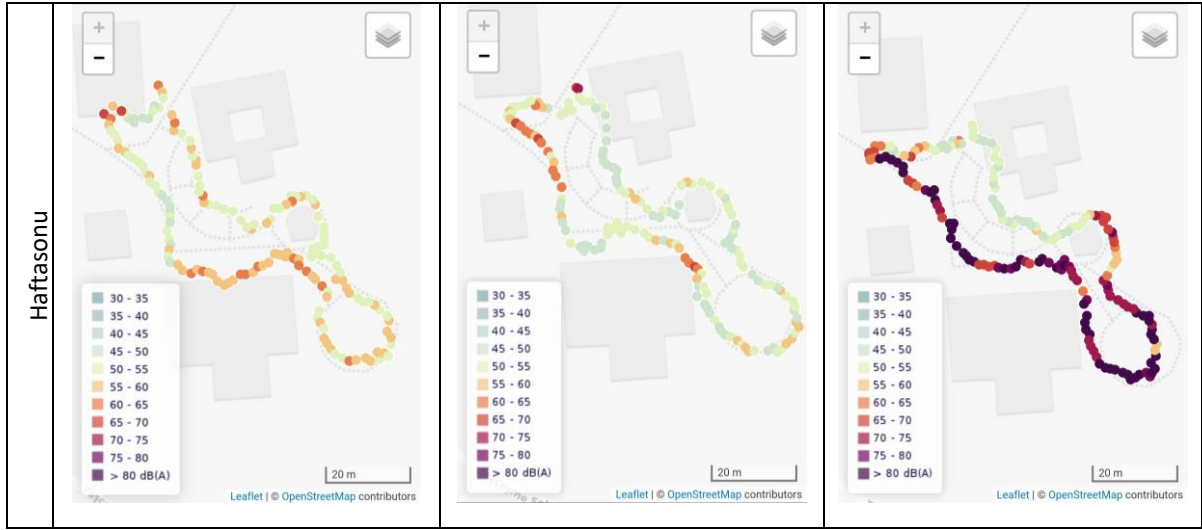




Yaz dönemi ve hafta içi ölçümlerinde ses düzeyinin kış dönemine göre daha düşük olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra alandaki en yüksek ses düzeyi yaz döneminde, hafta sonu ve akşam ölçülmüştür. Diğer dönemlere göre oluşan bu farklılığa ise ölçüm yapılırken camiden hoparlör ile ezan okunması sebep olmuştur. Alanda dönemsel olarak ifade edilen bu ses kaynağının ölçümüne çalışmada özellikle yer verilmiş ve ses düzeyinin ne kadar yükseldiği belirlenmek istenmiştir. Bu sebeple ölçüm ezan okunmadığı bir zamanda tekrar yapılamamıştır. Hafta içi ve sabah saatlerinde taşıt yolu tarafında ses düzeyinde artış gözlenirken, öğlen ölçümünde yaz döneminin en düşük düzeyi tespit edilmiştir. Akşam saatlerinde de kullanımların yakın çevresinde insan kaynaklı sesler ve bunlara bağlı ses düzeyinde artış gözlenirse de rahatsızlık verecek düzeyde (<55 dB(A)) olmadığı görülmüştür. Hafta sonu ölçümlerinde hafta içine göre öğlen ve akşam saatlerinde ses düzeyinde artış belirlenmiştir. Kullanıcı yoğunluğundaki artış, ses düzeylerinin de artışına sebep olmuştur (Tablo 5).

Tablo 5. Çalışma alanı yaz dönemi ses haritaları





Alanda farklı kullanımların yer alması nedeniyle ses düzeyinde değişimler görülmüştür. Özellikle külliye'nin kuzeybatı tarafından geçen taşıt yoluna bağlı ses düzeyi 55 dB(A)'in üzerinde belirlenmiştir. Ayrıca diğer alanlara oranla daha sık kullanıma sahip olan cami ve türbenin çevresinde, kullanım yoğunluğunun artışıyla ses düzeylerinde yükselmelerin olduğu tespit edilmiştir. Alandaki su sesi ve kuş sesi gibi doğal ses kaynaklarının yoğunluğunun yüksek olmadığı ve ses haritalarında düşük ses düzeylerine sahip oldukları ortaya çıkmıştır (Tablo 4, 5).

Alanda yapısal unsurların ağırlık göstermesi nedeniyle bitkilendirmeye bağlı mevsimsel değişim ses ölçümlerinde büyük bir fark oluşturmamıştır. Alanda yoğun bir bitkilendirme olmaması yanında kullanılan bitkilerin genellikle ibrelili türler olması ve bu bitkilerin de ses kaynaklarının bulunduğu noktaların üstünde dallanma ve yapraklanma göstermesi nedeniyle (Tablo 2) ses düzeyinde bitki örtüsünün etkisi görülmemiştir (Tablo 4, 5).

3. Tartışma

Tarihi bir mekân olan İsmailbey Külliyesi'nin ses özelliklerinin tespitine ilişkin gerçekleştirilen bu çalışmada elde edilen bulgular, farklı ülkelerdeki tarihi mekanlarda yapılan çalışma sonuçları (Brambilla ve ark., 2007; Barrigón ve ark., 2013) ile benzer sonuçları ortaya koymuştur. Sonuçlar bu tarz alanlarda özellikle insan sesi, ayak sesi, trafik sesi gibi insan kaynaklı seslerin ön plana çıktığını göstermiştir. Ayrıca Huang ve Kang (2015)'in Lhasa'da yaptıkları çalışmada, dini yapıların çevresinde yapının kullanım amacıyla da örtülecek şekilde seslerin (dua, ezan) ön plana çıktığı ifade edilmiştir. Nitekim İsmailbey Külliyesi'nde de özellikle ibadet saatlerinde dini sesler, alanda baskın özellik kazanmıştır. Bu sonuçlar bize özellikle bir mekânın bulunduğu yerinin, kullanım amacının ve ses kaynaklarının birbiri ile örtüştüğünü göstermektedir. İnsan unsurunun ön planda olduğu bu tarz alanlarda gayet doğal olarak insan kaynaklı sesler ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla bir mekânın özelliklerini irdelerken ses kaynakları bize bilgi kaynağı olmakta, alanın kullanım amacına ilişkin bilgiler vermektedir. Burada pek tabii ki ayırt edici olan husus, alanın kullanım amacı ile ses kaynaklarının örtüşüp örtüşmediğidir. Şu bir gerçektir ki mekanlarda doğru bir planlama ve tasarım çalışması ortaya konulmamış ise asıl kullanım amaçlarının dışında kullanıma sahip olabilmekte, bu ise alanın sahip olduğu özelliklerin zaman içerisinde kaybolmasına sebep olmaktadır.

Kentsel işitsel peyzajları karakterize eden ses kaynağı doğal olarak insan kaynaklı seslerdir. Kullanım yoğunluğundaki artış, insan kaynaklı seslerden insan sesinin bile bazen rahatsız edici boyuta ulaşabileceğini göstermektedir. Özellikle nüfus artışına bağlı olarak kullanım yoğunluklarının her geçen gün artmasına ek olarak bir de kent merkezlerinde yer alan tarihi mekânların turizm amaçlı yoğun kullanımları eklendiğinde, Yi ve Huang (2013)'in çalışmalarında ifade ettikleri gibi, ses düzeyi

istenmeyen boyutlara ulaşabilmektedir. Bir yandan turistler gürültüden uzak hoşça giden ses kaynaklarına sahip alanlar isterlerken bir yandan kendileri gürültü kaynağı olabilmektedirler. İsmailbey Külliyesi'nde gerçekleştirilen bu çalışma sonuçları; alanın genelinde insan kaynaklı seslerin ön planda olduğunu, doğal seslerin baskılandığını ve özellikle de ses düzeyindeki artışların kullanım yoğunluğundaki artışa bağlı olarak ortaya çıktığını göstermiştir. Bu durum ise bu tarz tarihi alanların kullanım amacının ve dolayısıyla kullanım yoğunluğunun doğru belirlenmesi gerektiğine işaret etmektedir. Nitekim bu alanların geçmişinde hâkim olan ses özelliğinin yeni kullanım amacına bağlı olarak ortaya çıkan ses tipi ve düzeyinin arka planında kalmamasına dikkat edilmesi, alanın kimliğinin korunması anlamında önem taşımaktadır. Aksi takdirde arka planda kalan ve alanı karakterize eden bu seslerin kaynakları, zaman içerisinde kaybolduğunda fark edilmeyecektir.

Elde edilen sonuçlarda dikkat çeken bir diğer husus, tarihi alanların işitsel peyzajlarına ilişkin yapılan çalışmalarda ortak ses unsurlarının ön plana çıktığı, ancak tüm alanlarda trafik sesinin alan karakteri üzerinde olumsuz etkisi olduğudur. Özellikle kentsel alanlarda motorlu araçların genelleştirilmiş kullanımı düşük frekanslı seslere yol açarak kalıcı ve sürekli arka plan gürültüsüne yol açmaktadır (Raimbault ve Dubois, 2005). Çalışmamızda da özellikle Külliye'nin kuzeybatısında yapılan ölçümler sonucunda alanın taşıt yolu ile komşu olmasına bağlı olarak sürekli ve arka planda duyulan motorlu araç sesi tespit edilmiştir. Bu tarz arka plan sesleri bazen alanda hâkim olması gereken ses özelliklerini baskılamakta, ses düzeyinin artmasına sebep olmaktadır. Bu noktada ayırt edilmesi gereken arka plan sesi olarak ifade edilen ses kaynağıdır. Trafik sesi arka plan sesi olarak gürültüye sebep olurken özellikle arka planda kalan ve düşük düzeydeki doğal sesler ise kullanıcıları bu düşük düzeydeki sesleri duyabilmek için daha sessiz olmaya yönlendirmektedir (Yang ve Kang, 2005). Çalışma alanında yapılan gözlemler ve dinlemelerde kullanıcıların insan kaynaklı seslerin arkasında kalan su sesi ve kuş sesini duyabilmek için daha sessiz kaldıklarını göstermiştir. O yüzden özellikle çalışma alanı gibi özelliklere sahip alanlarda ses düzeyinin mekân karakteri ile uyumlu olmasını sağlamak için doğal ses kaynakları (kuş sesi, su sesi, rüzgâr sesi vb.) artırılabilir. Buradaki hedef, mekânı daha sessiz hale getirmekten çok mekâna karakter kazandıran ses kaynaklarının diğer ses kaynakları ile baskılanmasının önüne geçebilmektedir. Nitekim mekan kullanım tercihinin ses ile ilişkisini araştıran çalışmalar, kullanıcıların mekan tercihinde ses kaynaklarının düzeyinin düşük olmasına değil o mekanın karakterine uygun ses kaynaklarının olmasına dikkat ettiğini ifade etmektedir (Nilsson ve Berglund, 2006; Tardieu ve ark., 2008; Szeremeta ve Zannin, 2009; Jennings ve Cain, 2013; Kang, 2015; Li ve ark., 2020). Çalışma sonuçlarına bakıldığında, Külliye'nin kullanım yoğunluğu arttığı dönemlerde ve camiden ezan okunduğu zamanlarda en yüksek ses düzeyine ulaşılmasına rağmen kullanıcıların alanı yoğun şekilde kullanmaya devam ettikleri görülmüştür. Çalışma alanında her ne kadar arka planda kalan trafik sesi, su sesi gibi sembol seslerin duyulmasını baskılasa da, ses kaynaklarının alanın kullanım amaçlarıyla örtüşmesinin mekân karakterini ve dolayısıyla kullanıcıların tavırlarını olumlu yönde etkilediği düşünülmektedir.

SONUÇ:

Kentsel alanlar içerisinde koruma statüsüne sahip tarihi alanlar zaman içerisinde sahip oldukları fiziksel ve duyuşsal özellikleri kısmen ya da tamamen kaybetmektedir. Özellikle bu kayıplar günlük hayat içerisinde insanların çok alışık oldukları ortamların, yaşam şekillerinin dolayısıyla kültürlerin kaybolmasını da beraberinde getirmektedir. İnsanlar yaşadıkları ortamda günlük yaşamlarını kolaylaştıracak duyuşsal referanslara ihtiyaç duyarlar. Günlük hayatın içerisinde duyulan bir çan sesi zaman hakkında bilgi verirken, dua sesi ibadet zamanını hatırlatmaktadır. İnsanların kendi yaşamlarında referans olarak kullandıkları bazı ses kaynaklarının alandan uzaklaştırılması, insanların mekânda kaybolmasına ve/veya kendilerini kaybolmuş hissetmelerine sebep olmaktadır. Dolayısıyla kentler içerisinde yer alan tarihi mekanlardan elde edilecek bilgilerden birisi olması gereken ses kaynaklarının, kullanıcıların aidiyet duygusunun devamı için de büyük önem taşıdığı göz ardı

edilmemelidir. Aidiyet duygusunu destekleyen önemli unsurlardan birisi de mekân kimliğidir. Günümüzde mekanların bir kimliğe sahip olması ya da sahip olduğu kimliği koruyabilmesi çabası kentsel planlama ve tasarım çalışmalarının temel çalışma konuları arasında yer almaktadır. Mekân kimliğinin tanımlanmasında ise o kimliği oluşturan özelliklerin tespiti önemlidir ve bu özelliklerden birisi de mekânın sahip olduğu ses kaynaklarıdır. Özellikle tarihi alanlarda mekân kimliğinin korunması ve bunun bir parçası olarak ses kaynaklarının alan kimliğine uyumu, üzerinde durulması gereken bir konudur. Çünkü mekândaki ses kaynakları bazen mekânın karakteri ile uyumlu bir özellik ortaya koyarken bazen de mekânla uyuşmayan ses kaynakları söz konusu olmakta, bazen mekândaki sesler zaman içerisinde devamlılık gösterirken bazen de yaşam şartlarının değişimine bağlı olarak değişim göstermektedir. Bu durum ise bu alanların korunması ve gelecek nesillere aktarılması aşamasında karşımıza büyük bir sorun olarak çıkmaktadır. Özellikle bu alanların kimliği ile örtüşmeyen unsurların ön plana çıkması, bu alanların sahip olduğu özelliklerin de geri planda kalmasına sebep olmaktadır. Bu sebeple bu çalışmada özellikle tarihi alanların korunması çalışmalarında gerçekleştirilen envanter ve analiz çalışmalarında duyuşal unsurlarında göz önünde bulundurularak, önemli bir veri olarak ön plana çıkıyorsa tespit edilmesi ve bu unsurun da koruma altına alınmasına dikkat çekmek istenmiştir.

Bu bakış açısıyla ortaya konulan bu çalışma sonuçları, çalışma alanının kullanım şekillerinde tarihi süreç içerisinde çok büyük değişiklikler olmaması nedeniyle ses kaynaklarının değişmediğini, tespit edilen ses kaynaklarının da mekanların kullanım amacıyla örtüşüğünü göstermiştir. Külliye kent tam merkezinde yer alması, kentin önemli ibadet alanlarından birisi olması ve bunun yanı sıra külliye içerisinde yer alan medrese ve hanın ticaret ve turizm amaçlı kullanımı göz önünde bulundurulduğunda, alanda tespit edilen ses kaynaklarının ve düzeylerinin kabul edilebilir düzeyde olduğu belirlenmiştir. Alanda tespit edilen ses kaynakları değerlendirildiğinde ise insan kaynaklı seslerin alandaki ses düzeyini arttırdığı, doğal seslerin ise düşük ses düzeyi nedeniyle insan kaynaklı seslerin arka planında kaldığı ifade edilebilir. Ses haritaları incelendiğinde alanın genelinde ses düzeylerinin 55 dB(A) altında baskın olduğunu göstermiştir. Bu ise bize çalışma alanında gürültü olarak ifade edilebilecek bir ses ortamının olmadığını göstermiştir. Yapılan ölçüm sonuçları zamansal değişim açısından değerlendirildiğinde, alanda her iki mevsimde de hafta sonları ses düzeylerinde artış olduğu görülmüştür. Alanın hafta sonları özellikle kent dışından gelen ziyaretçiler tarafından yoğun olarak kullanılması bu artışa sebep olmaktadır. Çalışma alanı içerisinde yer alan han ve medresede yer alan ticaret birimleri turistler tarafından cami ve türbe kadar ilgi görmediği için bu mekanların çevrelerinde ses düzeyleri düşük olarak ortaya çıkmıştır. Çalışma alanında gerçekleştirilen ses düzeyi ölçüm sonuçlarına göre değerler WHO tarafından önerilen 55 dB(A)'nın üzerinde belirlenmiş olsa da insan sağlığına zarar verecek düzeye uzun süreli olarak ulaşmadığı da (70 dB(A)) görülmüştür. Dolayısıyla çalışma alanının işitsel konfor anlamında uygun olduğu ifade edilebilir.

Alanın büyük kısmında kullanım tipinin değişmemesi, ses ortamının ve dolayısıyla alanın sahip olduğu özelliklerin de devamlılığını sağlamıştır. Alanda ses kaynağı ve düzeyi anlamında olumsuz olarak ifade edilebilecek tek ses trafiğe bağlı oluşan ve arka planda süreklilik gösteren taşıt sesidir. Özellikle külliye taşıt yolu tarafında yol kenarı bitkilendirmesinin yoğunluğunun arttırılması ile ortaya çıkan bu olumsuz durumun önlenebileceği düşünülmektedir. Ayrıca alanda kuş sesi, su sesi gibi doğal ses kaynakları varken bunların insan kaynaklı seslerin arkasında kalmasının önlenmesi için de doğal ses kaynaklarının arttırılması gerekmektedir. Külliye içerisinde düşük yoğunluklu olarak gerçekleştirilen bitkilendirme çalışmasının tekrar gözden geçirilmesi uygun olacaktır. Külliye içerisinde yer alan tarihi yapıların silüetlerini etkilemeyecek ancak vurgulayacak bitkilendirme çalışmalarının, aynı zamanda mekândaki ses ortamının kontrolü anlamında da önemli olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda alanda *Acer pseudoplatanus*, *Tilia cordata*, *Cupressus sempervirens leylandii*, *Cupressocyparis leylandii*, *Pyracantha coccinea*, *Crataegus monogyna*, *Forsythia intermedia*, *Lonicera tatarica*, *Philadelphus coronarius* gibi türlerin kullanımı önerilebilir.

Ses haritaları bize etkilenen alanları işaret etmektedir. Külliye her dönemde, özellikle taşıt yoluna yakın alanlar ile cami çevresi en fazla etkilenen alanlar olarak tespit edilmiştir. Tespit edilen ses düzeylerinin de bu alanlarda kabul edilebilir düzeylerin (55dB(A)) üzerinde olduğu görülmüştür. Bu sebeple haritalar ve ölçüm sonuçları bize özellikle Külliye içerisinde bu noktalarda ses düzeyinin azaltılması için gerekli yapısal ve bitkisel önlemlerin alınması gerektiğine işaret etmektedir. Ayrıca su ve kuş sesi gibi doğal seslerin şadırvan çevresinde yoğunlaşmasına rağmen ses düzeyinin düşük olduğu görülmüştür. Bu doğal seslerin alanın genelinde hissedilebilmesi için de diğer kaynakların ses düzeylerinin azaltılması yönünde tasarım çalışmaları yapılması, aynı zamanda özellikle şadırvan çevresinde yoğun bitkilendirme yapılmaması önerilebilir.

Çalışma sonuçları, İsmailbey Külliyesi'nin akustik karakterinin alanın kullanım tipinden, kullanıcı yoğunluğundan ve arka plan kullanımlarına bağlı seslerden (trafik sesi gibi) etkilendiğini göstermiştir. Bu anlamda da her mekânın özelliğine göre kullanım tipinin belirlenmesi, kullanıcı yoğunluğunun kontrol edilmesi, istenen ve istenmeyen seslerin belirlenerek, bu ses kaynaklarının arttırılması ya da azaltılması için gerekli planlama ve tasarım çalışmaları yapılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Doğal kaynaklı seslerin bu tarz alanlarda arttırılması ile özellikle mekân karakterine uygun akustik çevrenin oluşturulması sağlanabilir. Etki alanlarına işaret eden ses haritalarının da özellikle tarihi alanlarda koruma çalışmaları için önemli yönlendirmeler sağlayacağı ve bu alanlarda öncelikli bölgelerin belirlenmesinde yardımcı olacağı düşünülmektedir.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Herhangi bir çıkar çatışması yoktur.

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

Finansal Destek: Kastamonu Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir (Proje No: KÜ-BAP04/2016-2, 2019).

Teşekkür: KÜ-BAP04/2016-2 nolu projede araştırmacı olarak görev alan Dr. Öğr. Üyesi Işıl KAYMAZ ve Prof. Dr. Nevin AKPINAR'a kavramsal çerçevedeki katkılarından dolayı teşekkür ederim.

KAYNAKÇA:

Adams, M. (2008). Soundscapes and urban design: taking professionals out of the Office. Methods Workshop: Researching Social Relations in Sub/Urban Environments, <http://www.reallifemethods.ac.uk/events/vitalsigns/> /programme/presentations/vital-signs-5a-adams.pdf.

Adams, M., Cox, T., Moore, G., Croxford, B., Refaee, M., Sharples, S. (2006). Sustainable soundscapes: noise policy and the urban experience., Urban Studies, 43, : 2385-2398.

Akpınar, N., Belkayalı, N., Kaymaz, I., Turan, F., Büyükşahin Sunal, A., Oğuz, D. (2013). Kent parklarında işitsel peyzaj (soundscape) algısı ve kullanıcı tercihlerinin yaşam kalitesi kapsamında değerlendirilmesi: Ankara örneği., 110Y186 nolu Tübitak projesi sonuç raporu, Ankara.

Antrop, M. (1998). Landscape change: Plan or caos?. Landscape and Urban Planning, 41 (1998): 155-161.

Bakırcı, S. (2005). Kastamonu tarihi kent merkezi'nin peyzaj mimarlığı açısından değerlendirilmesi üzerine bir araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

- Barrigón Morillas, J.M., Gómez Escobar, V., Rey Gozalo, G. (2013). Noise source analyses in the acoustical environment of the medieval centre of Cáceres (Spain). *Applied Acoustics*, 74: 526–534.
- Bocher, E., Petit, G., Picaut, J., Fortin, N., Guillaume, G. (2017). Collaborative noise data collected from smartphones. *Data Brief.*, 14: 498–503.
- Brambilla, G., De Gregorio, L., Maffei, L., Can, Z. Y., & Ozcevik, A. (2007). Comparison of the soundscape in the historical centres of Istanbul and Naples. In *INTER-NOISE and NOISE-CON Congress and Conference Proceedings*, Institute of Noise Control Engineering,. (Vol. 2007 , No.(4):, pp. 2885-2892).
- Brambilla, G., De Gregorio, L., Maffei, L., Can, Z. Y., Ozcevik, A. (2007). Comparison of the soundscape in the historical centres of Istanbul and Naples in *Proceedings of Inter-noise07* 3068–3075.
- Brambilla, G., Maffei, L. (2010). Perspective of the soundscape approach as a tool for urban space design. *Noise Control Eng.. J.*, 58 (5): 532-539.
- Brown, A.L., Muhar, A. (2004). An Approach to the acoustic design of outdoor space. *J. Environ. Plan. Manag.*, 47: 827–842.
- Cain, R., Jennings, P., Adams, M., Bruce, N., Carlyle, A., Cusack, P., Davies, W., Hume, K., Plack, C.J. (2008). *Sound-Scape: A framework for characterising positive urban soundscapes.*, *Acoustics'08 Paris*, June 29-July 4, 3261- 3264.
- Dubois, D., Guastavino, C., Raimbault, M. (2006). A cognitive approach to urban soundscapes: using verbal data to access everyday life auditory categories., *Acta Acustica United with Acustica*, 92, 865-874.
- Fichera, C.R., Modica, G., Pollino, M. (2012). Land Cover classification and change-detection analysis using multi-temporal remote sensed imagery and landscape metrics. *European Journal of Remote Sensing*, 45(1),): 1-18.
- Garrioch, D. (2003). Sounds of the city: the soundscape of early modern European towns. *Urban History*, 30 (1): 5–25.
- Ge, J., Hokao, K. (2005). Applying the methods of image evaluation and spatial analysis to study the sound environment of urban street areas. *Journal of Environmental Psychology*, 25: 455-466.
- Google Earth. (2021). İsmailbey Külliyesi uydu görüntüsü, Image 2021 © Maxar Technologies, https://earth.google.com/web/@41.38310113,33.77797039,961.0849426a,0d,35y,-0.1666h,29.2845t,0r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=tr.
- Guillaume, G., Can, A., Petit, G., Fortin, N., Palominos, S., Gauvreau, B., Bocher E, Picaut, J. (2016). Noise mapping based on participative measurements. *Noise Mapping*, 3(1),): 140-156.
- Huang, L., Kang, J. (2015). The sound environment and soundscape preservation in historic city centres—the case study of Lhasa. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 42: 652 – 674
- Jennings, P., Cain, R. (2013). A framework for improving urban soundscapes. *Appl Acoust*, 74: 293–299.
- Kang, J. (2015). From environmental noise control to soundscape design. *Int J Acoust Vibr*, 20: 62.

- Kastamonu Belediyesi. (1996). Kastamonu İmar Planı. Kastamonu Belediyesi, Kastamonu.
- KKTB. (2020a). Tarihi evler ve konaklar: Kastamonu sivil mimarlık örnekleri ve konakları. Kastamonu İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. Erişim Adresi: <https://kastamonu.ktb.gov.tr/TR-63867/tarihi-evler-ve-konaklar.html>, Erişim Tarihi: 22/03/2020
- KKTB. (2020b). İsmailbey Külliyesi. Kastamonu İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. Erişim Adresi: <https://kastamonu.ktb.gov.tr/TR-93961/ismailbey-kulliyesi.html>, Erişim Tarihi: 22/03/2020
- Li, R., Ou, D., Pan, S. (2020). An improved service quality measurement model for soundscape assessment in urban public open spaces. *Indoor and Built Environment*, 30(7): 985-997., <https://doi.org/10.1177/1420326X20925527>.
- Liu, J., Kang, J., Luo, T., Behm, H., Coppack, T. (2013). Spatiotemporal variability of soundscapes in a multiple functional urban area. *Landscape and Urban Planning*, 115: 1–9.
- Maffei, L. (2008). Urban and quiet areas soundscape preservation., VI Congreso Iberoamericano de Acustica- FIA 2008, Buenos Aires.
- Nilsson, M.E., Berglund, B. (2006). Soundscape quality in suburban green areas and city parks. *Acta Acustica United with Acustica*, 92: 857-864.
- Raimbault, M., Dubois, D. (2005). Urban soundscapes: experiences and knowledge. *Cities*, 22 (5): 339-350.
- Schulte-Fortkamp, B., Lercher, P. (2003). The importance of soundscape research for the assessment of noise annoyance at the level of the community., *TecniAcustica*, 2-4 October 2013, Bilbao.
- Stimac, A. (2005). Implementation of directive 2002/49/EC in EU candidate state: experience in Croatian noise mapping projects., *ForumAcusticum*, Budapest.
- Szeremeta, B., Zannin, P.H.T. (2009). Analysis and evaluation of soundscapes in public parks through interviews and measurement of noise. *Science of the Total Environment*, 407: 6143-6149.
- Tardieu, J., Susini, P., Poisson, F., Lazareff, P., McAdams, S. (2008). Perceptual study of soundscapes in train stations. *Applied Acoustics*, 69: 1224-1239.
- TDV. (2020). İsmailbey Külliyesi. Erişim Adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/ismail-bey-kulliyesi>, Erişim Tarihi: 22/03/2020.
- Tsai, K.T., Lin, M.D., Chen, Y.H. (2009). Noise mapping in urban environments: a Taiwan study. *Appl Acoust*, 70 (7): 964–972
- VBM. (2009). İsmailbey Külliyesi. Kastamonu Vakıflar Bölge Müdürlüğü, Kastamonu.
- WHO. (1999). Guidelines for community noise, Edited by Birgitta Berglund, Thomas Lindvall, Dietrich H Schwela. World Health Organization, Geneva. <https://www.who.int/docstore/peh/noise/Comnoise-1.pdf>.
- Yang, W., Kang, J. (2005). Acoustic comfort evaluation in urban open public spaces. *Applied Acoustics*, 66: 211–229.
- Yi, C., Huang, C. (2013). Residents' perception and attitude of the tourism impact of the Global Dinosaur Town in Changzhou City. *Geogr. Res.* 32: 1165–1176

- Yu, L., Kang, J. (2010). Factors influencing the sound preference in urban open spaces. *Applied Acoustics*, 71: 662-633.
- Zhang, M., Kang, J. (2007). Towards the evaluation, description and creation of soundscapes in urban open spaces. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34: 68-86.
- Zuo, L., Zhang, J., Zhang, R.J., Zhang, Y., Hu M., Zhuang, M., Liu, W. (2020). The transition of soundscapes in tourist destinations from the perspective of residents' perceptions: a case study of the Lugu Lake Scenic Spot,, Southwestern China. *Sustainability*, 12 (1073): 1-15, doi:10.3390/su12031073.



Türkiye’de Görsel Kalite Analizi Yönteminin Peyzaj Araştırmalarına Yansımaları

Reflections of Visual Quality Analysis Method on Landscape Research in Turkey

Zöhre POLAT¹ , Hamide KÖŞE² , Betül ARABACI HAYALİOĞLU³ 

Öz:

Görsel kalite analizinin peyzaj mimarlığı araştırmalarında kullanımı, yaşanan çevresel sorunlar ve insanların peyzajı yorumlayıp daha kaliteli bir alanda daha sağlıklı yaşama istekleri ve güzeli arama nedenleri ile son yıllarda çok önem kazanmıştır. Görsel kalite analizi ile elde edilen veriler peyzaj üzerinde oluşan algının nesnel verilere dönüşmesini sağlayarak planlama, tasarım, yönetim, koruma, onarım, uygulama konularında altlık oluşturmaktadır. Görsel kalite çalışmalarının Türkiye’de 1960’lı yıllardan günümüze kadar gelişerek geldiği ve her geçen gün daha fazla çalışma yapılmasına ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Görsel kalite analizi ile ilgili Türkiye’de yapılan araştırmaların derlenmesi bu alanda çalışma yapacak araştırmacılar için veri tabanı oluşturacaktır. Çalışmada Türkiye’deki dergilerde yayınlanan 50 makale, Türkiye’de yapılan ve yabancı dergilerde yayınlanan 35 makale, 12 doktora tezi ve 34 yüksek lisans tezi olmak üzere 131 araştırma incelenmiştir. Bu çalışmalar değerlendirilerek, görsel kalite analizi sonuçlarının peyzaj mimarlığı araştırma alanlarına, yöntemlerine ve konularına yansımaları incelenerek, sonuçlar yorumlanmıştır.

ANAHTAR KELİMELEER: Görsel kalite analizi, Peyzaj mimarlığı araştırmaları, Görsel kalite analizi ve Türkiye

ABSTRACT:

Visual quality analysis has become very important in recent years as a result of environmental problems and people's desire to interpret the landscape, live healthier in a better quality area, and seek beauty. It creates a base for planning, design, management, conservation, repair, and implementation, allowing the perception formed on the landscape to turn into objective data. It is observed that visual quality studies as a profession have evolved from 1960s to the present day and more work is needed every day. Compiling research conducted in Turkey related to visual quality assessment will create a literature database for researchers who will work in this research area. In the study, 131 studies were evaluated including 50 articles published in Turkish journals, 35 articles published in foreign journals, 12 doctoral theses and 34 Master's theses. As a result, visual quality studies in Landscape Architecture research, specifically for research methods and research topics were studied and the results are presented in this paper.

KEYWORDS: Visual quality analysis, Landscape Architecture Research, Visual quality analysis and Turkey

² Hamide KÖŞE, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, 2011600104@stu.adu.edu.tr, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4761-64570000-0001-7022-8957>

¹ Zöhre POLAT, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Peyzaj Planlama Anabilim Dalı, zohre.polat@adu.edu.tr, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6458-6635>

³ Betül ARABACI HAYALİOĞLU, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, betul.arabaci@adu.edu.tr, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2356-5947>



GİRİŞ:

Meinig (1979), herhangi bir peyzaja aynı noktadan, aynı anda bakan insanların sayısı, şekil, boyut, renk ve doku bakımından aynı öğeleri görebilmesine rağmen bu öğeler zihnimize oluşan düşünceler ve görüşlere göre anlamlandırılacağını belirtmektedir. Diğer bir deyişle peyzaj bizim görüşümüzle tanımladığımız ve zihnimize yorumlanmış olan bir çevre parçasıdır (Arı, 2005; Oktay ve Erdoğan, 2020). Peyzaj, bir noktadan bakıldığında görebildiğimiz doğal ve kültürel öğelerin bütününden meydana gelmektedir (Gökalp ve Yazgan, 2013). Avrupa Peyzaj Sözleşmesine göre peyzaj, insanlar tarafından algılandığı şekliyle, karakteri doğal ve /veya insani unsurların eyleminin ve etkileşiminin sonucu olan bir alandır (APS, 2003). Dolayısı ile peyzaj gördüğümüz maddi öğelerden ve bunların zihnimize var olan soyut öğelerinden oluşan çok karmaşık bir yapıya sahiptir (Arı, 2005).

İnsanların peyzaj ile bağı yüzyıllar öncesine dayanmaktadır (Habron, 1998). Peyzaj, bir kavram olarak ise 1920’lerde ilk kez kullanılmaya başlanmıştır (Arı, 2005). Dünyada peyzajın görsel kalitesinin değerlendirilmesine yönelik ilk çalışma 1929 yılında yayınlanan Addison Raporu’dur. Bu raporda İngiltere’deki milli parklar için görsel güzelliği yüksek olan alanlar listelenmiştir. Kuzey Amerika’da ve İngiltere’de görsel değerlendirme yöntemleri görsel kaynakların peyzaj kalitesinin sistematik analizinin tanımlanması, planlanması, yönetilmesi ve korunmasına yönelik oluşan yasal girişimlere yanıt olarak gelişmiştir (Taylor ve ark., 1987; Çakıcı, 2007).

Amerika Birleşik Devletleri’nin ilk büyük çevre yasası olan 1969 Ulusal Çevresel Politika Yasası (NEPA)’nın yürürlüğe girmesiyle birlikte peyzajın görsel kalitesini değerlendiren yöntemlerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar hız kazanmıştır (Çakıcı, 2007). McHarg (1969), “Design with Nature” adlı kitabı manzara üzerine yazılmış birçok kitaptan daha fazla okunmaktadır ve peyzaj bileşenlerinde meydana gelen birçok faktör arasındaki dikey ilişkileri analiz etmektedir (Wu, ve ark. 2006). 20. yüzyılın son yarısına gelindiğinde görsel peyzaj kalitesi değerlendirmesi sistematik olarak gelişmeye başlamıştır (Daniel, 2001). Aslında görüntüye anlam aktarımının mağara duvarlarına çizilen resimlere kadar uzanan bir geçmişe dayandığı savunulabilir (Coşkun ve ark., 2010).

Lynch (1960)’in “şehrin imajı” adlı kitabında bir kentin ve çevresinin sistematik bir şekilde yenilenmesinin ancak “görsel kalite değerlendirme” çalışmaları kullanılarak mümkün olacağını belirtmiştir. Bu anlamda, eserin görsel kalite analizi (GKA) çalışmalarının temelini oluşturduğu görülmektedir (Ak, 2013). Günümüzde çevre sorunlarının etkileri ile doğal ve kültürel kaynak değerlerinin önemi kavranarak, peyzajın sadece ekonomik hizmetleri değil, görsel kaynak değerleri de değer kazanmıştır (Özgüç Erdönmez ve Çağlayan Kaptanoğlu, 2007).

İnsanlar fiziksel ve duygusal olarak kendilerini iyi hissettikleri ortamları tercih ederken peyzajın görsel kalitesine önem vermektedirler (Tanış, 2019). Çevresel kalite konusundaki artan endişe, peyzaj kalitesinin önemini de etkilemektedir (Real ve ark., 2000). Bu yüzden peyzajın görsel değerlendirmesi son yıllarda önem kazanmıştır (Lothian, 1999; Daniel, 2001; Bulut, 2006; Özvan ve Boston, 2019). Peyzajın bozulmasına yönelik sosyal kaygı, peyzaj yönetimi ve planlamasının önemli araştırmalar olduğunu ve doğal değerlerin önemini gündeme getirmiştir (Val ve ark., 2006).

Peyzajın görsel kalitesi, tanımlanan peyzajın göreceli estetik mükemmelliğidir (Daniel, 2001) ve gözlemci takdiri açısından incelenmektedir (Lothian, 1999). Görsel manzara ve kalite algısı değerlendirme, kişiden kişiye ve toplumdaki topluma değişir (Arriaza ve ark. 2004; Özgüç Erdönmez ve Çağlayan Kaptanoğlu, 2007). İnsanların manzara tercihi, manzarayı anlama yeteneklerine ve peyzajın sunduğu desene ve değerlendirmeye katılım düzeyine dayanmaktadır (Kaplan ve ark., 1998).

Peyzaj bir imge, zihnin ve duygunun bir yapısıdır. Peyzajdaki güzellik, ayrılamayan iki ana kaynaktan gelir: nesneden ve gözlemciden. Bu nedenle, bir kişi tarafından algılanan manzara, diğeri tarafından

algılananla aynı değildir. (Laurie, 1975; Arriaza ve ark., 2004). İnsanlar nesneden uyaranlar ile aldığı bilgileri zihinlerinde psikolojik, fiziksel ve kültürel alt yapısına, deneyimlerine bağlı değerlendirirler ve yorumlarlar (Özvan, 2020). Peyzaj değişikliklerinin etkisini analiz etmek için, görsel manzarayı bir nesne olarak nitelendirebilmenin önemli olduğuna dayanarak, bu değişikliklerin yorumlamasında izleyicinin deneyimi dikkate alınmalıdır. Estetik kalite değerlendirmesinde gruplar arası farklılıklar önemli olabilir ve insanlar için anlamlı olan objektif ölçümler bulmaya ihtiyaç vardır (Tveit ve ark., 2006).

Doğa ile insan arasında dengeli bir ilişki ancak peyzajın ve peyzajı yaratan unsurları tanımlayarak mümkündür. Bu amaçla bazı analizler ve değerlendirmeler yapılır. Peyzajların tanımlanmasında ve potansiyellerinin ortaya çıkarılmasında kullanılan yöntemlerden biri görsel kalite analizidir (Benliay ve Altuntaş, 2019). Laurie (1975), peyzaj değerlendirmesinin, görsel kalitenin değerlendirilmesi açısından iki veya daha fazla manzara arasındaki karşılaştırmalı ilişkileri ortaya koymak olarak tanımlanabileceğine dikkat çekilmektedir (Arriaza ve ark., 2004).

Wherreth (1996)'a göre "Peyzaj kalitesi", çevresel/ekolojik, sosyo-kültürel ve psikolojik faktörleri kapsayan bir kavramdır ve zihnimize algılanan peyzaj ile var olan peyzajın karşılaştırmasını anlatmaktadır (Gültürk, 2013). Peyzaj kalitesi insan tercihleri ile ilişkilidir ve bu tercihleri insanların tecrübeleri, anıları, hayal güçleri şekillendirmektedir (Özvan, 2020). Peyzaj kalitesi, peyzajın özellikleri ile bu özelliklerin kullanıcılar üzerindeki etkisi arasındaki ilişkiden oluşmaktadır (Daniel, 2001). Peyzaj kalitesinin değerlendirmesi kapsamında kalite, temel ihtiyaçlardan (yiyecek, su, barınak vb.), manevi ihtiyaçlara (doğayla bir olma, güzeli bulma arzusu vb.) ve doğal değerlere kadar her şeyi kapsamaktadır (Daniel, 2001). Peyzajın kalitesi rekreasyon ve yerleşim alanları, turizm ve hatta sağlık için çok önemli olabilmektedir (Ulrich, 1984). Peyzaj kalitesinin analiz edilmesi daha iyi yaşam koşulları ve daha kaliteli bir çevrenin oluşmasını sağlamaktadır (Özvan, 2020).

Daniel ve Vining (1983), yaptıkları çalışmalarında peyzaj kalitesi boyutunun farklı araştırmacılar tarafından peyzaj kalitesi, görsel çekicilik, görsel kalite, estetik kalite, peyzaj tercihi gibi farklı biçimlerde adlandırıldığını ifade etmektedir (Daniel ve Viking, 1983).

Wherreth (1996)'a göre "Görsel Kalite", güzellikle eş anlamlı bir deyimdir, ancak nesnellik taşımaktadır (Gültürk, 2013). Genel olarak, görsel kalite, insanların canlılar, nesnelere ve çevrelerindeki görünüm hakkındaki görüş ve estetik hayranlıklarının derecelerini gösteren bir kavramdır (Ak, 2013). Bir ortam için görsel kalite, içinde birçok değişken içerdiğinden dikkate değer bir algısal ve nesnel yapıya sahiptir. Görsel peyzaj kalitesi, gözleme bağlı olarak psikolojik (algısal, kognitif/bilişsel, duygusal) süreçler ile etkileşim içinde olan görünür peyzaj özelliklerinin ortak bir ürünüdür (Daniel, 2001).

Çevrenin algılanması nesnenin duyu organlarımızın yardımı ile algılanıp zihnimize şekillenmesi ile oluşmaktadır. Nesnenin algılanmasında topladığı bilgilerin %80'ini görme yoluyla beyne ilettiği için görme duyusu algılamada önem arz etmektedir (Peron ve ark., 1998; Ode ve Fry, 2002). Görsel değerlendirme çalışmalarının temeli, tüm duyu organları bağlamında görsel algılama ya da kavrama olgusuna dayanmaktadır (Bogenç ve ark., 2018).

Peyzajın görsel kalitesi; arazi yapısı, bitki örtüsü, su varlığı, renk yapısı, tarihi ve kültürel değerleri, yaban hayatı ve jeolojik özellikleri gibi özelliklerinin bütününe aldığı değerlerin toplamı olarak ifade edilmektedir. Bu değerler toplamı sonucunda alan düşük, orta ve yüksek görsel kaliteli peyzaj olarak değerlendirilebilir (Aşur ve Alphan, 2018; Timur, 2021). Yüksek kaliteye sahip manzaralar su, oksijen, jeomorfolojik oluşumlar, hayvan ve bitki türleri açısından zengin alanlarda görülmektedir (Real ve ark., 2000; Aşur ve Alphan, 2018). Peyzaj heterojenliğinin görsel estetik kaliteyi belirlemede önemli bir faktör olabileceğini göstermektedir (Val ve ark., 2006). Bir görünümün görsel açıdan üstün olması da o alanın tercih edilme sıklığını artıracak (Nasar 1992, Kaplan ve ark. 1998; Oktay ve Erdoğan, 2019; Kiper ve ark., 2017), planlama, alan kullanımı, yönetimi aşamaları ile karar verme stratejileri geliştirmede yol

gösterici olacaktır (Kiper ve ark., 2017) tercih edilmeyen mekânlar üzerinde başka tasarrufların olabilmemesinin muhtemel olduğu da bilinmektedir (Kaplan ve ark. 1998; Oktay ve Erdoğan, 2020). Bir alanın görsel etkisi, çevrenin iyi ya da kötü algılanması ve buna bağlı olarak da kullanıcıların bu alandan zevk alıp almamaları üzerinde doğrudan etkili olmaktadır (Özgüç, 1999). Örnek olarak yüksek kaliteli peyzajların olumlu duyguları uyandırdığı, düşük kaliteli peyzajların ise, olumsuz duyguları uyandırdığı anlaşılmıştır (Çağlayan Kaptanoğlu, 2006).

Peyzajın görsel kalitesinin değerlendirilmesi, "nesnel" görsel kalitenin peyzaj özelliklerine özgü olduğu (uzman yaklaşımlar) ve "öznel" peyzaj kalitesinin izleyicinin algılarında olduğu (topluluk algısına dayalı yaklaşım) olarak bilinen iki temel kategoriye ayrılmıştır (Daniel ve Vining 1983; Lothian,1999; Daniel, 2001; Fuente De Val ve ark., 2006). Öznel yaklaşımla ilgili ilk çalışmayı Lynch (1960) yapmıştır, uzman görüşüne odaklanan araştırmaların öncülerinden birinin Litton (1968) olduğu bilinmektedir. Her iki araştırmacının çalışmalarında görsel kalite analizinde planlama ve tasarımcılar için önemli kaynaklar sunulmuştur (Kaplan ve Coşkun Hepcan, 2004).

Daniel (1976), manzara güzelliğini değerlendirmek amacıyla "biçimsel estetik yaklaşım modeli" ve "psikolojik yaklaşım modelini" birleştiren "psiko-fiziksel yaklaşım modelini" geliştirmiştir (Daniel ve Boster, 1976). Nesnel yaklaşım peyzajı fiziksel özelliklerine (topografya, bitki örtüsü vb.) göre değerlendirir, öznel yaklaşım kullanıcı tercihlerini sorgular (gözlemcilerin algısal yargıları), karma (psiko-fiziksel) yaklaşım ise hem nesnel hem de öznel yaklaşımın bileşimiyle manzarayı değerlendirir (Uzzell, 1991; Avcıbaşı Korkmaz, 2013; Keleş ve ark., 2018). Peyzaj kalite değerlendirmesi, 20 yy.'ın sonlarında biçimsel estetik yaklaşım ve psikolojik yaklaşımın paralel olarak uygulanması şeklinde gelişmiştir. Günümüzde ise bu yaklaşımların birleşmesinden oluşan psiko-fiziksel yaklaşımın daha çok tercih edildiği görülmektedir (Uzzell, 1991; Kaplan ve Coşkun Hepcan, 2004; Keleş ve ark., 2018).

Bu çalışmanın amaçları: (1) Peyzajda görsel kalite analizinin amacını ve önemini sunmak, (2) Türkiye’de görsel kalite analizi ile ilgili yapılan, araştırmaları, doktora ve yüksek lisans çalışmalarını, peyzaj planlama, peyzaj tasarımı, peyzaj uygulamaları, peyzaj onarımı, peyzajı koruma ve peyzaj yönetimi açısından değerlendirmek, (3) Peyzajda görsel kalite analizini bütün boyutları ile değerlendirerek, analizin peyzaj mimarlığı çalışmalarında kullanımı ile ilgili öneriler sunmaktır.

MATERYAL VE YÖNTEM:

Çalışma sistematik derleme niteliğindedir. Çalışmanın materyalini Türkiye’deki Görsel Kalite Analizi (GKA) üzerine yapılan araştırmalar, doktora ve yüksek lisans çalışmaları oluşturmaktadır. Çalışmanın ilk aşamasında “Türkiye’de Peyzaj Mimarlığı araştırmalarında Görsel Kalite Analizi Yöntemi hangi boyutları ile hangi araştırma alanlarında kullanılıyor?” sorusuna odaklanılarak hipotez kurgulanmış ve literatür taraması yapılarak Türkiye’deki dergilerde yayınlanan 50 makale, Türkiye’de yapılan ve yabancı dergilerde yayınlanan 35 makale (Tablo1), 34 yüksek lisans tezi (Tablo2) ve 12 doktora tezi (Tablo3) olmak üzere 131 araştırma incelenmiştir.

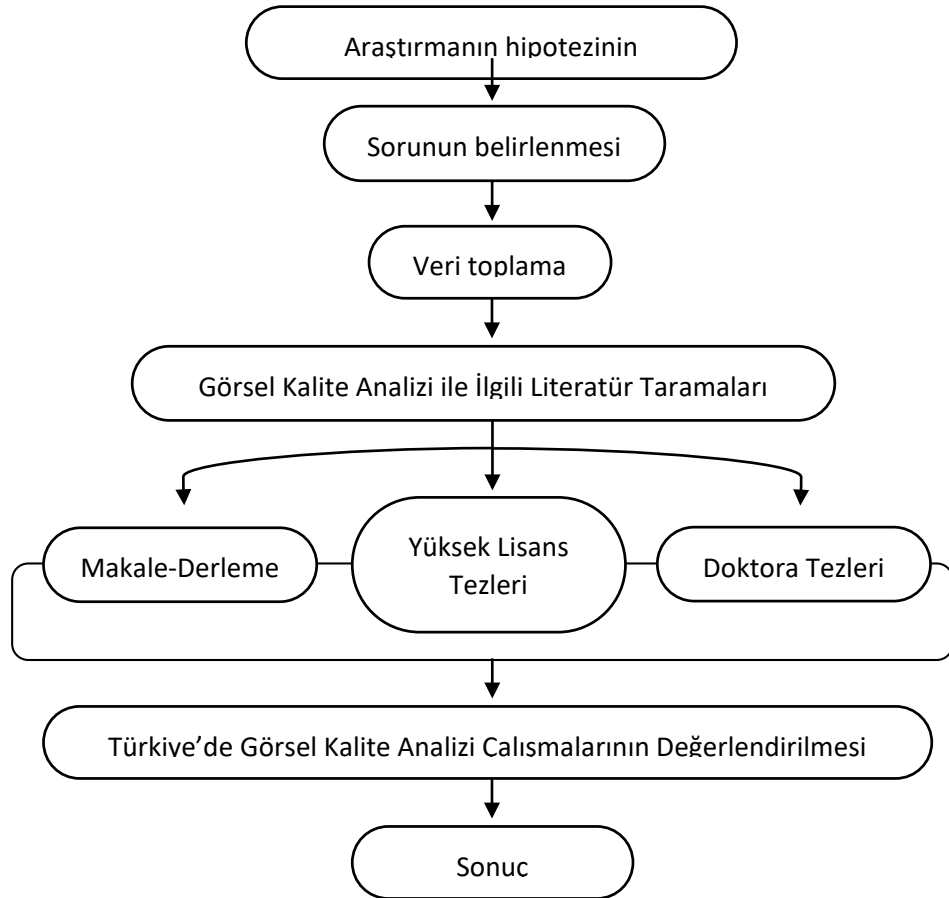
İkinci aşamada Türkiye’de yapılan makaleler ve tezler literatür taraması yapılarak yıllara göre ayrılan üç tablo oluşturulmuştur. Üçüncü aşamada, tablolarda yer alan “yazar” bölümünde araştırma yazar adları, “araştırma başlığı” bölümünde makalelerin ve tezlerin başlığı, “Peyzaj mimarlığı araştırma alanı” bölümünde peyzaj mimarlığı çalışma alanının değerlendirilmesinin sonuçları ve araştırma yöntemi” bölümünde peyzaj mimarlığı araştırmalarında kullanılan görsel kalite analizi yöntemlerinin özetleri yer almaktadır. “Peyzaj mimarlığı araştırma alanı” olarak; peyzaj planlama, peyzaj tasarımı, peyzaj uygulamaları, peyzaj onarımı, peyzaj koruma ve peyzaj yönetimi boyutları ele alınarak çalışmaların hangi araştırma alanına odaklandığı incelenmiştir. Araştırmaların yöntemleri incelenerek çalışmaların materyalleri (Dia, fotoğraf, yerinde gözlem, harita, senaryo), parametreleri ve katılımcı bilgileri (uzman, katılımcı, uzman ve katılımcı) derlenerek tabloların araştırma yöntemi” kısmında sunulmuştur.

Peyzaj Mimarlığı Araştırma Alanları;

- Peyzaj Planlama: peyzajın değerinin artırılması, iyileştirilmesi veya oluşturulması için yapılan ileriye dönük esaslı eylemdir (APS, 2003).
- Peyzaj Tasarımı: Araştırma, analiz ve sentez aşamalarından oluşan ve yer düzlemi ile ilişkili önerilerden oluşan yaratıcı bir süreçtir (Yücel ve ark., 2018).
- Peyzaj Koruma: doğal oluşumu ve/veya insan eylemlerinden kaynaklanan miras değeri ile kararlaştırılan önemli ve karakteristik özelliklerinin korunması ve devamı için yapılan işlemlerdir (APS, 2003).
- Peyzaj Onarımı: Bozulan peyzajların ekolojik, estetik ve ekonomik değerlerine yeniden kavuşturulması sürecidir (Akpınar ve Çelem 2000).
- Peyzaj Uygulama: Peyzaj projelerinin teknik bilgilerle uygulanması sürecidir.
- Peyzaj Yönetimi: sürdürülebilir gelişme açısından sosyal, ekonomik ve çevresel süreçlerin meydana getirdiği değişikliklere uyum sağlamak ve rehber olmak için yapılan bir çalışmadır (APS, 2003).

Dördüncü aşamada tablolardaki (Tablo1, Tablo2 ve Tablo3) veriler derlenerek peyzaj mimarlığı araştırma alanı (Planlama, tasarım, koruma, onarım, uygulama ve yönetim), gurubu (uzman, katılımcı, uzman ve katılımcı) ve araştırma materyalleri (Dia, fotoğraf, yerinde gözlem, harita, senaryo) başlıkları ile genel veriler değerlendirilerek, Tablo 4'te sunulmuştur. Son aşamada genel değerlendirme yapılarak sonuçlar ortaya konulmuştur.

Araştırmanın yöntem akış şeması Şekil 1'de sunulmuştur.



Şekil 1. Yöntem Akış Şeması

BULGULAR:

Dünya’da yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde, Lynch (1960)’in, yaptığı çalışma görsel kalite analizinin yapıldığı kapsamlı bir araştırmadır. Litton (1968), Craik (1968), Kaplan ve ark. (1972), Arthur ve Boster (1976), Daniel ve Boster (1976) ve Zube (1984)’nin yaptığı çalışmalar dünyada görsel kalite üzerine 1990’lı yıllara gelene kadar yapılan çalışmalardan örnekler olarak verilebilir. Türkiye’de görsel kalite analizinin en kapsamlısı literatür taramalarına göre ilk çalışma Özgüç (1999)’ün karayolları üzerine yaptığı makale ve tez çalışmasıdır.

Türkiye’de görsel kalite analizi üzerine yapılan 1999-2021 arasında derlenen makalelerden 2018 yılında daha çok araştırma yapıldığı (Tablo1), doktora tezlerinin en son araştırma 2015 yılında yapıldığı ve ilk doktora tezinin makale olarak yayınlanıp ilk kaynaklar olduğu (Tablo 2), yüksek lisans tezlerinin de ilk tezin 2005 yılında yazıldığı ve 2021 yılına gelene kadar çeşitli araştırmalar yapıldığı (Tablo3) görülmektedir.

Tablo1. Görsel kalite analizi yöntemiyle Türkiye’de yapılan araştırmalar (makaleler- derlemeler)

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Özgüç, (1999)	Tem1 Hadımköy-Kınalı Arası Peyzaj Planlaması Üzerinde Görsel Araştırmalar	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	188 adet dia ile fotoğraflar için verilen değerlerin genel toplamı görsel kalite değerlendirmesi için kullanılmıştır.
Güngör ve Arslan, (2003)	Beyşehir İlçesi ve Yakın Çevresi Turizm ve Rekreasyon Kullanımına Yönelik Peyzaj Potansiyelinin Saptanması Üzerine Bir Araştırma	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	890 adet plan karenin 15 kriter yönünden değerlendirilmesi yapılmıştır (Haritalar kullanılmıştır).
Güngör ve Arslan, (2004)	Turizm ve Rekreasyon Stratejileri İçin Swot Analizi, Görsel Kalite Değerlendirmesi, Turizm Tesislerinin Beğenilirliği ve Turizm Tesisleri Durum Analizi Uygulaması: Beyşehir İlçesi Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Yerinde gözlem yapılarak alan kullanıcıları tarafından 7 kriter ile görsel değerlendirme analizi yapılmıştır.
Kaplan ve Coşkun Hepcan, (2004)	Ege Üniversitesi Kampüsü ‘Sevgi Yolu’nun Görsel (Etki) Değerlendirme Çalışması	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Çalışma alanı 5 bölüme ayrılmış ve yerinde gözlemlenerek belirlenen 5 adet sıfat çifti ile sayısal değerlendirmeye dönüştürülmüştür.
Önder ve Polat, (2004)	Konya İli Karapınar İlçesi’nin Ekoturizm Yönünden Görsel Kalite Değerlendirmesi ve Swot Analizi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	SWOT analizi yöntemi ve yerinde gözle yapılarak görsel kalite analizi kullanılmıştır.
Acar ve Kurdoğlu, (2005)	Kaçkar Dağları Milli Parkı’nda Görsel Kalite Değerlendirmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	30 fotoğraf, 10 ana 40 alt değişken ile 12 uzman ve katılımcı grup tarafından değerlendirilmiştir.
Erdönmez, (2005)	İstanbul’daki Korunan Alanlarda Rekreatif Kullanımların Görsel Etkileri: Polonezköy Tabiat Parkı Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Haritalar, fotoğraflar, gözlemler ile kullanıcılarla görüşmeler yapılarak alanın görsel kaynak değeri saptanmıştır.
Acar ve ark., (2006)	Public Preferences for Visual Quality and Management in the Kaçkar Mountains National Park (Turkey)	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	30 fotoğraf, 10 ana 40 alt peyzaj kategorisi belirlenen 7 parametre ile uzmanlar, öğrenciler ve yöre halkından oluşan 316 katılımcıyla değerlendirilmiştir.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Kaplan ve ark., (2006)	Assessing the Visual Quality of Rural and Urban-Fringed Landscapes Surrounding Livestock Farms	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Video ve 250 fotoğraf (58 slayt halinde hazırlanarak) belirlenen parametreler ile 30 uzaman tarafından değerlendirilmiştir.
Müdürrisoğlu ve (Eroğlu, 2006)	Bazı İbrelili Ağaçların Kar Yüğü Altında Görsel Algılanmasındaki Farklılıklar	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	10 ağaçtan ikişer fotoğraf çekilerek belirlenen 9 adet sıfat çifti ile öğrenciler tarafından değerlendirilmesi yapılmıştır.
Polat ve Önder, (2006)	Karapınar İlçesi ve Yakın Çevresi Peyzaj Özelliklerinin Ekoturizm Kullanımları Yönünden Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	27 adet paftayı (haritayı) kapsayan çalışmada beş aşamada belirlenen 7 parametre ile uzman ve katılımcı grup tarafından değerlendirilmiştir.
Özgüç Erdönmez ve Çağlayan Kaptanoğlu, (2007)	Peyzaj Estetiği ve Görsel Kalite Değerlendirmesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Peyzaj estetiği ve görsel kalite derlemesi.
Acar ve Sakıcı, (2008)	Assessing Landscape Perception of Urban Rocky Habitats	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	10 uzman tarafından 20 fotoğraf seçilmiş ve 8 ana 20 alt tip manzara özelliği belirlenmiştir. 204 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir.
Bulut ve Yılmaz, (2008)	Determination of Landscape Beauties Through Visual Quality Assessment Method: a Case Study for Kemaliye (Erzincan/Turkey)	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	7 peyzaj tipine göre 35 fotoğraf seçilerek 9 parametre ile öğrenciler ve yöre halkından oluşan 150 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir.
Acar ve Ayhan Güneroğlu, (2009)	Trabzon Kentindeki Çizgisel Bitki Kompozisyonlarının Tür Çeşitliliği ile İşlevsel ve Görsel Değerleri Üzerine Bir Araştırma	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	18 fotoğraf kullanılarak 10 sıfat çifti ile uzman, öğrenci ve halktan oluşan 105 katılımcıyla değerlendirilmiştir.
Bulut ve Yılmaz, (2009)	Determination of Waterscape Beauties Through Visual Quality Assessment Method	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	6 su manzarasıyla ilgili 50 fotoğraf kullanılarak belirlenen 5 parametre ile 128 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Çakıcı ve Çelem, (2009)	Kent Parklarında Görsel Peyzaj Algısının Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	25 fotoğraf kullanılarak 4 tercih ölçütü ve 4 mekânsal karakteristik ile 7 uzman ve 125 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Bulut ve Acar, (2010)	Peyzajda neden 'görsel kalite analizi' yaparız?	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Peyzaj mimarlığında görsel kalite analizi değerlendirilmesi.
Bulut ve ark., (2010)	Determining Visual Beauties of Natural Waterscapes: a Case Study for Tortum Valley (Erzurum/Turkey)	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	25 fotoğraf kullanılarak belirlenen 5 parametre ile 120 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
İrmak ve Yılmaz, (2010)	Farklı Peyzaj Karakter Alanlarına Göre Doğal ve Kültürel Kaynak Değerlerinin Görsel Analizi: Erzurum Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	8 bölgeden 96 fotoğraf belirlenerek 15 parametre ile 150 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Sezen ve Yılmaz, (2010)	Visual Assessment for the Evaluation of Erzurum- Bayburt-of Highway as Scenic Road	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	36 fotoğraf belirlenen 6 kriter ve 11 parametre ile 400 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Özhancı ve Yılmaz, (2011)	Rekreasyon Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi; Erzurum Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	48 fotoğraf birinci aşamada 10 parametre ile öğrenci ve kent halkından oluşan 120 kişi tarafından, ikinci aşamada 9 ana 17 alt başlık ile uzmanlar tarafından değerlendirilmiştir.
Polat ve ark., (2011)	Konya Kenti Yakın Çevresindeki Kentsel Rekreasyon Alanlarının Görsel Kalitesi ile Kullanıcıların Demografik Özellikleri Arasındaki İlişkiler	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	12 fotoğraf seçilmiş ve 409 kullanıcı tarafından değerlendirilmiştir.
Polat ve Önder, (2011)	Konya İli Kent Parklarının Görsel Kalitesinin Belirlenmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	40 fotoğraf kullanılarak belirlenen 9 parametre ile 230 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Uzun ve Müderrisoğlu, (2011)	Visual Landscape Quality in Landscape Planning: Examples of Kars and Ardahan Cities in Turkey	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Haritalar kullanılarak belirlenen 7 parametre ile uzmanlar tarafından değerlendirilmiştir.
Elinç ve Polat, (2012)	Evaluation of Urban Park in Alanya County with Visual Quality Assessment Method Antalya/Turkey	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetim	10 fotoğraf belirlenen 8 parametre ile 159 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir.
Polat ve ark., (2012)	Gençlik Parkında Kullanılan Açık Alan Heykellerine Yönelik Park Kullanıcılarının Görsel Algıları	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Her heykeli temsil edecek 6 fotoğraf belirlenen 5 parametre ile 60 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Polat, (2012)	Kent Parklarında Görsel Kalite ve Doğallık Derecesi Arasındaki İlişkilerin Belirlenmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	64 fotoğraf kullanılarak 17 unsur belirlenen görsel kalite ve doğallık kriterleri ile 276 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Turgut ve ark., (2012)	Evaluating Different Planting Design Compositions for Visual Landscape Quality in Street Planting	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Seçilen 9 bitki türü ile 17 farklı bitki tasarımı oluşturularak, 150 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir.
Acar ve ark., (2013)	Landscape Values of Rocky Habitats in Urban and Semi-Urban Context of Turkey: a Study of Tokat City	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	10 uzman kişi tarafından belirlenen 20 fotoğraf, 170 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir.
Ak, (2013)	Visual Quality Assessment Methods in Landscape Architecture Studies	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Peyzaj mimarlığında görsel kalite analizi derleme çalışması.
Akten ve Çelik, (2013)	Evaluation of Visual Landscape Perception for Incilipinar and Adalet Park Cases	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	20 adet fotoğraf belirlenen 8 parametre ile 50 uzman ve 350 kullanıcıyla değerlendirilmiştir.
Özhancı ve Yılmaz, (2013)	Değişik Peyzaj Karakterleri Barındıran Dağların, Foto Safari Amaçlı Görsel Peyzaj Analizi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	20 fotoğraf belirlenen 7 parametre ile 81 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Cengiz, (2014)	Visual Quality Method in Assessing Landscape Characteristics: Case Study of Bozcaada Island	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Her biri 16 fotoğraftan oluşan 9 panel 210 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Eroğlu ve Özdede, (2014)	Visual Effects of Vertical Gardens in Landscape Designs: A Case Study of Düzce University Campus	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	12 fotoğraf belirlenen 12 sıfat grubu, 3 tasarım ögesi ile 90 öğrenci, personel ve ziyaretçi tarafından değerlendirilmiştir.
Özkan, (2014)	Assessment of Visual Landscape Quality Using IKONOS Imagery	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	33 fotoğraf 153 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Aytaş ve Uzun, (2015)	Düzce Kent Merkezindeki Yaya Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesinin Belirlenmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Onarım, Peyzaj Yönetimi	18 adet fotoğraf 10 uzman kişi ve 100 kullanıcı ile uzman grubu için 9 parametre, katılımcı grup için 7 parametre ile değerlendirilmiştir.
Benliay ve ark., (2015)	Aspendos- Sillyon- Perge Bisiklet Güzergahı Örneğinde Peyzaj Görsel Kalitesi ve Peyzaj Özelliklerinin Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	67 fotoğraf 25 uzmanın tarafından 10 ana başlık 17 alt başlık altında değerlendirilmiştir.
Cengiz Gökçe ve Açıksöz, (2015)	Kültürel Peyzaj Bileşenleri ve Turizm İlişkisinde Görsel Peyzaj Analizi: Nallıhan-Beydili Köyü Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Onarım, Peyzaj Yönetimi	Kültürel peyzaj bileşenleri temel olarak yerinde gözlem yapılmış ve 12 fotoğraf kullanılarak 6 peyzaj bileşeni 20 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Düzgüneş ve Demirel, (2015)	Milli Parklarda Doğal ve Kültürel Kaynak Değerlerinin Görsel Peyzaj Kalite Yönünden Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	28 fotoğraf 6 parametre ile 30 kişilik uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Düzgüneş ve Demirel, (2015)	Evaluation of Rural Areas in Terms of Landscape Quality: Salacik Village (Trabzon/Turkey) Example	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	28 fotoğraf belirlenen 6 parametre ile 32 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Gültürk ve Şişman, (2015)	Tekirdağ Kent Merkezi Kıyı Şeridinin Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi ve Mekân Tercihine Etkisi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	45 fotoğraf belirlenen 7 parametre ile 7 uzman ve 80 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Özgeriş ve Karahan, (2015)	Rekreasyonel Tesislerde Görsel Kalite Değerlendirmesi Üzerine Bir Araştırma: Tortum ve Uzundere (Erzurum) Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	28 fotoğraf 3 parametre ve alt bileşenler ile 200 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Polat ve Akay, (2015)	Relationships Between the Visual Preferences of Urban Recreation Areas and Various Landscape Design Elements	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Uzmanlar yardımı ile seçilen 12 fotoğraf 409 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Polat ve ark., (2015)	Visual Quality Assessment of Trees And Shrubs in the South Campus of Adnan Menderes University in Spring	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	14 fotoğraf bitkili ve bitkisiz olarak kullanılarak belirlenen 5 parametre ile 103 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Sarı ve Kardeş, (2015)	Hatila Vadisi Milli Parkı'nda (Artvin) Yer Alan Farklı Vejetasyon Tiplerinin Görsel Değerlendirmesi Üzerine Bir Çalışma	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	9 fotoğraf 15 sıfat çifti ile akademisyen ve öğrencilerden oluşan 75 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Sezen, (2015)	Visual Quality Analysis for Roadside Landscape Scenes of Erzurum-Erzincan (Turkey) Highway Route	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Fotoğraflar kullanılarak 8 kategori ve 6 parametre ile 150 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Sezen ve ark., (2015)	Assessment of Visual Quality in Geomorphologic Landscape: Case Study of Tortum Creek Valley, Uzundere District (Erzurum/Turkey)	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	5 kategoriden 6'şar toplamda 30 fotoğraf belirlenen 6 parametre ile 200 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Ak ve Kaya, (2016)	Düzce Üniversitesi Yerleşkesi Örneğinde Çim Alanların Görsel Algı Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	15 fotoğraf 30 uzman tarafından 9 parametre çifti ile değerlendirilmiştir.
Ak ve Yılmaz, (2016)	The Visual Quality Assessment of Urban Coastline Landscapes: A Case Study of Akçakoca City (Turkey)	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	10 uzman görüşü ile 17 fotoğraf seçilmiş ve oluşturulan simülasyonlarıyla belirlenen 5 parametre ile 90 kullanıcı tarafından değerlendirilmiştir.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Çelik ve Açıksöz, (2016)	Visual Landscape Analysis in Planning Process: the Case of Amasra	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	20 fotoğraf belirlenen 6 parametre ile uzman ve katılımcılar tarafından değerlendirilmiştir.
Kaya ve ark., (2016)	Düzce Üniversitesi Konuralp Yerleşkesinde Görsel Peyzaj Kalitesinin Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	15 fotoğraf uzmanlar tarafından seçilmiş, 13 uzman ve kullanıcı grubu tarafından belirlenen uzman grubu için 9, kullanıcı grubu için 3 kriter ile değerlendirilmiştir.
Aşur ve Alphan, (2017)	Van Gölü Güney Kıyı Alanlarında Yerleşim Alan Kullanım Değerlendirmesi ve Görsel Analiz Yaklaşımları	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Seçilen 8 hedef manzarayı izleme noktası ile 10 uzman belirlenen 10 faktör ağırlıklı kriter ve 5 kriter ile değerlendirilmiştir.
Aşur, (2017)	Van Kenti Yakın Çevresi Kıyı Alanı Örneğinde Sulak Alanlar ve Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Beş sulak alanda yerinde gözlem yapılmış belirlene 6 parametre ile 10 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Eroğlu ve Başaran, (2017)	İç Mekân Dikey Bahçe Bitki Kompozisyonlarının Görsel Peyzaj Kalitesinin Değerlendirilmesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	10 fotoğraf 140 kullanıcı tarafından belirlenen 16 sıfat çifti doğrultusunda değerlendirilmiştir.
Güneroğlu, (2017)	Akarsu Rehabilitasyonunun Peyzaj Kalitesi Üzerindeki Etkileri	Peyzaj Planlama, Peyzaj Onarım, Peyzaj Yönetimi	Alanın öncesini ve sonrasını gösteren fotoğraflarla belirlenen 25 parametre ile 207 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Karaşah, (2017)	A Visual Landscape Assessment of Forest Roads: Case of Kafkasör-Mersivan Route, Artvin	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	24 fotoğraf ile anket halk, orman mühendisleri, peyzaj mimarlarından oluşan 230 kişiye uygulanmıştır.
Kiper ve ark, (2017)	Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi: Kıyıköy Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	12 fotoğraf belirlenen 6 ana, 22 alt parametre ile 22 uzman ve 98 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Özhancı ve Yılmaz, (2017)	Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmelerinde Kalite Kalite Göstergelerinin Mekânsal Yansımaları	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Fotoğraflar kullanılarak dağ ekosistemleri örneğinde 81 katılımcı ile 6 parametre, kırsal peyzaj alanları örneğinde 208 katılımcı ile 6 parametre, rekreasyon alanları örneğinde 120 katılımcı ile 10 parametre belirlenerek değerlendirilmiştir.
Surat, (2017)	Kent Parklarının Görsel Peyzaj Algısının Peyzaj Mimarlığı Öğrencileri Tarafından Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	28 fotoğraf belirlenen 4 parametre ve 4 mekânsal karakteristik ile 5 uzman ve 50 kullanıcı tarafından değerlendirilmiştir.
Yeşil, (2017)	Visual Quality Assessment of Townscapes: a Study for Niksar Town (Tokat) of Turkey	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Belirlenen 6 ana grup için 5’er fotoğraftan 30 fotoğraf seçilerek 7 parametre ile 277 öğrenci tarafından değerlendirildi.
Acarlı ve Kiper, (2018)	Kent Meydanlarının Geçmiş ve Günümüz Görüntülerinin Görsel Peyzaj Kalitesinin Saptanması: İstanbul İli Taksim Meydanı Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	7 fotoğrafın geçmiş ve günümüz görüntüleri, alanı tanıyan 12 uzman tarafından belirlenen 5 ana 19 alt parametre ile değerlendirilmiştir.
Aklıbaşında ve Bulut, (2018)	Kırsal Turizm Planlamasında Farklı Peyzaj Tiplerinin Görsel Kalite Yönünden Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	20 fotoğraf üzerinden alanın manzara güzelliği ve belirlenen 6 parametreyle ilişkisi irdelenmiştir. 175 kişiyle anket çalışması yürütülmüştür.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Aşur ve Alphan, (2018)	Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi ve Alan Kullanım Planlamasına Olan Etkileri	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Peyzaj mimarlığında görsel kalite derleme çalışması.
Bogenç ve ark., (2018)	Kent Parklarında Sosyalleşme Mekânlarında ki Görsel Kalite Değerlendirmesi; Rize Sahil Parkı Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	37 fotoğraf seçilerek çalışma alanı üç bölüme ayrılmış ve belirlenen 6 mekânsal karakteristik ile öğrenci ve öğretim elemanlarından oluşan 100 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Eroğlu ve Acar, (2018)	A Visual Assessment of Roadside Poplar Plantings in Turkey	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	30 fotoğraf belirlenen 7 parametre ile 35 kişi tarafından değerlendirildi.
Güngör ve Polat, (2018)	Relationship Between Visual Quality and Landscape Characteristics in Urban Parks	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	40 fotoğraf 115 uzman kişi tarafından peyzaj tasarım öğelerine göre gruplanıp belirlenen 4 parametre ile 230 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Keleş ve ark., (2018)	Visual Landscape Quality Assessment in Historical Cultural Landscape Areas	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	24 fotoğraf belirlenen 14 parametre ile 15 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Özhancı, (2018)	Yürüyüş Güzergâhlarında Mekânsal-Görsel Niteliklerin Algı ve Aktivite Üzerindeki Etkileri; Nevşehir Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	20 fotoğraf belirlenen 10 parametre ile 60 katılımcı tarafından değerlendirilmiştir.
Öztürk ve ark. (2018)	Visual Landscape Evaluation of Kastamonu Clock Tower Environment as a Historical Urban Area	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	9 fotoğraf belirlenen 10 ana 24 alt kriter ile 25 uzman ve 250 kullanıcı tarafından değerlendirilmiştir.
Yazıcı, (2018)	Evaluation of Visual Landscape Quality in The Wetlands North Of Sivas (Turkey)	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	16 fotoğraf 7 parametre belirlenerek 30 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Aşur, (2019)	Van Kenti Dönüşen Peyzaj Örneğinde İpekyolu ve Milli Egemenlik Parklarının Mevcut Durum Analizleri	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	5 peyzaj mimarı tarafından yerinde gözlem yaparak 10 parametre ile değerlendirmiştir.
Benliay ve Altuntaş, (2019)	Visual Landscape Assessment with the Use of Cloud Vision API: Antalya Case	Peyzaj Yönetimi	60 fotoğraf 10 uzaman tarafından belirlenen 3 ana başlık ve 10 ana çerçeve altında değerlendirilmiştir.
Çobancı ve Oğuztürk, (2019)	Evaluation of Amasra's Visual Landscape Quality in Terms of Natural, Historical, and Cultural Values	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Haritalarla, fotoğraflar kullanılarak yerinde gözlem yapılarak alan 8 bölüme ayrılmış 12 proje ekibi ve 8 uzmanla 69 görsel kalite noktası belirlenerek değerlendirilmiştir.
Eminağaoğlu ve Surat, (2019)	İstinat Duvarlarının Kent Kimlik Ögesi Olarak Değerlendirilmesi – Artvin Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	24 fotoğraf 73 katılımcı tarafından belirlenen 9 sıfat çifti ile değerlendirilmiştir.
Hacıoğlu ve ark., (2019)	Farklı Arazi Örtüsüne Bağlı Peyzaj Bileşenlerinin Görsel Değerlendirilmesi: Yuvacık Baraj Havzası Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	26 fotoğraf belirlenen 9 parametre ile 186 kullanıcı tarafından değerlendirilmiştir.
Karahan ve Sezen, (2019)	Erzurum Kentindeki Bazı Önemli Parkların Peyzaj Kalite Göstergelerinin Değerlendirilmesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	119 fotoğraf, 7 uydu görüntüsü belirlenen 20 kalite göstergesi ile 20 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Özvan ve Bostan, (2019)	Çeşitli Yöntemlerin Karşılaştırılması ile Görsel Estetik Kalite Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Peyzaj mimarlığında görsel kalite derleme çalışması.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Sezen ve ark. (2019)	Kent İçi Yol Ağaçlarının Sonbahar Renk Etkilerinin Görsel Kalite Analizi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	45 fotoğraf belirlenen 7 parametre ile 74 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Yazıcı, (2019)	Evaluation of the Visual Quality of Historical Surroundings in Urban Landscape with Q-Sort Analysis	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	24 fotoğraf belirlenen 6 parametre ile 30 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Yazıcı ve Kiper, (2019)	Kentsel Peyzajlarda Görsel Algıya Dayalı Olarak Mekânsal Tercihlerin Belirlenmesi: Topkapı Şehir Parkı Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	43 fotoğraf belirlenen 8 parametre ile 13 uzman ve 75 kullanıcı tarafından değerlendirilmiştir.
Aşur ve ark., (2020)	Visual Preferences Assessment of Landscape Character Types Using Data Mining Methods (Apriori Algorithm): the Case of Altınışaç and Inkoy (Van/Turkey)	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	5 uzman 9 karakter göre 27 fotoğraf seçerek 10 parametre ile 202 katılımcı taraf değerlendirilmiştir.
Oktay ve Erdoğan, (2020)	Bitkisel Tasarımların Formal (Biçimsel) Estetik Model Bağlamında Değerlendirilmesi: Antalya Konyaaltı Bölgesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	10 kategori için 5'er fotoğraf olmak üzere toplamda 50 fotoğraf seçilmiş, 51 uzman ve 400 kullanıcı tarafından 9 parametre ile değerlendirilmiştir.
Ögçe ve ark., (2020)	Visual Impact Assessment of the Istanbul Land-Wall	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	24 fotoğraf belirlenen 4'er parametre ile 90 katılımcı ve 28 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Timur, (2021)	İlgaz Devrez Alt Havzasının Karşılaştırmalı Görsel Kalite Analizi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Birinci aşamada haritalar elde edilmiş, 8 gözlem noktası belirlenerek alan gözlemlenmiş uzmanlar tarafından fotoğraflar çekilmiş ikinci aşamasında 17 kriter doğrultusunda değerlendirilerek birinci aşama ile karşılaştırılmıştır.

Tablo 2. Görsel Kalite Analizi Yöntemiyle Türkiye’de Yapılan Yüksek Lisans Tezleri

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Ak, (2005)	Kentsel Dış Mekanlar Bağlamında Çanakkale Saat Kulesi ve Çevresine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	6 fotoğraf belirlenen 5 parametre ile 80'i yerli halk, 40'ı kente gelen yerli turistlerden ve kalan 40'ı da yabancı turistlerden oluşan 160 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Bozhüyük, (2007)	Erzurum Kent Merkezindeki Bazı Tarihi Yapı ve Çevreleri Üzerine Görsel Etki Değerlendirmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	8 mevcut ve 8 düzenlenmiş fotoğraf belirlenen yapının okunabilirliği ile ilgili 3, duysal 10, görsel etki belirleyici 9 parametre ile her bir alanda 30'ar kişi tarafından değerlendirilmiştir.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Kiroğlu, (2007)	Erzurum Kenti ve Yakın Çevresindeki Bazı Rekreasyon Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	6 alandan seçilen 48 fotoğraf belirlenen 10 algıya dayalı parametre ve rekreasyonel değer parametresi ile 86 öğrenci ve 34 halk tarafından değerlendirilmiştir.
Kiracıoğlu, (2007)	Orman Alanlarındaki Görsel Kalitenin Tahmini: Çeşmealtı Ormanları Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	24 örnek alan için 96 fotoğraf belirlenerek puan verme yöntemi ile öğrenci ve teknik elemandan oluşan 137 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Temelli, (2008)	Çukurova Üniversitesi Yerleşkesi Örneğinde Görsel Etki Değerlendirme Çalışmalarına Metodolojik Bir Yaklaşım	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Onarım, Peyzaj Yönetimi	Belirlenen 3 peyzaj bileşeni, 5 görsel tasarım ögesi, 7 görsel tasarım ilkesi ile konu ile ilgili bilgisi olan alanı tanıyan 50 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Tüfekçioğlu, (2008)	Tarihsel Çevrede Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi İstanbul Yedikule Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Alan1'den: 9 fotoğraf, alan2'den: 10 fotoğraf, alan3'den: 8 fotoğraf, alan4'den: 9 fotoğraf belirlenen 10 parametre ile değerlendirilmiştir.
Demirci Küni, (2010)	Atatürk Üniversitesi Yerleşkesinin Görsel Kalite Yönünden Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	160 fotoğraf belirlenen 5 parametre ile öğrenci, hastahane çalışanı ve halktan oluşan 360 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Ürüşan, (2010)	Universiade 2011 Kapsamında Erzurum Kenti Görsel Peyzaj Kalitesinin Yükseltmesinde Yeni Açılımlar	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Mevcut fotoğraflar ve öneri fotoğraflar kullanılarak belirlenen 5 tasarım ögesi ve 7 parametre ile öğrenci, peyzaj mimarları ve halktan oluşan 100 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Dinçer, (2011)	Görsel Peyzaj Kalitesinin 'Biçimsel Estetik Değerlendirme Yaklaşımı' ile İrdelenmesi Üzerine Bir Araştırma	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	20 fotoğrafı; 50 uzman belirlenen 6 temel tasarım ilkesi ve beğeni durumu ile 91 öğrenci estetik bulma ve beğeni durumu ile değerlendirilmiştir.
Elinç, (2011)	Görsel Kalite Değerlendirmesi Yöntemi ile Antalya İli Alanya İlçesindeki Abdurrahman Alaettinoğlu ve Alanya Belediye Başkanları Kent Parklarının İrdelenmesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	İki parktan 20 fotoğraf seçilmiş, belirlenen 9 parametre ile birinci park 159 katılımcıyla, ikinci park için 155 katılımcıyla değerlendirilmiştir.
Hardal, (2011)	Açık Alanlarda Görsel Kalite Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma: Yıldız Korusu Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	CBS tekniği kullanılarak Yıldız Korusu, görsel bir bakış açısında homojen bölümlere ayrılmıştır. Sınıflandırma için kullanılan 4 değişken ile 9 tip arazi kullanımı tanımlanmıştır.
Özdemir, (2012)	Değişik Açık ve Yeşil Alanlarda Bitkisel Tasarım Yönünden Güvenilirlik Faktörünün Analizi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	6 alandan seçilen 36 adet fotoğraf belirlenen algıya dayalı 9 parametre ve rekreasyon değer parametresi ile 115 öğrenci ve farklı şehirlerde yaşayan 85 kişi tarafından değerlendirilmiştir.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Avcıbaşı Korkmaz, (2013)	Kent Ormanlarında Estetik Potansiyelin Belirlenmesi (İstanbul, Emirgan Korusu Örneği)	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Uzman grup tarafından 60 fotoğraf, 10 sıfat çifti seçilerek; 45 öğrenci, 40 alan kullanıcısı, 35 uzman tarafından değerlendirilmiş ve 10 sıfat çifti ile 5 parametre arasındaki ilişki 30 uzman değerlendirmiştir.
Gültürk, (2013)	Tekirdağ Kent Merkezi Kıyı Şeridinin Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	45 adet fotoğraf belirlenen 7 parametre ile 7 uzman, 80 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Caf, (2014)	Bingöl-Erzurum Karayolu Güzergâhının Görsel Kalite Analizi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	2 koridordan 12’şer fotoğraf seçilerek belirlenen 10 parametre ile memur, akademisyen ve öğrenci olmak üzere toplamda 250 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Ercan, (2014)	Sorbus Domestica L.'Nin Görsel Kalitesinin Saptanması ve Bartın Kenti Örneğinde Kullanımının Yaygınlaştırılması Amacıyla Sorbus Domestica L.'Nin Görsel Kalitesinin Saptanması ve Bartın Kenti Örneğinde Kullanımının Yaygınlaştırılması Amacıyla Generatif Üretimi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Uygulama, Peyzaj Yönetimi	Haritalar, fotoğraflar ve simülasyon görüntüleri kullanılarak 6 alanda belirlenen 4 parametre ile öğrenci, araştırma görevlisi ve halktan oluşan 100 kişi tarafından değerlendirme yapılmıştır.
Özgeriş, (2014)	Tortum ve Uzundere’deki Rekreatif Tesislerin Görsel Kalite Analizi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	28 fotoğraf belirlenen 3 parametre ve alt faktörler ile 200 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Tarım, (2014)	Görsel Peyzaj Değerlendirmesinde Nesnel ve Algısal Yaklaşımların Karşılaştırmalı Analizi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	16 fotoğraf 3 skala ile 110 kullanıcı tarafından, 4 parametre ile 13 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Döner, (2015)	Kentsel Alanlarda Kullanılan Su Ögelerinin Görsel Kalite Değerlendirmesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	15 kentsel alana ait 60 adet fotoğraf belirlenen 7 kentsel alan parametresi, 9 su ögesi parametresi, 4 kentsel alan su ögesi ilişkisi parametresi ile 340 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Çankal, (2016)	Orman Alanlarındaki Yolların Görsel Kalite Açısından Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetim	82 fotoğraf seçilerek üç başlık altında 30 kişi (öğretim üyesi, lisansüstü öğrenciler, lisans öğrencileri) tarafından değerlendirilmiştir.
Dere, (2017)	Peyzaj Görsel Analizi ve Değerlendirilmesi: Tem Otoyolu Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetim	21 fotoğrafla belirlenen 12 sıfat çifti ile 107 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Koçak, (2018)	Kırsal Alandaki Yapılaşmaların Görsel Kalite Değerlendirmesi Açısından İrdelenmesi: İstanbul Belgrad Ormanı Örneği	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetim	100 adet 1/1000 ölçekli uydu fotoğrafının 3 farklı yıla göre belirlenen pozitif ve negatif kriterler ile peyzaj kalitesi değerlendirilmiştir.
Uzun, (2018)	Kastamonu Tabiat Parklarının Görsel Kalite Analizi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	30 fotoğraf seçilerek belirlenen 11 parametre ile 120 kişi tarafından değerlendirilmiştir.

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Yakan, (2018)	Güzelcehisar (Bartın İli) Kıyı Yerleşiminde Görsel Peyzaj Değerlendirmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	6 peyzaj alandan 48 fotoğraf seçilerek belirlenen 9 parametre ile 35 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Adıgüzel, (2019)	Bursa İli Gölbaşı Göleti'nde Rekreatif ve Turistik Alanların Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilerek Rekreatif ve Turistik Etkinliklerin Belirlenmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	7 peyzaj karakteri için 4'er fotoğraf seçilmiş ve belirlenen 10 parametre ile 40 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
Aksakal, (2019)	Erzurum Havalimanı-Palandöken Kayak Merkezi Yol Güzergahının Kış Mevsimi Açısından Görsel Kalite Analizinin Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	7 koridordan seçilen 8'er fotoğraf belirlenen 10 parametre ve 5 peyzaj özelliği 98 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Aygun Dikmen, (2019)	Erzurum Kentsel Açık Yeşil Alanlarında Meyve Ağaçlarının Kullanımı ve Kente Sağladığı Görsel Kalite Etkisi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	6 alanın 1 adet mevcut ve 5 adet öneri fotoğrafları kullanılarak belirlenen 7 parametre ile 132 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Kendirci, (2019)	Duvarların Görsel Kalitesinin Artırılması Üzerine Bir Araştırma: İzmit Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	8 duvardan 24 tasarım önerisi oluşturulmuş ve belirlenen 11 parametre çifti ile 100 alan kullanıcısı tarafından değerlendirilmiştir.
Sayın, (2019)	Kayseri İli Doğal Peyzajlarında Ekoturizm ve Görsel Peyzaj Kalitesi Üzerine Bir Araştırma	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	6 alanda haritalar ve fotoğraflar kullanılarak belirlenen 7 parametre ile değerlendirilmiştir.
Tanış, (2019)	Üniversite Öğrencilerinin Gümüşhane İli Rekreatif Alanları Üzerine Görsel Kalite Değerlendirmesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	8 peyzaj tipi için 3'er fotoğraf seçilerek belirlenen 2 ana 7 alt parametre ile 511 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Yazıcı, (2019)	Kent Parklarının Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi; Topkapı Şehir Parkı Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Alanın genel görünümünü ve mevsimsel değişimini yansıtan 43 fotoğraf, belirlenen 8 parametre ile 13 uzman ve 75 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Özvan, (2020)	Van Gölü Doğu Kıyı Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	24 fotoğraf belirlenen 9 algısal ve fiziksel parametre ile 20 uzman tarafından ve beğeni ve tercih ölçütüne göre 400 öğrenci, tarafından değerlendirilmiştir.
Turgut, (2020)	Rekreatif Alanlarında Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi: Denizli Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	4 alandan 9 alan kullanım tipine göre 144 fotoğraf seçilmiş, 11 uzman tarafından alanı en iyi temsil eden 36 fotoğrafa indirilmiştir. 36 fotoğraf ise 271 kullanıcının beğeni durumuna göre değerlendirilmiştir.
Gürbüz, (2021)	Farklı Peyzaj Tasarımları ile Erzurum Kenti Köprülülük Kavşaklarının Görsel Kalitesinin Artırılması Senaryoları	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Mevcut ve tasarım senaryolarını içeren 128 görüntü belirlenen 9 parametre ile lisans ve lisansüstü eğitim gören 80 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.

Tablo 3. Görsel Kalite Analizi Yöntemiyle Türkiye’de Yapılan Doktora Tezleri

YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Özgen, (1999)	Tem Hadımköy-Kınalı Arası Peyzaj Planlaması Üzerine Görsel Araştırmalar	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	188 adet dia kullanılarak 3 sıfat çifti ile alanı ziyaret etmiş 50 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Karahan, (2003)	Erzurum-Rize Karayolu Koridoru Peyzaj Planlaması ve Manzara Yolu Olarak Kullanıma Sunulma Olanakları	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Alan 9 bölüme ayrılarak 69 fotoğraf kullanılmış belirlenen 3 ana 8 alt parametre ile alanı ziyaret eden 200 kişi tarafından değerlendirilmiştir.
Kalın, (2004)	Çevre Tercih ve Değerlendirmesinde Görsel Kalitenin Belirlenmesi ve Geliştirilmesi: Trabzon Sahil Bandı Örneği	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	10 grubu temsil eden 63 fotoğraf 20 uzman tarafından, alanların geçmiş ve günümüz değişiminin karşılaştırılması belirlenen 7 parametre ile kullanıcılar tarafından değerlendirilmiş ve son aşamada senaryolar oluşturularak değerlendirilmiştir.
Bulut, (2006)	Kemaliye (Erzincan) İlçesi ve Yakın Çevresinin Alternatif Turizm Kapsamında Rekreatif Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	7 peyzaj tipine ait 35 fotoğraf seçilerek, belirlene 10 parametre ve 8 ana 14 alt peyzaj kategori ile 150 öğrenci ve uzmanlar tarafından değerlendirilmiştir.
Çağlayan Kaptanoğlu, (2006)	Peyzaj Değerlendirmesinde Görsel Canlandırma Tekniklerinin Kullanıcı Tercihine Etkileri	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	Kış mevsimi için 50, yaz mevsimi için 100 fotoğraf seçilmiş ve belirlenen 3 parametre ile kış ve yaz mevsiminde anketler uygulanarak toplamda 120 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Çakıcı, (2007)	Peyzaj Planlama Çalışmalarında Görsel Peyzaj Değerlendirmesine Yönelik Bir Yöntem Araştırması	Peyzaj Planlama, Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	25 fotoğraf belirlenen kullanıcı grubu 2 parametre ve uzman grubu 5 zıtları olan parametre ile 125 öğrenci ve 7 uzman tarafından değerlendirilmiştir.
İrmak, (2008)	Erzurum İli ve Yakın Çevresinin Flora Turizmi Potansiyeli Açısından Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	8 alanından 12’ser fotoğraf uzmanlar yardımı ile seçilmiş ve belirlenen 15 parametre ile 150 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.
Sezen, (2009)	Erzurum-Bayburt-Of Karayolu Güzergahının Manzara Yolu Olarak Değerlendirilmesine Yönelik Görsel Analiz	Peyzaj Planlama, Peyzaj Yönetimi	Anketin birinci bölümünde 18 fotoğraf 6 parametre ile ikinci bölümde 112 fotoğraf 11 parametre ile 400 öğrenciye tarafından değerlendirilmiştir.
Ak, (2010)	Akçakoca Kıyı Bandı Örneğinde Görsel Kalitenin Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	42 fotoğraf belirlenen 4 parametre ile 10 uzmana, 34 fotoğraf belirlenen 5 parametre ile 100 kullanıcı tarafından değerlendirilmiştir.
Aklıbaşında, (2013)	Yahyalı İlçesi ve Yakın Çevresinin Peyzaj Potansiyelinin Sürdürülebilir Turizm ve Rekreatif Kullanımlar Yönünden Değerlendirilmesi	Peyzaj Planlama, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	5 ayrı peyzaj tipine yönelik uzmanlar yardımı ile seçilen 20 fotoğraf belirlenen 7 parametre ile 175 öğrenci tarafından değerlendirilmiştir.

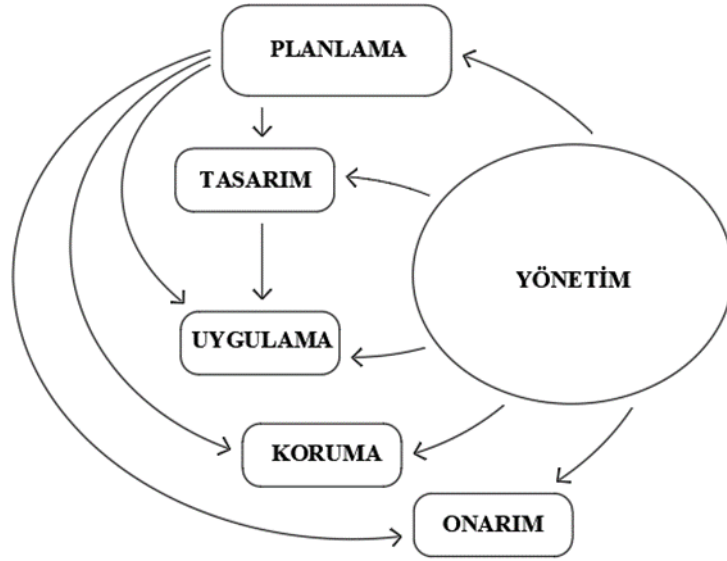
YAZAR	ARAŞTIRMA BAŞLIĞI	PEYZAJ MİMARLIĞI ARAŞTIRMA ALANI	ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
Çetinkaya, (2015)	Yeniden İşlevlendirilen Endüstriyel Mekânların GörSEL Alğı Değerlendirmesi: İzmir Tarihi Havagazi Fabrikası	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Koruma, Peyzaj Yönetimi	Öğrenci ve bu alanı görmüş olan 66 kişiye anket ve yerinde gözle yaparak belirlenen kent içi görsel algıda 3 parametre, dış ve iç mekanlarda görsel algıda 9 parametre ile değerlendirilmiştir.
Oktay, (2017)	Bitkisel Peyzaj Tasarımlarının Değerlendirilmesinde Estetik: Antalya Konyaaltı Bölgesi	Peyzaj Tasarım, Peyzaj Yönetimi	50 fotoğraf seçilmiş belirlenen 9 başlık ve 13 sıfat çifti ile 400 kullanıcı ve 51 uzman tarafından 4 farklı anket uygulanarak değerlendirildi.

Görsel kalite analizi, günümüzde farklı alan çalışmalarının bir parçası olan, giderek önem kazanan bir değerlendirme yöntemidir (Bulut, 2006) ve geniş bir çalışma alanına sahiptir (Demirkan, 2018). Görsel kalite analizi üzerine birçok araştırma yapılmıştır. Türkiye’de ki örneklerde; karayolu peyzajlarında (Özgüç, 1999; Karahan, 2003; Sezen, 2009; Sezen ve Yılmaz, 2010; Caf, 2014; Dere, 2017), kıyı peyzajlarında (Kalın, 2004; Ak, 2010; Gültürk, 2013; Gültürk ve Şişman, 2015; Ak ve Yılmaz, 2016; Yakan, 2018), sulak alanlarda (Aşur, 2017; Yazıcı, 2018), göl kıyılarında (Aşur ve Alphan, 2017; Özvan, 2020), milli parklarda (Acar ve Kurdoğlu, 2005; Acar ve ark., 2006; Düzgüneş ve Demirel, 2015; Sarı ve Karaşah, 2015), parklarda (Çakıcı ve Çelem, 2009; Elinç ve Polat, 2012; Polat ve Önder, 2011; Elinç, 2011; Polat, 2012; Akten ve Çelik, 2013; Surat, 2017; Bogenç ve ark., 2018; Güngör ve Polat, 2018; Karahan ve Sezen, 2019; Yazıcı, 2019; Yazıcı ve Kiper, 2019; Aşur, 2019), kent meydanında (Acarlı ve Kiper, 2018), ekoturizm yönünden değerlendirmede (Önder ve Polat, 2004; Polat ve Önder, 2006; Sayın, 2019), turizm ve rekreasyon kullanımına yönelik (Güngör ve Arslan, 2003; Güngör ve Aslan, 2004; Bulut, 2006; Aklıbaşında, 2013; Adıgüzel, 2019), kentsel ve kırsal rekreasyon alanlarında (Kıroğlu, 2007; Özhançacı ve Yılmaz, 2011; Polat ve ark., 2011; Özgeriş, 2014; Özgeriş ve Karahan, 2015; Polat ve Akay, 2015; Tanış, 2019; Turgut, 2020), kırsal turizm planlamasında (Aklıbaşında ve Bulut, 2018), kırsal alanlarda (Düzgüneş ve Demirel, 2015), yol peyzajlarında (Kaplan ve Coşkun Hepcan, 2004), bitkisel çalışmalarda (Müderrişoğlu ve Eroğlu, 2006; Acar ve Ayhan Güneroğlu, 2009; Turgut ve ark., 2012; Ercan, 2014; Polat ve ark., 2015; Eroğlu ve Acar, 2018; Oktay ve Erdoğan, 2020; Aykun Dikmen, 2019; Sezen ve ark. 2019), tarihi çevrede (Bozhüyük, 2007; Tüfekçioğlu, 2008; Keleş ve ark., 2018; Yazıcı, 2019; Öztürk ve ark., 2018), orman peyzajlarında (Kiracıoğlu, 2007; Karaşah, 2017), kentsel kayalık habitatlarda (Acar ve Sakıcı, 2008), su manzaraları (Bulut ve ark., 2010; Bulut ve Yılmaz 2009), araştırma alanlarına yoğunlaştığı görülmektedir.

Türkiye’de görsel kalite analizin amaçları değerlendirildiğinde araştırmaların; planlama, tasarım, yönetim, koruma, onarım, uygulama konularına odaklandığı görülmektedir. Bu bağlamda araştırmalar;

- Çalışma alanlarının yeterli ve yetersiz yönleri belirlenmesi, güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya koyulması,
- Kullanıcının gözünde alanın görsel varlığının belirlenmesi ve tercih edilebilirliğini sağlayan kriterlerin belirlenmesi, insanların alanı tercih düzeyleri ile ilişkilerinin incelenmesi,
- Belirli bir alan için tercihleri etkileyen belirli faktörleri ve fiziksel peyzaj bileşenlerin tanımlanması ve değerlendirilmesi,
- Alanların tercih edilebilme durumunun ve nedenlerin araştırılması ve tercih edilen/edilmeyen peyzajların analiz edilmesi
- Geçmişte ve günümüzde görsel peyzaj kalitesine ilişkin değişimin irdelenmesi,
- Uzmanların ve kullanıcı gruplarının arasındaki tercih farklarını irdelerek ve kullanıcı karakteristik, demografik özellikleri ile görsel peyzaj kalitesi arasındaki ilişkinin belirlenmesi,
- Planlama, tasarım, yönetim ve alan kullanımı konularına altlık oluşturacak bilgilerin elde edilmesi,

- Doğal, kültürel ve görsel değerlerin korunması ve geliştirilmesi, sürdürülebilirliğin sağlanması konularına odaklanılarak yürütülmüştür.



Şekil 2. Görsel kalite analizi üzerine peyzaj mimarlığı çalışma alanları diyagramı

Görsel peyzaj değerlendirmeleri, planlama, tasarım ve yönetim çalışmaları üzerinde etkilerini farklı çalışmalar önemle durmaktadır (Palmer ve Hoffman, 2001; Daniel, 2001; Scott, 2002; Meitner, 2004; Aytaş ve Uzun, 2015; Bozhüyük, 2007; Gobster ve ark., 2007; Fuente De Val. ve ark., 2006; Kaplan ve Coşkun Hepcan, 2004; Ak, 2010; Aytaş ve Uzun, 2015). Aynı zamanda koruma, onarım ve uygulamanın yapılmasına yardımcı olacak öneriler sunulmaktadır (Özvan ve Bostan, 2019; Aşur ve Alphan, 2018). Peyzaj alanlarında yapılan çalışmalarda planlama, tasarım, uygulama, koruma, onarım ve yönetim basamakları biriyle bağlantılıdır. Birinde gerçekleşen sorun diğer basamakları da etkilemektedir. örsel kalite analizi ile ilgili yapılan çalışmalar bu basamaktan birini ya da birkaçını birden içermektedir.

Peyzaj mimarlığı çalışma alanı makale ve derleme çalışmalarında peyzaj yönetimi alanında daha çok çalışma yapıldığı, ikinci olarak peyzaj planlama, üçüncü olarak peyzaj tasarımı alanında yapıldığı; yüksek lisans tezlerinde peyzaj yönetimi alanında daha çok çalışma yapıldığı, ikinci olarak peyzaj planlama alanında, üçüncü olarak peyzaj tasarımı alanında yapıldığı; doktora tezlerinde peyzaj yönetimi alanında daha çok çalışma yapıldığı, ikinci olarak peyzaj planlama ve peyzaj tasarım alanlarında yapıldığı görülmektedir. Görsel kalite üzerine derleme çalışmalarını incelendiğinde yönetimin tüm çalışmaları kapsadığı ve ikinci olarak peyzaj planlama basamağı üzerine araştırma yapıldığı belirlenmiştir. Makale – derleme ve tezler incelendiğinde en çok peyzaj yönetim alanını kapsayan çalışma yapıldığı, ikinci sırada peyzaj planlama, üçüncü sırada peyzaj tasarım alanlarını içerdiği görülmektedir.

Doktora tezlerinde uzman ve katılımcı grubun, makaleler ve yüksek lisans tezlerinde katılımcı grubun birinci sırada tercih edildiği, çalışmaların geneline bakıldığında birinci sırada katılımcı grubun, ikinci sırada uzman ve katılımcı grubun, üçüncü sırada uzman grubun tercih edildiği görülmektedir. Çalışmaların genelinde araştırma materyali olarak ise birinci sırada fotoğraf, ikinci sırada harita, üçüncü sırada yerinde gözlem tercih edilmektedir.

Tablo 4. Görsel Kalite Analizi Yapılan Çalışmaların Genel Değerlendirmesi

GÖRSEL KALİTE ÜZERİNE YAPILAN ÇALIŞMALARDA		MAKALE-DERLEME	YÜKSEK LİSANS TEZİ	DOKTORA TEZİ	TOPLAM
Peyzaj Mimarlığı Araştırma Alanı	Peyzaj Planlama	61	22	7	90
	Peyzaj Tasarım	36	15	6	57
	Peyzaj Koruma	24	4	4	32
	Peyzaj Onarım	3	1	-	4
	Peyzaj Uygulama	11	1	-	12
	Peyzaj Yönetim	85	34	12	131
Grup	Uzman	21	6	-	27
	Katılımcı	31	15	4	50
	Uzman ve Katılımcı	28	13	8	49
	Derleme Çalışması	5	-	-	5
Araştırma Materyali	Dia	1	-	1	2
	Fotoğraf	70	32	10	112
	Yerinde Gözlem	9	-	1	10
	Harita	7	4	-	11
	Senaryo (Tasarı Görüntü)	2	6	2	8
	Derleme Çalışması	5	-	-	5

Türkiye’de yapılan çalışmalar incelendiğinde; yerinde gözlem, haritalar ve alanı temsil eden fotoğraflar kullanılarak, araştırmanın yapısına göre uzman ve/ya da katılımcı grup ile yürütülen anket çalışmalarının verileri ile değerlendirilen nesnel ve/algısal parametrelerin aldığı puanların istatistiksel değerlendirilmeleri ile peyzajın görsel kalite analiz edildiği görülmektedir.

SONUÇLAR:

Avrupa Peyzaj Sözleşmesine göre peyzaj, insanlar tarafından algılandığı şekliyle, karakteri doğal ve / veya insani unsurların eyleminin ve etkileşiminin sonucu olan bir alandır (APS, 2003). Bu tanıma göre peyzajı algılamanın en güvenilir yöntemlerinde biri de görsel kalite analizidir. Bu analiz ile elde edilen sonuçlar çeşitli ölçeklerde, planlama, tasarım, yönetim, koruma, onarım, uygulama çalışmalarına yansımaktadır.

Araştırmada, Türkiye’de yürütülen peyzaj araştırmalarında peyzaj kalite analizinin gelişimi değerlendirilmiştir. Türkiye’de 1999-2021 yılları arasındaki makaleler, 2005-2021 yılları arasındaki yüksek lisans tezleri ve 1999-2021 yılları arasındaki doktora tezleri, görsel kalite analizi araştırmalarının 1999’lu yıllarda başladığını ortaya koymaktadır.

Görsel kalite analizi çalışmalarının peyzaj araştırmalarına yansımalarının temel amaçları;

- Peyzajı tanımlaması,
- Araştırma konusunu desteklemesi,
- Araştırma yöntemlerine destek olan bir araştırma yöntemi olması,
- Araştırma bulgularından elde edilen verilerin çok boyutlu sunulması,
- Peyzaj Mimarlığı araştırmalarına veri tabanı olarak destek sunmasıdır.

Bütün bu veriler değerlendirildiğinde, Türkiye’de, GKA (Gürsel Kalite Analizi) peyzaj planlamaya odaklanan çalışmalarda, peyzaj karakter analizi çalışmalarında vb., tasarım, onarım, uygulama, yönetim ve koruma çalışmalarında, peyzajı tanımlayan, boyutları ile farklı ölçeklerde değerlendiren bir yöntem olarak ele alınmalıdır. Peyzaj Mimarlığında, planlamadan yönetime uzanan farklı ölçekteki çalışmalarda, peyzajı geliştirmeye, doğal ve kültürel peyzajları korumaya odaklanan bir veri tabanı olarak değerlendirilmelidir.

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

KAYNAKLAR:

- Acar, C. ve Ayhan Güneroğlu, N. (2009). Trabzon Kentindeki Çizgisel Bitki Kompozisyonlarının Tür Çeşitliliği ile İşlevsel ve Görsel Değerleri Üzerine Bir Araştırma. *Ekoloji*, 18(72), 65-73.
- Acar, C. ve Kurdoğlu, B. C. (2005). Kaçkar Dağları Milli Parkında Görsel Kalite Değerlendirmesi. *Korunan Doğal Alanlar Sempozyumu*, 219-226.
- Acar, C., Kurdoğlu, B. C., Kurdoğlu, O. ve Acar, H. (2006). Public Preferences for Visual Quality and Management in the Kaçkar Mountains National Park (Turkey). *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 13(6), 499-512.
- Acar, C. ve Sakıcı, Ç. (2008). Assessing Landscape Perception of Urban Rocky Habitats. *Building and Environment*, 43(6), 1153-1170.
- Acar, H., Eroğlu, E. ve Acar, C. (2013). Landscape Values of Rocky Habitats in Urban and Semi-Urban Context of Turkey: a Study of Tokat City. *Journal of Food, Agriculture and Environment*, 11(2), 1200-1211.
- Acarlı, B. ve Kiper, T. (2018). Kent Meydanlarının Geçmiş ve Günümüz Görüntülerinin Görsel Peyzaj Kalitesinin Saptanması: İstanbul İli Taksim Meydanı Örneği. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 8(17), 15-31.
- Adıgüzel, E. (2019). Bursa İli Gölbaşı Gölet’inde Rekreatif ve Turistik Alanların Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilerek Rekreatif ve Turistik Etkinliklerin Belirlenmesi. *Bursa Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Bursa.*
- Ak, M. K. (2010). Akçakoca Kıyı Bandı Örneğinde Görsel Kalitenin Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. *Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.*
- Ak, M. K. (2013). Visual Quality Assessment Methods in Landscape Architecture Studies. In *Advances in Landscape Architecture*. Intechopen, Chapter 11, 279-290.
- Ak, M. K. ve Kaya, S. (2016). Düzce Üniversitesi Yerleşkesi Örneğinde Çim Alanların Görsel Algı Değerlendirmesi. *Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Ormancılık Dergisi*, 12(2), 231-240.
- Ak, M. K. ve Yılmaz, O. (2016). The Visual Quality Assessment of Urban Coastline Landscapes: a Case Study of Akçakoca City (Turkey). *Biological Diversity and Conservation*, 9(2), 180-187.
- Ak, T. (2005). Kentsel Dış Mekânlar Bağlamında Çanakkale Saat Kulesi ve Çevresine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması. *Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale.*
- Aklıbaşında, M. (2013). Yahyalı İlçesi ve Yakın Çevresinin Peyzaj Potansiyelinin Sürdürülebilir Turizm ve Rekreatif Kullanımlar Yönünden Değerlendirilmesi. *Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Erzurum.*
- Aklıbaşında, M. ve Bulut, Y. (2018). Kırsal Turizm Planlamasında Farklı Peyzaj Tiplerinin Görsel Kalite Yönünden Değerlendirilmesi. *Akademik Ziraat Dergisi*, 7(1), 93-100.

- Akpınar, N., Çelem, H., 2000. Madencilik sonrası peyzaj onarımında alan kullanım planlamasına yönelik bir yöntem: En yüksek değerler haritası yaklaşımı. Peyzaj Mimarlığı Kongresi, 19-21 Ekim 2000, Ankara, s. 383- 39.
- Aksakal, B. (2019). Erzurum Havalimanı-Palandöken Kayak Merkezi Yol Güzergahının Kış Mevsimi Açısından Görsel Kalite Analizinin Değerlendirilmesi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Akten, M. ve Çelik, M. (2013). Evaluation of Visual Landscape Perception for Incilipinar and Adalet Park Cases. Journal of Food, Agriculture & Environment, 11(2), 1532-1538.
- Arı, Y. (2005). Amerikan Kültürel Coğrafyasında Peyzaj Kavramı. Doğu Coğrafya Dergisi, 10(13), 311-339.
- Arriaza, M., Cañas-Ortega, J. F., Cañas-Madueño, J. A. ve Ruiz-Aviles, P. (2004). Assessing the Visual Quality of Rural Landscapes. Landscape and Urban Planning, 69(1), 115-125.
- Arthur, L. Ve Boster, R. (1976). Measuring Scenic Beauty: a Selected Bibliography, Usda Forest Service General Technical Report Rm-25.
- Aşur F. (2017). Van Kenti Yakın Çevresi Kıyı Alanı Örneğinde Sulak Alanlar ve Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi. Türk Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi, 4(4), 506-515.
- Aşur F. ve Alphan, H. (2017). Van Gölü Güney Kıyı Alanlarında Yerleşim Alan Kullanım Değerlendirmesi ve Görsel Analiz Yaklaşımları. Journal of the Institute of Science And Technology, 7(4), 223-233.
- Aşur F. ve Alphan, H. (2018). Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi ve Alan Kullanım Planlamasına Olan Etkileri. Yüzcüncü Yıl Üniversitesi Tarım Bilimleri Dergisi, 28(1), 117-125.
- Aşur, F. (2019). Van Kenti Dönüşen Peyzaj Örneğinde İpekyolu ve Milli Egemenlik Parklarının Mevcut Durum Analizleri. Türk Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi, 6(3), 566-578.
- Aşur, F., Deniz Sevimli, S. ve Yazıcı, K. (2020). Visual Preferences Assessment of Landscape Character Types Using Data Mining Methods (Apriori Algorithm): The Case of Altınışaç and Inkoy (Van/Turkey). Journal of Agricultural Science and Technology, 22(1), 247-260.
- Avcıbaşı Korkma, Z. (2013). Kent Ormanlarında Estetik Potansiyelin Belirlenmesi (İstanbul, Emirgan Korusu Örneği). İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Aykun Dikmen, B. (2019). Erzurum Kentsel Açık Yeşil Alanlarında Meyve Ağaçlarının Kullanımı ve Kente Sağladığı Görsel Kalite Etkisi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Aytaş, İ. ve Uzun, S. (2015). Düzce Kent Merkezindeki Yaya Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesinin Belirlenmesi. İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 65(1), 11-29.
- Benliay, A. ve Altuntaş, A. (2019). Visual Landscape Assessment with the Use of Cloud Vision Api: Antalya Case. Uluslararası Peyzaj Mimarlığı Araştırmaları Dergisi, E-Issn: 2602-4322, 3(1), 07-14.
- Benliay, A., Soydan, O. ve Kayku, M. (2015). Aspendos-Silyon-Perge Bisiklet Güzergahı Örneğinde Peyzaj Görsel Kalitesi ve Peyzaj Özelliklerinin Değerlendirilmesi. Artium, 3(1), 48-64.
- Bogenç, Ç., Bekçi, B. ve Üçok, M. (2018). Kent Parklarında Sosyalleşme Mekânlarında Ki Görsel Kalite Değerlendirmesi; Rize Sahil Parkı Örneği. In Proceedings of European Conference on Science, Art & Culture (Ecsac-2018), Antalya, 381-386.

- Bozhüyük, Z. R. (2007). Erzurum Kent Merkezindeki Bazı Tarihi Yapı ve Çevreleri Üzerine Görsel Etki Değerlendirmesi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Bulut, Z. (2006). Kemaliye (Erzincan) İlçesi ve Yakın Çevresinin Alternatif Turizm Kapsamında Rekreasyonel Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Erzurum.
- Bulut, Z. ve Acar, C. (2010). Peyzajda neden ‘görsel kalite analizi’ yaparız?. Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 10(2), 19-29.
- Bulut, Z. ve Yılmaz, H. (2008). Determination of Landscape Beauties Through Visual Quality Assessment Method: A Case Study for Kemaliye (Erzincan/Turkey). Environmental Monitoring and Assessment, 141(1), 121-129.
- Bulut, Z. ve Yılmaz, H. (2009). Determination of Waterscape Beauties Through Visual Quality Assessment Method. Environmental Monitoring and Assessment, 154(1), 459-468.
- Bulut, Z., Karahan, F. ve Sezen, I. (2010). Determining Visual Beauties of Natural Waterscapes: A Case Study for Tortum Valley (Erzurum/Turkey). Scientific Research And Essays, 5(2), 170-182.
- Caf, A. (2014). Bingöl-Erzurum Karayolu Güzergâhının Görsel Kalite Analizi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tez, Erzurum.
- Cengiz Gökçe, G. Ve Açıksöz, S. (2015). Kültürel Peyzaj Bileşenleri ve Turizm İlişkisinde Görsel Peyzaj Analizi: Nallıhan-Beydili Köyü Örneği. I. Eurasia International Tourism Congress: Current Issues, Trends, and Indicators (Eitoc-2015), 409-419.
- Cengiz, T. (2014). Visual Quality Method in Assessing Landscape Characteristics: Case Study of Bozcaada Island. Journal of Coastal Research, 30(2), 319-327.
- Coşkun, S., Yıldız, Ö. ve Yazıcı, A., (2010). Psikiyatrik Rehabilitasyonda Fotoğrafın Kullanımı. Psikiyatri Hemşireliği Dergisi, 1 (3), 121-127.
- Craik, K.H. (1968). The Comprehension of the Everyday Physieal Environment. Journal of the. American Institute of Planners. 34:29-37.
- Çağlayan Kaptanoğlu, A. (2006). Peyzaj Değerlendirmesinde Görsel Canlandırma Tekniklerinin Kullanıcı Tercihlerine Etkileri. İstanbul Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul.
- Çakıcı, I. (2007). Peyzaj Planlama Çalışmalarında Görsel Peyzaj Değerlendirmesine Yönelik Bir Yöntem Araştırması. Ankara Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.
- Çakıcı, I. ve Çelem, H. (2009). Kent Parklarında Görsel Peyzaj Algısının Değerlendirilmesi. Journal of Agricultural Sciences, 15(01), 88-95.
- Çankal, Ş. D. (2016). Orman Alanlarındaki Yolların Görsel Kalite Açısından Değerlendirilmesi. Bursa Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Orman Ürünleri Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Bursa.
- Çelik, D. ve Açıksöz, S. (2016). Visual Landscape Analysis in Planning Process: the Case of Amasra. Oxidation Communications, 39, 3562-3578.

- Çetinkaya, Ç. (2015). Yeniden İşlevlendirilen Endüstriyel Mekânların Görsel Algı Değerlendirmesi: İzmir Tarihi Havagazı Fabrikası. Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İzmir.
- Çorbacı, Ö. L. ve Oğuztürk, T. (2019). Evaluation of Amasra's Visual Landscape Quality in Terms of Natural, Historical, and Cultural Values. *New Approaches To Spatial Planning and Design*. 1st Ed. Berlin, Germany: Peter Lang, 379-396.
- Daniel, T.C. ve Boster, R.S. (1976): *Measuring Landscape Esthetics: the Scenic Beauty Estimation Method*, Usda Forest Service Research Paper Rm- 167, Rocky Mountain Forest and Range Experiment Station Forest Service U.S. Department of Agriculture.
- Daniel, T. (2001). Whither Scenic Beauty? Visual Landscape Quality Assessment in The 21st Century. *Landsc. Urban Plann.* 56, 267–281.
- Daniel, T. C. ve Vining, J. (1983). Methodological Issues in The Assessment of Landscape Quality. In I. Altman & J. F. Wohlwill, (Eds), *Human Behaviour and Environment*, Vol. 6: Behaviour and the Natural Environment. New York: Plenum Press, 39-84.
- Demirci Küni, E. (2010). Atatürk Üniversitesi Yerleşkesinin Görsel Kalite Yönünden Değerlendirilmesi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Demirkan, G. Ç. (2018). Visual Landscape Quality Assessment and Reflection on Urban Areas. *Science, Ecology and Engineering Research in The Globalizing World*, 127.
- Dere, E. E. (2017). Peyzaj Görsel Analizi ve Değerlendirilmesi: Tem Otoyol Örneği. Namık Kemal Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Tekirdağ.
- Dinçer, A. A. (2011). Görsel Peyzaj Kalitesinin 'Biçimsel Estetik Değerlendirme Yaklaşımı' ile İrdelenmesi Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Döner, S. (2015). Kentsel Alanlarda Kullanılan Su Öğelerinin Görsel Kalite Değerlendirmesi. Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Düzce.
- Düzgüneş, E. ve Demirel, Ö. (2015). Evaluation of Rural Areas in Terms of Landscape Quality: Salacik Village (Trabzon/Turkey) Example. *Environmental Monitoring and Assessment*, 187(6), 1-9.
- Düzgüneş, E. Ve Demirel, Ö. (2015). Milli Parklarda Doğal ve Kültürel Kaynak Değerlerinin Görsel Peyzaj Kalite Yönünden Değerlendirilmesi. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 5(12), 13-23.
- Elinç, H. (2011). Görsel Kalite Değerlendirmesi Yöntemi ile Antalya İli Alanya İlçesindeki Abdurrahman Alaettinoğlu ve Alanya Belediye Başkanları Kent Parklarının İrdelenmesi. Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Elinç, H. ve Polat, A. T. (2012). Evaluation of Urban Park in Alanya County with Visual Quality Assessment Method Antalya/Turkey. *International Journal of Natural & Engineering Sciences*, 6(2), 71-78.
- Eminağaoğlu, Z. ve Surat, H. (2019). İstinat Duvarlarının Kent Kimlik Ögesi Olarak Değerlendirilmesi- Artvin Örneği. *Planlama Dergisi*, 29(3), 288–298.
- Ercan, G. (2014). Sorbus Domestica L.'Nin Görsel Kalitesinin Saptanması ve Bartın Kenti Örneğinde Kullanımının Yaygınlaştırılması Amacıyla Generatif Üretimi. Bartın Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Bartın.

- Erdönmez, İ. M. Ö. (2005). İstanbul’daki Korunan Alanlarda Rekreatif Kullanımların Görsel Etkileri: Polonezköy Tabiat Parkı Örneği. *Korunan Doğal Alanlar Sempozyumu*, 449-456.
- Eroğlu, E. ve Acar, C. (2018). A Visual Assessment of Roadside Poplar Plantings in Turkey. *Journal of Agricultural Sciences*, 24(2), 185-198.
- Eroğlu, E. ve Başaran, N. (2017). İç Mekân Dikey Bahçe Bitki Kompozisyonlarının Görsel Peyzaj Kalitesinin Değerlendirilmesi. *Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Ormanlık Dergisi*, 13(2), 32-49.
- Eroğlu, E. ve Özdede, S. (2014). Visual Effects of Vertical Gardens in Landscape Designs: A Case Study of Düzce University Campus. *Peer Reviewed Proceedings of Digital Landscape Architecture*, 7, 413-418.
- Fuante De Val, G.D.L.F., Atauri, J.A. ve De Lucio, J.V. (2006). Relationship Between Landscape Visual Attributes and Spatial Pattern Indices: A Test Study in Mediterranean-Climate Landscapes. *Landscape and Urban Planning*, 77(4), 393-407.
- Gobster, P. H., Nassauer, J. I., Daniel, T.C. ve Fry, G. (2007) The Shared Landscape: What Does Aesthetics Have to Do With Ecology? *Landscape Ecology*, 22(7), 959-972.
- Gökalp, D. D. ve Yazgan, M. E. (2013). Kırsal Peyzaj Planlamada Agroturizm ve Agriturizm. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2013(1), 25-29.
- Gültürk, P. (2013). Tekirdağ Kent Merkezi Kıyı Şeridinin Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi. *Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Tekirdağ*.
- Gültürk, P. ve Şişman, E. E. (2015). Tekirdağ Kent Merkezi Kıyı Şeridinin Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi ve Mekân Tercihine Etkisi. *Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 12(1), 81-89.
- Güneroğlu, N. (2017). Akarsu Rehabilitasyonunun Peyzaj Kalitesi Üzerindeki Etkileri. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 18(1), 10-20.
- Güngör, S. ve Arslan, M. (2003). Beyşehir İlçesi ve Yakın Çevresi Turizm ve Rekreatif Kullanımına Yönelik Peyzaj Potansiyelinin Saptanması Üzerine Bir Araştırma. *Selçuk Journal Of Agriculture And Food Sciences*, 17(32), 64-73.
- Güngör, S. ve Arslan, M. (2004). Turizm ve Rekreatif Stratejileri için Swot Analizi, Görsel Kalite Değerlendirmesi, Turizm Tesislerinin Beğenilirliği ve Turizm Tesisleri Durum Analizi Uygulaması: Beyşehir İlçesi Örneği. *Selçuk Journal of Agriculture and Food Sciences*, 18(33), 68-72.
- Güngör, S. ve Polat, A. T. (2018). Relationship Between Visual Quality and Landscape Characteristics in Urban Parks. *Journal of Environmental Protection and Ecology*, 19(2), 939-948.
- Gürbüz, K. (2021). Farklı Peyzaj Tasarımları ile Erzurum Kenti Köprülü Kavşaklarının Görsel Kalitesinin Artırılması Senaryoları. *Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum*.
- Habron D. (1998). Visual Perception of Wild Land in Scotland. *Landscape and Urban Planning* 42, 45-56.
- Hacıoğlu, A., Eroğlu, E. ve Kahveci, H. (2019). Farklı Arazi Örtüsüne Bağlı Peyzaj Bileşenlerinin Görsel Değerlendirilmesi: Yuvacık Baraj Havzası Örneği. *Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Ormanlık Dergisi*, 15(2), 59-77.

- Hardal, S. (2011). Açık Alanlarda Görsel Kalite Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma: Yıldız Korusu Örneği. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Irmak, M. A. (2008). Erzurum İli ve Yakın Çevresinin Flora Turizmi Potansiyeli Açısından Değerlendirilmesi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Erzurum.
- Irmak, M. A. ve Yılmaz, H. (2010). Farklı Peyzaj Karakter Alanlarına Göre Doğal ve Kültürel Kaynak Değerlerinin Görsel Analizi: Erzurum Örneği. GOÜ, Ziraat Fakültesi Dergisi, 27(2), 45-55
- Kalın, A. (2004). Çevre Tercih ve Değerlendirmesinde Görsel Kalitenin Belirlenmesi ve Geliştirilmesi: Trabzon Sahil Bandı Örneği. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Trabzon.
- Kaplan, A. ve Coşkun Hepcan, Ç. (2004). Ege Üniversitesi Kampüsü 'Sevgi Yolu'nun Görsel (Etki) Değerlendirme Çalışması. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 41(1).
- Kaplan, A., Taşkın, T. ve Önenç, A. (2006). Assessing the Visual Quality of Rural and Urban-Fringed Landscapes Surrounding Livestock Farms. Biosystems Engineering, 95(3), 437-448.
- Kaplan, R. Kaplan, S. ve Ryan Rl. (1998). With People in Mind: Design and Management of Everyday Nature. Washington Abd: Island Press.
- Kaplan, S., Kaplan, R. ve Wendt, J.S. (1972). Rated Preference and Complexity for Natural and Urban Visual Material. Perception and Psychophysics. 12 (4): 354-356.
- Karahan, A. ve Sezen, İ. (2019). Erzurum Kentindeki Bazı Önemli Parkların Peyzaj Kalite Göstergelerinin Değerlendirilmesi. Nevşehir Bilim ve Teknoloji Dergisi, 8(Enar Özel Sayı), 54-63.
- Karahan, F. (2003). Erzurum-Rize Karayolu Koridoru Peyzaj Planlaması ve Manzara Yolu Olarak Kullanıma Sunulma Olanakları. Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Erzurum.
- Karaşah, B. (2017). A Visual Landscape Assessment of Forest Roads: 'Case of Kafkasör-Mersivan Route, Artvin'. Kastamonu University Journal of Forestry Faculty, 17(3), 404-413.
- Kaya, S., Başar, H., Can, T ve Müderrisoğlu, H. (2016). Düzce Üniversitesi Konuralp Yerleşkesinde Görsel Peyzaj Kalitesinin Değerlendirilmesi. Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Ormanlık Dergisi, 12(2), 123-142.
- Keleş, E., Atik, D. ve Bayrak, G. (2018). Visual Landscape Quality Assessment in Historical Cultural Landscape Areas. European Journal of Sustainable Development, 7(3), 287-300.
- Kendirci, G. (2019). Duvarların Görsel Kalitesinin Artırılması Üzerine Bir Araştırma: İzmit Örneği. Kastamonu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Kastamonu.
- Kiroğlu, E. (2007). Erzurum Kenti ve Yakın Çevresindeki Bazı Rekreasyon Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi. Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Kiper, T., Korkut, A. ve Üstün Topal, T. (2017). Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi: Kiyıköy Örneği. Ksü Doğa Bilimleri Dergisi, 20(3), 258-269.

- Kiracıoğlu, Ö. (2007). Orman Alanlarındaki Görsel Kalitenin Tahmini: Çeşmealtı Ormanları Örneği. Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Orman Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Isparta.
- Koçak, A. (2018). Kırsal Alandaki Yapılaşmaların Görsel Kalite Değerlendirmesi Açısından İrdelenmesi: İstanbul Belgrad Ormanı Örneği. İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Konseysi, A. (2000). AK Peyzaj Sözleşmesi. https://www.peyzaj.org.tr/mevzuat/mevzuat_detay.php?kod=159. (Erişim Tarihi: 01.07.2021)
- Laurie, I.C. (1975). Aesthetic Factors in Visual Evaluation. in: Zube, E.N., Brush, R.O., Fabos, J.G. (Eds.), Landscape Assessment: Values, Perceptions and Resources. Dowden Hutchinson and Ross, Stroudsburg, 102–117.
- Litton, R.B. (1968). Forest Landscape Description and Inventories: A Basis for Land Planning and Design. Usda Forest Service Research Paper 49, Berkeley, Calif: Pacific Southwest Forest and Range Experiment Station.
- Lothian, A. (1999). Landscape and the Philosophy of Aesthetics: Is Landscape Quality Inherent in the Landscape Or in the Eye of The Beholder?. Landscape and Urban Planning, 44(4), 177-198.
- Lynch, K. (1960). The Image of the City (Vol. 11). MIT Press.
- McHarg, I. (1969). Design with Nature. Toronto: John Wiley & Sons, Inc.
- Meinig DW (1979) Introduction, in: D. W. Meinig (Editor), the Interpretation of Ordinary Landscapes, Geographical Essays, Oxford University Press, USA, pp. 1-7.
- Meitner, Michael J. (2004). "Scenic Beauty of River Views in the Grand Canyon: Relating Perceptual Judgments to Locations." Landscape and Urban Planning, 68(1), 3-13.
- Müderrişoğlu, H. ve Eroğlu, E. (2006). Bazı İbrelî Ağaçların Kar Yüğü Altında Görsel Algılanmasındaki Farklılıklar. Turkish Journal of Forestry, 7(1), 136-146.
- Nasar JI (1992) Visual Preferences in Urban Street Scenes a Crosscultural Comparison Between Japan and The United States. Environmental Aesthetics: Theory, Research, Applications. Editör: Nasar J. Cambridge: Cambridge University Press, 260-274.
- Ode, A. K. ve Fry, G. L. A. (2002). Visual Aspects in Urban Woodland Management. Urban Forestry & Urban Greening, 1, 15–24.
- Oktay, H. (2017). Bitkisel Peyzaj Tasarımlarının Değerlendirilmesinde Estetik: Antalya Konyaaltı Bölgesi. Akdeniz Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Antalya.
- Oktay, H. ve Erdoğan, R. (2020). Bitkisel Tasarımların Formal (Biçimsel) Estetik Model Bağlamında Değerlendirilmesi: Antalya Konyaaltı Bölgesi. Mediterranean Agricultural Sciences, 33(1), 51-57.
- Ögçe, H., Müderrişoğlu, H. ve Uzun, S. (2020). Visual Impact Assessment of The Istanbul Land-Wall. Indoor and Built Environment, 29(10), 1359-1373.
- Önder, S. ve Polat, A. T. (2004). Konya İli Karapınar İlçesi'nin Ekoturizm Yönünden Görsel Kalite Değerlendirmesi ve Swot Analizi. Selcuk Journal Of Agriculture and Food Sciences, 18(33), 80-86.

- Özdemir, H.G., (2012). Değişik Açık ve Yeşil Alanlarda Bitkisel Tasarım Yönünden Güvenilirlik Faktörünün Analizi, Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Özgeriş, M. (2014). Tortum ve Uzundere'deki Rekreatif Tesislerin Görsel Kalite Analizi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Özgeriş, M. ve Karahan, F. (2015). Rekreatif Tesislerde Görsel Kalite Değerlendirmesi Üzerine Bir Araştırma: Tortum ve Uzundere (Erzurum) Örneği. Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 16(1), 40-49.
- Özgüç Erdönmez, İ. M. ve Çağlayan Kaptanoğlu, A. Y. (2007). Peyzaj Estetiği ve Görsel Kalite Değerlendirmesi. Journal of The Faculty of Forestry Istanbul University, 58(1), 39-51.
- Özgüç, İ. M. (1999). Tem Hadımköy-Kınalı Arası Peyzaj Planlaması Üzerinde Görsel Araştırmalar. Journal of The Faculty of Forestry Istanbul University, 49(2), 115-132.
- Özgüç, İ. M. (1999). Tem Hadımköy-Kınalı Arası Peyzaj Planlaması Üzerinde Görsel Araştırmalar. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul.
- Özhancı, E. (2018). Yürüyüş Güzergâhlarında Mekânsal-Görsel Niteliklerin Algı ve Aktivite Üzerindeki Etkileri; Nevşehir Örneği. Bartın Orman Fakültesi Dergisi, 20(1), 32-42.
- Özhancı, E. ve Yılmaz, H. (2011). Rekreatif Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi; Erzurum Örneği. Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 1(2), 67-76.
- Özhancı, E. ve Yılmaz, H. (2013). Değişik Peyzaj Karakterleri Barındıran Dağların, Foto Safari Amaçlı Görsel Peyzaj Analizi. Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 44(1), 83-89.
- Özhancı, E. ve Yılmaz, H. (2017). Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmelerinde Kalite Göstergelerinin Mekansal Yansımaları. Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 31(43), 157-173.
- Özkan, U. Y. (2014). Assessment of Visual Landscape Quality Using İkonos İmagery. Environmental Monitoring and Assessment, 186(7), 4067-4080.
- Öztürk, S., Işınkaralar, Ö. ve Ayan, E. (2018). Visibility Analysis in Historical Environments: the case of Kastamonu Castle and its Surrounding. Journal of Current Researches on Social Sciences, 8 (4), 405-412.
- Özvan, H. (2020). Van Gölü Doğu Kıyı Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesi Açısından Değerlendirilmesi. Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Van
- Özvan, H. ve Bostan, P. (2019). Çeşitli Yöntemlerin Karşılaştırılması ile Görsel Estetik Kalite Değerlendirilmesi. Yüzüncü Yıl Üniversitesi Tarım Bilimleri Dergisi, 29(1), 159-167.
- Palmer, J.R. ve Hoffman, E. (2001). Rating Reliability and Representation Validity in Scenic Landscape Assessments. Landscape and Urban Planning. 54, 149-161.
- Peron, E., Purcell, A.T., Staats, H.J., Falcher, S. ve Lamb, R.J. (1998). Models of Preference for Outdoor Scenes: Some Experimental Evidence. Environment & Behavior, 30(3),261-305.
- Polat, A. T. (2012). Kent Parklarında Görsel Kalite ve Doğallık Derecesi Arasındaki İlişkilerin Belirlenmesi. Journal of The Institute of Science And Technology, 2(3), 85-92.

- Polat, A. T. ve Akay, A. (2015). Relationships Between the Visual Preferences of Urban Recreation Area Users and Various Landscape Design Elements. *Urban Forestry & Urban Greening*, 14(3), 573-582.
- Polat, A. T. ve Önder, S. (2006). Karapınar İlçesi ve Yakın Çevresi Peyzaj Özelliklerinin Ekoturizm Kullanımları Yönünden Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma. *Selcuk Journal of Agriculture and Food Sciences*, 20(40), 53-64.
- Polat, A. T. ve Önder, S. (2011). Konya İli Kent Parklarının Görsel Kalitesinin Belirlenmesi, I. Konya Kent Sempozyumu, 347-357.
- Polat, A. T., Güngör, S. ve Adıyaman, S. (2011). Konya Kenti Yakın Çevresindeki Kentsel Rekreasyon Alanlarının Görsel Kalitesi ile Kullanıcıların Demografik Özellikleri Arasındaki İlişkiler. *Ksü Doğa Bilimleri Dergisi Özel Sayı*, 70–79.
- Polat, A. T., Öztürk Kurtaslan, B. ve Peker, E. (2012). Gençlik Parkında Kullanılan Açık Alan Heykellerine Yönelik Park Kullanıcılarının Görsel Algıları. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 13(2), 170-180
- Polat, Z., Kılıçaslan, C., Kara, B. ve Deniz, B. (2015). Visual Quality Assessment of Trees and Shrubs in the South Campus of Adnan Menderes University in Spring. *Fresenius Environ. Bull*, 24, 4303-4315.
- Real, E., Arce, C. ve Sabucedo, J. M. (2000). Classification of Landscapes Using Quantitative and Categorical Data, and Prediction of Their Scenic Beauty in North-Western Spain. *Journal of Environmental Psychology*, 20(4), 355-373.
- Sarı, D. ve Karaşah, B. (2015). Hatila Vadisi Milli Parkı'nda (Artvin) Yer Alan Farklı Vejetasyon Tiplerinin Görsel Değerlendirmesi Üzerine Bir Çalışma. *Turkish Journal of Forestry*, 16(1), 65-74.
- Sayın, G. (2019). Kayseri İli Doğal Peyzajlarında Ekoturizm ve Görsel Peyzaj Kalitesi Üzerine Bir Araştırma. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş.
- Scott, A. (2002). Assessing Public Perception of Landscape: the Landmap Experience. *Landsc. Res.* 7 (3), 271–295.
- Sezen, I. (2009). Erzurum-Bayburt-Of Karayolu Güzergahının Manzara Yolu Olarak Değerlendirilmesine Yönelik Görsel Analiz. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Erzurum.
- Sezen, I. (2015). Environment and Ecology at the Beginning of 21st Century, Bölüm adı:(Visual Quality Analysis for Roadside Landscape Scenes of Erzurum-Erzincan (Turkey). Highway Route) St. Kliment Ohridski University Press
- Sezen, I. Demircan N., Karahan F. ve Polat Z. (2015). Environment and Ecology at the Beginning of 21st Century, Bölüm adı: (Assessment of Visual Quality in Geomorphologic Landscape: Case Study of Tortum Creek Valley, UzundereDistrict (Erzurum/Turkey), St. Kliment Ohridski University Press
- Sezen, I. ve Yılmaz, S. (2010). Visual Assessment for the Evaluation of Erzurum-Bayburt-of Highway as Scenic Road. *Scientific Research and Essays*, 5(4), 366-377.
- Sezen, İ., Külekçi, E. A. ve Keleş, B. (2019). Kent İçi Yol Ağaçlarının Sonbahar Renk Etkilerinin Görsel Kalite Analizi: Erzurum Kenti Örneği. *Kent Akademisi*, 12(4), 739-751.
- Surat, H. (2017). Kent Parklarının Görsel Peyzaj Algısının Peyzaj Mimarlığı Öğrencileri Tarafından Değerlendirilmesi. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 19(1), 70-80.

- Taniş, Ö. (2019). Üniversite Öğrencilerinin Gümüşhane İli Rekreasyon Alanları Üzerine Görsel Kalite Değerlendirmesi. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Tarım, B. (2014). Görsel Peyzaj Değerlendirmesinde Nesnel ve Algısal Yaklaşımların Karşılaştırmalı Analizi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Taylor, J. G., Zube, E. H. ve Sell, J. L. (1987). Landscape Assessment and Perception Research Methods. In R. W. Marans, W. Michelson & R. B. Bechtel (Eds.), *Methods in Environmental and Behavioral Research*, 361- 393. Van Nostrand, New York.
- Temelli, M. (2008). Çukurova Üniversitesi Yerleşkesi Örneğinde Görsel Etki Değerlendirme Çalışmalarına Metodolojik Bir Yaklaşım. Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- Timur, Ö.B. (2021). Ilgaz Devrez Alt Havzasının Karşılaştırmalı Görsel Kalite Analizi. *International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal*, 7(41), 273-283.
- Turgut, G. E. (2020). Rekreasyon Alanlarında Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi: Denizli Örneği. Pamukkale Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Denizli.
- Turgut, H., Atabeyoğlu, Ö., Yılmaz, H. ve Irmak, M. A. (2012). Evaluating Different Planting Design Compositions for Visual Landscape Quality in Street Planting. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 13(1), 49-66.
- Tüfekçioğlu, H. K. (2008). Tarihsel Çevrede Görsel Peyzaj Kalite Değerlendirmesi İstanbul Yedikule Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Tveit, M., Ode, Å. Ve Fry, G. (2006). Key Concepts in a Framework for Analysing Visual Landscape Character. *Landscape Research*, 31(3), 229-255.
- Ulrich, R. S. (1984). View Through a Window May Influence Recovery from Surgery. *Science*, 224(4647), 420-421.
- Uzun, F. Ç. (2018). Kastamonu Tabiat Parklarının Görsel Kalite Analizi. Kastamonu Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Kastamonu.
- Uzun, O. ve Müderrisoğlu, H. (2011). Visual Landscape Quality in Landscape Planning: Examples of Kars and Ardahan Cities in Turkey. *African Journal of Agricultural Research*, 6(6), 1627-1638.
- Uzzell, D. (1991). Environmental Psychological Perspectives on Landscape. *Landscape Research*, 3-10.
- Ürüşan, E. (2010). Üniversitede 2011 Kapsamında Erzurum Kenti Görsel Peyzaj Kalitesinin Yükseltmesinde Yeni Açılımlar. Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Val, G.F., Atauri, A.J. ve Lucio, Jose, (2006). Relationship Between Landscape Visual Attributes and Spatial Pattern Indices: a Test Study in Mediterranean-Climate Landscapes, *Landscape and Urban Planning*, 77, 393-407.
- Wherreth J R (1996). Visualization Techniques for Landscape Evaluation, Doctoral dissertation (online) <http://bamboo.mluri.sari.ac.uk/jo/research.htm1>

- Wu Y, Bishop I, Hossain H ve Sposito V (2006). Using GIS in Landscape Visual Quality Assessment. *Applied GIS 2* (3): pp. 18.1–18.20.
- Yakan, O. E. (2018). Güzelcehisar (Bartın İli) Kıyı Yerleşiminde Görsel Peyzaj Değerlendirmesi. Bartın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Bartın.
- Yazıcı, G. (2019). Kent Parklarının Görsel Peyzaj Kalitesi Yönünden Değerlendirilmesi; Topkapı Şehir Parkı Örneği. Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Tekirdağ.
- Yazıcı, G. ve Kiper, T. (2019). Kentsel Peyzajlarda Görsel Algıya Dayalı Olarak Mekânsal Tercihlerin Belirlenmesi: Topkapı Şehir Parkı Örneği. *Kent Akademisi*, 12(4), 765-778.
- Yazıcı, K. (2018). Evaluation of Visual Landscape Quality in The Wetlands North of Sivas (Turkey). *Appl. Ecol. Environ. Res*, 16(4), 4183-4197.
- Yazıcı, K. (2019). Evaluation of the Visual Quality of Historical Surroundings in Urban Landscape with Q-Sort Analysis. *the Most Recent Studies in Science and Art*, 537.
- Yeşil, P. (2017). Visual Quality Assessment of Townscapes: a Study For Niksar Town (Tokat) of Turkey. *Feb-Fresenius Environmental Bulletin*, 7703.
- Yücel, M., Aslanoğlu İ., Korkut, A., (2008). *Peyzaj Mimarlığı Terimler Sözlüğü*. Ankara: TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Yayınları, 2008-4
- Zube, E.H., (1984). Themes in Landscape Assessment Theory. *Landscape Journal*. 3: 104-110.



Yerel Bir Politika Aracı Olarak Paradiplomasi

Paradiplomacy as a Local Policy Tool

Esra ÇELEBİ ZENGİN¹ , Ali Davut ALKAN² 

öz

Yerel yönetimlerin uluslararası arenada çeşitli ortaklıklar kurabilmesi ve bu ortaklıklar sayesinde uluslararasılaşması anlamına gelen paradiplomasi kavramı, son yıllarda telaffuz edilmeye başlanan yeni bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Kurmuş olduğu ilişkiler ağı aslında çok daha eskilere dayanan bu kavram ile yerel yönetimlerin yürüttükleri diplomatik faaliyetler anlatılmaktadır. Küreselleşme ve bölgeselleşme gibi çok aktörlü yaklaşımların yerelleşme eğilimlerini desteklemesi ve bu süreçte ulus devletlerin geri plana itilmesi nedeniyle birçok kesim tarafından eleştiri ve kaygı ile karşılanan bu ilişkilerin gün geçtikçe artması dikkat çekmektedir. Genel olarak uluslararası kuruluşlara üyelik ve kardeş kent uygulamaları ile gerçekleştirilen paradiplomasi faaliyetleri, merkeziyetçi ve üniter devlet yapısıyla öne çıkan Türkiye'de de hız kazanmaktadır. Başta yerel yönetimler mevzuatı olmak üzere çeşitli düzenlemelerle önü açılan bu faaliyetler ile Türkiye'deki belediyelerin 138 farklı uluslararası kuruluşla üyelik, 1909 kent ve kent yönetimi ile kardeş kent ilişkisi kurduğu görülmektedir. Söz konusu ilişkilerin yasal temelleri ve güncel durumlarının ele alındığı bu çalışma ile paradiplomasi konusunda Türkçe literatürde sınırlı olan çalışmalara katkıda bulunmak amaçlanmaktadır. Veri toplama tekniği olarak doküman incelemesi yöntemi kullanılmış, literatür taraması ile ulusal ve uluslararası mahiyetteki yazılı kaynaklar incelenmiştir. Ayrıca uluslararası kuruluşların resmi web sayfaları incelenerek, güncel üyelik durumları ve sayıları tespit edilmiş, Türkiye Belediyeler Birliği ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından paylaşılan tablo ve istatistikî verilerden yararlanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Paradiplomasi, Yerel Yönetimler, Kardeş Kent, Türkiye, Avrupa Birliği

ABSTRACT

The concept of paradiplomacy, which means that local governments can establish various partnerships in the international arena and internationalize through these partnerships, emerges as a new concept that has started to be popular in recent years. The network of relations has established is actually much older, and this concept describes the diplomatic activities of local governments. It is noteworthy that these relations, which are met with criticism and anxiety by many segments, are increasing day by day due to the fact that multi-actor approaches such as globalization and regionalization support localization tendencies and that nation states are pushed into the background in this process. Paradiplomacy activities, which are generally carried out with membership to international organizations and sister city practices, are also gaining momentum in Turkey, which stands out with its centralized and unitary state structure. It is seen that municipalities in Turkey have established membership with 138 different international organizations, and sister city relations with 1909 cities and city administrations, with these activities, which have been paved with various regulations, especially local government legislation. With this study, which deals with the legal basis and current status of these relations, it is aimed to contribute to the limited studies in the Turkish literature on paradiplomacy. In this study, in which the document review method was used as the data collection technique, literature review and national and international written sources were examined. In addition, the official web pages of international organizations were

¹ **Corresponded Author:** Niğde Ömer Halisdemir University, Niğde Vocational School of Social Sciences, Department of Local Government, esracelebi@ohu.edu.tr, ORCID 0000-0003-2156-3235

² Niğde Ömer Halisdemir University, Niğde Vocational School of Social Sciences, Department of Private Security and Protection, alidavutalkan@ohu.edu.tr, ORCID 0000-0002-9463-8683



examined, current membership status and numbers were determined, tables and statistical data shared by the Union of Municipalities of Turkey and the Ministry of Environment and Urbanization were used.

Keywords: *Paradiplomacy, Local Governments, Sister City, Turkey, European Union*

GİRİŞ:

Uluslararası ilişkiler disiplininin ve bilhassa realizm yaklaşımının temel ön kabulleri arasında uluslararası ilişkilerde temel aktörün devlet olduğu anlayışı bulunmaktadır (Daban, 2017: 22; Keyik ve Erol, 2019: 12). Ancak bu ön kabul, gelişen ve değişen koşullar karşısında tamamen olmasa bile kısmen geçerliliğini yitirmiş görünmektedir. Özellikle uluslararası (T.C. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, 2009: 212) kurumlar ve uluslararası kuruluşların gün geçtikçe daha çok insana ulaşması, insanların beğeni ve ihtiyaçlarının giderek benzer hale gelmesi, iletişim ve seyahat olanaklarının çeşitlenip ucuzlaması gibi faktörlerin devletlerin konumlarını tartışmaya açması ile geleneksel uluslararası ilişkiler teorilerinin güncellenmesi ve yeni durumların yeni kavramlarla açıklanması gündeme gelmektedir.

Belirtilen ihtiyaçlar doğrultusunda ortaya çıkan paradiplomasi kavramı, uluslararası ilişkiler kökenli bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Munir ve Purnomo (2019: 98)'ya göre, Soğuk Savaş sonrası dönemde paradiplomasi yaklaşımı, birden fazla istikamette dinamik olarak gelişim göstermektedir. Özellikle uluslararası ilişkilerde devleti tek aktör olarak gören anlayışın görece önemini kaybetmesiyle söz konusu kavramın artık sadece aktör olarak devletler ve alan olarak uluslararası ilişkiler yazını ile sınırlı kalmadığı, yerel yönetimler alanında da varlık bulduğu görülmektedir.

Tarih boyunca devletlerin kontrol ve gözetimi altında, tabiri caizse dirsek temasında faaliyet gösteren yerel yönetimlerin faaliyetlerinin devletlerin durumunu etkilemediğini söylemek gerçekçi olmayacaktır. Devletlerin aldığı kararların ve icra ettiği faaliyetlerin önemli araçlarından biri olan yerel yönetimler, günümüzde bazı alanlarda devletlerden farklı ajandalara ve inisiyatiflere sahip olabilmektedir. Bilhassa dünya genelindeki büyük şehirler, bazı devletlerden nüfus itibarıyla daha kalabalık ve yine bazı devletlerden daha büyük bütçe ve harcama gücüne sahip olabilmektedir. Bu durum yerel yönetimleri diplomasi alanında önemli aktörlerden biri haline getirmektedir. Tavares (2016: 5), ekonomik potansiyelinin farkında olan ve ulus devletlerle bazı anlaşmazlıklar yaşayan yerel yöneticilerin politik ve ekonomik güçlerini uluslararası seviyede kullanmayı seçebildiklerine ve böylelikle daha görünür hale geldiklerine işaret etmektedir.

Ölçekleri büyüdükçe gelirleri artan yerel yönetimler, daha büyük çaplı projeleri hayata geçirmeyi hedeflemekte ve bunun için daha çok kaynağa ihtiyaç duymaktadır. Yerel yönetimlerin en büyük gelir kalemleri merkezi bütçeden aldıkları pay ve kendi gelirlerinden oluşmaktadır. Ancak kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanılması adına kamu tarafından sağlanan hizmetlerin giderek daha sınırlı hale geldiği, yarı kamusal ve özel hizmetlerin sayısında artış olduğu görülmektedir (Kurun, 2017: 101). Kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanımının sağlanabilmesi için dünya genelinde pek çok ülkenin bütçe ve mali uygulamalarında köklü değişimler gerçekleştirdiği bilinmektedir (Alkan, 2018: 799). Bu noktada belirtmek gerekir ki, Avrupa Birliği (AB) de yapısal ve bölgesel fonlar vasıtasıyla mevcut üye ve üyeliğe aday ülkelerde yerelleşmeye önemli katkılar sağlamaktadır (Özçelik, 2015: 8). Yerel yönetimlerin gelirlerini etkileyen ve kaynak arayışlarını hızlandıran gelişmeler karşısında, özellikle kalabalık nüfusları barındıran yerel yönetimlerin gelirlerinin de artması gündeme gelmektedir. Ancak artan nüfusla birlikte hizmet maliyetlerinin de artması söz konusu olduğu için, elde ettikleri gelirleri, harcamalarına yetmeyen ve merkezi yönetimden de beklediği finansal desteği elde edemeyen yerel yönetimler, gelecekteki gelirlerini teminat göstererek uluslararası finans kuruluşları ve bankalar ile çeşitli sözleşmeler yapabilmektedir. Bu vesileyle hem uluslararası finans kuruluşları hem de yerel yönetimler kazançlı çıkmakta, hedeflerine ulaşmaktadırlar.

Yerel yönetimlerin uluslararası alandaki faaliyetleri yalnızca finansal boyutuyla, kredi veya dış borç gibi unsurların teminiyle kalmamaktadır. Özellikle son yıllarda yerel yönetimlerin diplomasi faaliyetlerine katılımının çeşitli yollarla gerçekleştiği görülmektedir. Bu katılımı, yerel yönetimlerin sahip olduğu tarihi, kültürel, dini, ekonomik, sosyolojik, demografik altyapının doğrudan bağlantılı olduğu düşünülmektedir. Schiavon (2019: 8), paradiplomasi araçlarının çeşitliliğine ve bu araçların zamanla kaçınılmaz olarak değiştiğine vurgu yapmıştır.

Günümüzde, uluslararası kuruluşların doğrudan veya dolaylı olarak farklı amaçlarla yerel yönetimlere desteği ve bu aktörlerle doğrudan irtibat kurmaları kaçınılmaz hale gelmektedir. Artık realizm yaklaşımının öne sürdüğü gibi tek aktörün devlet olmadığı, başta yerel yönetimler olmak üzere pek çok aktörle geleneksel hiyerarşik yapıdan bağımsız olarak doğrudan görüşmeler yapılabildiği ve faaliyetlerin daha hızlı icra edilebildiği bu süreçte, yeni bir kavram gündeme gelmektedir. Paradiplomasi olarak adlandırılan bu kavramın uluslararası kuruluşların doğrudan veya dolaylı olarak farklı amaçlarla yerel yönetimlere desteği ve bu aktörlerle doğrudan irtibat kurmaları neticesinde ortaya çıktığı bilinmektedir.

Paradiplomasi kavramının Türk kamu yönetiminin en önemli unsurlarından olan yerel yönetimlerde kullanılışı ve uygulanışını ele alarak, literatürde sınırlı sayıda bulunan çalışmalara katkı sağlamak amacıyla hazırlanan bu çalışma kapsamında, öncelikle diplomasi kavramına kısaca değinilmiş, paradiplomasi kavramının etimolojik kökeni ve farklı bilim insanları tarafından yapılmış tanımlamalara yer verilmiştir. Ardından yerel yönetimlerle ilgili bilgiler verildikten sonra yerel yönetimlerin uluslararası kuruluşlara üyelikleri ve kardeş kent uygulamaları ile yürüttükleri paradiplomatik faaliyetler özelinde Türkiye'deki yerel yönetimlerin kurduğu iş birlikleri irdelenmektedir.

1. Paradiplomasi Kavramı

Türk Dil Kurumu (TDK)'na göre diplomasi; *“uluslararası anlaşmaları düzenleyen antlaşmalar bütünü, yabancı bir ülkede ve uluslararası toplantılarda ülkesini temsil etme işi ve sanatı, güç bir görüşme sırasında gösterilen ustalık ve beceriklilik”* olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2021). Ancak, para- ön ekiyle türetilmiş parabellum, paradigma, paradoks, parametre, paranoya, paratoner gibi kelimeler TDK sözlüklerinde yer alırken, yine para- ön ekiyle türetilen paradiplomasi kavramı, tıpkı paramiliter, paranormal kelimeleri gibi sözlükte yer almamaktadır.

Para- ön eki getirildiği kelimelere; *“boyunca, yakın, yakınında, yan, yanında, beraberinde, ekli, bağlı, yapışık”* gibi anlamlar katmaktadır (Zülfikar, 2021). Latince kökenli olan para- ön eki ile türetilen paradiplomasi kavramı, TDK sözlüklerinde yer alan ve aynı ön ek ile türetilmiş diğer kelimelere bakılarak *“paradiplomasi”* olarak telaffuz edilmektedir. Kavramın uluslararası yazında bazı kaynaklarda *“para-diplomacy”* şeklinde kullanıldığı da görülmektedir. Ancak TDK sözlüklerindeki örnekler incelendiğinde paradiplomasi olarak kullanımının uygun olacağı değerlendirilmiştir. Bu noktada belirtmek gerekir ki, kavramın Türkçe'de henüz tam olarak karşılığı bulunmamaktadır. Yeni bir kavram olarak, uluslararası ilişkilerdeki ihtiyaca binaen ortaya çıkan paradiplomasi, para- ön ekinin yanında anlamı ile diplomasi kavramı birleştirilerek ve diplomasi kavramının bazı özellikler eklenerek geliştirilmiş hali olarak tanımlanabilmektedir.

Neves (2010: 20), paradiplomasi kavramının 1920'li yıllarda İngiliz İmparatorluğu'nun Kanada, Güney Afrika ve Avustralya'da hâkimiyeti altında bulunan ülkeler arasındaki ilişkileri özelinde ortaya çıktığına dikkat çekmiştir. Ayrıca paradiplomasiyi, resmi olmayan iletişim kanalları ve uygulamaları ile yumuşak gücün, belirsiz ve hızlı değişime uluslararası sistemin ayak uydurması için esnek ve uygulanabilir bir seçeneği olarak betimlemiştir (Neves, 2010: 25). Burada yumuşak güçten kasıt ise, ekonomik, siyasi ve fiili müdahale içermeden dediğini yaptırabilme yeteneği olarak ifade bulmuştur. Bu noktada Neves (2010: 17)'in, paradiplomasiyi ulusaltı unsurları özel sektör ve sivil toplum kuruluşları ile düşük

yoğunluklu politik ortamda bir araya getiren bir yol olarak tanımladığı, düşük yoğunluklu politik ortamın ise, realist uluslararası paradigmada ticari faaliyetleri de içeren ikinci öncelikli konuları belirtmek için kullanıldığı belirlenmiştir. Neves (2010), kavramı 1920’li yıllara dayandırırken, Paquin (2020: 49), paradiplomasiyi 1980’li yıllardan itibaren ortaya çıktığına, Kuzey Amerika’da Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) arasındaki sınır bölgelerinde küreselleşme kapsamında yürütülen sınır ötesi faaliyetlerin başlangıç noktası olarak kabul edilebileceğine değinmiştir.

Liu ve Song (2020: 10), paradiplomasiyi tarihsel gelişimini üç döneme ayırmıştır. İlk dönem ABD ve Kanada’daki ilişkiler üzerine 1970’li yıllarda, ikinci dönem bilim insanlarının paradiplomasi kavramını tanımlamaya ve teorik bir çerçeve oluşturmaya çalıştığı 1980’li yıllarda, üçüncü ve son dönem ise Batılı olmayan ve merkezi yönetim uygulanan ülkelerdeki örnek olaylara odaklanılan 1990’lı yıllardır.

Kavramı ilk kullanan Soldatos (1990: 34) paradiplomasiyi; *“belirli bir doğrultuda, farklı kademelerde ulusaltı aktörler tarafından dış ülkelerle sürdürülen faaliyetler”* olarak tanımlamıştır. Kavramı ilk ortaya atanlardan biri olan Duchacek (1990: 32) ise, paradiplomasi kavramıyla birlikte mikro diplomasi kavramını kullanarak kavramı, *“uluslararası ilişkiler alanında yürütülen faaliyetlerin minyatürü”* olarak değerlendirmiştir. Benzer şekilde para- ön ekinin kullanımı ile ilgili olarak, ulusaltı aktörlerin uluslararası faaliyetlerini merkezi hükümet paralelinde, koordinasyonunda ve tamamlayıcı mahiyette yürüttüklerine, ancak söz konusu aktörlerin yaklaşımlarının zaman zaman ülkenin uluslararası siyaseti ve politikası ile çatışabileceğine de dikkat çekmiştir. Ancak Demirtaş (2016: 170), Türkiye’deki yerel yönetimlerin kendilerine özgü bazı hususiyetleri olmasına rağmen, genellikle merkezi yönetimin söylemlerini yeniden üretme eğiliminde olduğunu iddia etmiştir. Benzer şekilde Erdem ve Ersavaş Kavanoz (2021: 45), Türkiye’de yerel yönetimlerin yerel diplomasi yöntemi konusunda, özellikle Avrupa Birliği’ne uyum ve adaylık süreci gibi uluslararası süreçlerde genel dış politika çizgisinde hareket ettiğini belirtmiştir.

Yaylı ve Gönültaş (2018: 271), yerel yönetimlerin dış politika süreçlerini paradiplomasi olarak tanımlamıştır. Wolff (2007: 141), paradiplomasiyi uluslararası arenada ulusaltı aktörlerin kendi çıkarlarını korumak doğrultusunda geliştirdiği ilişkiler ve dış politika kapasitesi olduğuna işaret etmiştir. Erdoğan (2020: 495), paradiplomasi kavramını en geniş haliyle, ulusaltı aktörlerin dış politikada izledikleri yolu izah etmek için ortaya atılmış bir kavram olarak tanımlamıştır.

Lecours (2008: 1), bölgesel ve yerel yönetimlerin uluslararası aktörler olabileceğini, söz konusu aktörlerin uluslararası ilişkiler geliştirebileceklerini ve paradiplomasi olarak adlandırılan bu durumun, Batılı endüstrileşmesini tamamlamış liberal demokrasilerde daha görünür olduğunu belirtmiştir.

Paradiplomasi; devletlerin, bölgelerin ve şehirlerin uluslararası mevkidaşları ve özel sektör temsilcileri ile ticaret, yatırım, iş birliği gibi durumlarını geliştirmenin ve sınırlar arası iletişim kurmanın bir yoludur. Aynı zamanda paradiplomasi ile ulusaltı aktörler, kimliklerini daha görünür kılmak ve yerel çıkarlarını geliştirmek amacı da gütmektedirler (Susiatiningsih vd., 2018: 1). Söz konusu çıkarlar her zaman parasal getiri odaklı olmayabilmektedir. Örneğin, Harakan vd. (2021: 1), Endonezya’nın Bantaeng bölgesinin Japonya ve Hindistan ile paradiplomasi faaliyetleri yürütmesi sonucu temizlik problemini çözdüğünü ve atık yönetimi ile kent temizliği konusunda ödüle layık görüldüğünü belirtmektedir.

Paradiplomasiyi ekonomik ortaklıklarla resmi olmayan kanalları keşfedici ve bu özel bağlantıyı zenginleştirici yapısına vurgu yapan Neves (2010: 22), Çin’in Shanghai kenti ile AB bölgesinde yer alan Marsilya, Barselona, Milano, Rotterdam ve Hamburg gibi ticari merkezlerin yatırım ve ticaret ofisleri aracılığı ile özel ilişkiler kurduğuna değinmiştir. Keating (2013: 1), özellikle bölgesel ticari birlikleri oluşturan yerel yönetimlerin ulusal ve uluslararası alanda faaliyet ve ilişkilerinin ulus devletlerden ayrıştığına dikkat çekmiştir. Bu durum, paradiplomasiyi çoğunlukla ticaret alanında kullanıldığı, tek ve standart bir alanda sınırlı kalmadığı düşüncesini doğurmuştur. Yaylı ve Gönültaş (2018: 283) ise, yerel

yönetimlerin dış politika geliştirme süreçleriyle ulusal ve uluslararası ilişkileri kurmalarının birbiriyle bağlantılı olduğuna dikkat çekmiş, yerel yönetimlerde en çok görülen paradiplomasi uygulamalarının; kardeş kent ilişkileri, yerel yönetim birlikleri ve ulusal-uluslararası iş birlikleri olduğunu belirtmiştir. Mutlu ve Demirkaya (2018: 59), ulusaltı yönetimlerin AB ile karşılıklı bilgi paylaşımı, iş birliği, ortak proje geliştirme, en iyi uygulama paylaşımı, lobi faaliyetleri yürütme, finansal kaynaklara erişim gibi amaçlarla bağlantı kurduklarını belirtmektedir. Bütün bu maksatlarla yapılan faaliyetler paradiplomasi nin amacını oluşturmaktadır.

Bustamante ve Cañas (2017: 90), Bolivya, Şili ve Peru'da 50 belediye üzerinde yaptıkları araştırmada söz konusu ülkelerin farklı ulusal kimlik ve tarih inşası sürecine sahip olmalarına rağmen bu üç ülkenin sınırlarında yer alan yerel yönetimler ile komşu ülkeler arasında son derece verimli bir paradiplomasi ağı kurulduğuna işaret etmiştir. Bu durum paradiplomasi nin sadece bir yerel yönetim ve iletişime geçtiği ulus devlet olarak algılanmasının yanıltıcı olduğunu, bölgesel olarak da ortak çıkarlara hizmet edecek paradiplomasi ağlarının varlığını göstermesi açısından önemli bir örnek olarak kabul edilebilir.

Sharafutdinova (2003: 614) paradiplomasi, protodiplomasi ve çok katmanlı diplomasi nin ulus devletlerin geleneksel diplomasi faaliyetlerinin aksine ulusaltı aktörlerin dış politika süreçlerini tanımladığına dikkat çekmiştir. Oddone (2016: 47) paradiplomasiyi, uluslararası aktörler, dış politika ve karar alma süreçleri, bölgesel kalkınma, bölgesel entegrasyon ve yönetim olmak üzere beş teorik perspektifte incelemiştir.

Schiavon (2019: 3), ulus devletlerde dışişleri bakanlıklarının dış politika uygulayıcısı olduğuna ve bunu yaparken ulus devletin bütün ulusal aktörlerinin çeşitli beklentilerini koordine etmek konusunda zorluk yaşadığına değinmiştir. Gençkaya ve Kaya (2018: 315), paradiplomasi için ulus devletin doğrudan destek ve denetiminin her zaman şart olmadığını, yerel yönetimlerin bu noktada konumları ve ihtiyaçları doğrultusunda örgütsel stratejiler geliştirmeleri gerektiğini öne sürmüştür.

Paradiplomasi kavramına ilişkin literatür incelendiğinde, kavramın tek bir alana indirgenemeyeceği yönündeki düşüncelerin desteklendiği görülmüştür. Bu bağlamda kavramın, ekonomik, ticari, sosyokültürel ve yönetsel açıdan sınırları kaldıran küreselleşme sürecinden beslendiği ve yürütülen bu uluslararası ilişkiler sayesinde küreselleşmeyi hızlandırıcı bir etkiye sahip olduğu belirlenmiştir.

2. Yerel Yönetimlerde Paradiplomatik İlişkiler

Yerel yönetimler, hem merkezden yönetimin vatandaşlara ulaşabilmesi ve daha iyi hizmet sunabilmesi hem de yerel halkın ihtiyaç duyduğu hizmetlere doğrudan erişebilmesi ve demokratik biçimde yönetime katılabilmesi için vazgeçilmez nitelikte olan kurumlardır. Komün yaşamından bu yana, yerel ortak ihtiyaçların karşılanmasında öne çıkan bu kurumların önemi, küreselleşmenin beraberinde getirdiği yeni kavram, sorun ve ihtiyaçlar ile giderek artmaktadır. Hatta bu bağlamda, sürekli değişen ve gelişen bir dünyada yerel yönetimlerin, sadece yerel ihtiyaçların giderilmesi görevini yerine getiren unsurlar olmaktan çıkarak küyerelleşmenin doğurduğu özellikli ihtiyaçların karşılanması görevini de üstlendikleri görülmektedir (Yaylı ve Gönültaş, 2018: 285). Bu noktada belirtmek gerekir ki, son yıllarda yerel yönetimlerin değişen görevleri, rolleri ve uluslararası platformlardaki konumları ile ilgili yapılan çalışmalar da artış göstermektedir. Örneğin Eskandaran ve Ranjkesh (2014: 178), yerel yönetimlerin ve bilhassa kentlerin uluslararası alanda aktif bir role sahip olduklarına ve güvenlik, ekonomik, gelişim, kültür, iletişim, uluslararası organizasyonlarda temsil gibi alanlarda oynadığı dönüştürücü role işaret ederken, Demirtaş (2016: 151), Türkiye'de yerel yönetimlerin dış ilişkilerinde kültürel unsurların yoğun varlığı ve etkisine değinmektedir. Ayrıca, yerel yönetimlerin giderek artan oranda uluslararası ilişkiler faaliyetleri icra etmesine rağmen bu faaliyetlerin uluslararası ilişkiler alanı tarafından yeterince dikkate alınmadığına da vurgu yapmaktadır. Erdem ve Ersavaş Kavanoz (2021: 28), Türkiye'de yerel

yönetimlerin uluslararası ilişkiler faaliyetlerinin ustalıkla icrası ve profesyonel olarak yürütülmesi durumunu “yerel diplomasinin yönetimi/kurumsallaşması” şeklinde ifade etmektedir.

Özlu (2020: 947), AB bünyesinde bölgesel ve yerel yönetimlerin temsili faaliyetini yürüten Bölgeler Komitesi'nin varlığına değinmekte, söz konusu komitenin yeterli olmadığı durumlarda yerel yönetimlerin taleplerini AB'ye iletmek amacıyla çeşitli yolları denediğine dikkat çekmektedir. Paradiplomasi faaliyetinin çıkış noktası olarak kabul edilebilecek bu ihtiyaç, yerel yönetimlerin görece özerk yapılarını da öne çıkarmaktadır. Özçelik (2017: 171), AB'ye üyelik yolunda Türkiye'de yerel yönetimlerin faaliyetleri ile ilgili çalışmasında, farkındalığın artırılması, örgütsel yapının değişimi, ulus ötesi faaliyetlerin tesis edilmesi ve AB merkezli faaliyetlerin koordineli sürdürülmesi olmak üzere dört aşamalı bir model önermektedir.

Literatürde yer alan belli başlı çalışmalar esas alındığında dünya genelindeki yerel yönetimler gibi Türkiye'deki yerel yönetimlerin de uluslararası alanlarda faaliyet gösterebilmeleri, yani paradiplomatik ilişkileri kurup yaygınlaştırabilmelerinin yolunun çeşitli kanunlarla açıldığına ilişkin yapılan vurgulara rastlanılmaktadır. Küreselleşme ve AB entegrasyonu gibi gelişmelere uygun olarak revize edilen yerel yönetim mevzuatı incelendiğinde de buna ilişkin hükümlerin düzenlendiği görülmektedir. Bu noktada, 1982 Anayasası'nın 127. maddesinde düzenlendiği şekliyle Türkiye'de yerel yönetimlerin “il, belediye veya köy halkının mahalli müşterek ihtiyaçlarını karşılamak üzere kuruluş esasları kanunla belirtilen ve karar organları, gene kanunda gösterilen, seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan kamu tüzelkişileridir” hükmüne istinaden il özel idareleri, belediyeler ve köylerden oluştuğunu belirtmek gerekmektedir. İlgili birimlerin mevzuatı incelendiğinde de yerel yönetimlerin uluslararası ilişkiler kurmasına dair maddelerin “yurt dışı ilişkileri” başlığı altında düzenlendiği belirlenmektedir.

Türk yerel yönetim sistemi içerisinde önemli bir yere sahip olan il özel idarelerinin yurt dışı ilişkileri, 22.02.2005 tarihli ve 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nun 62. maddesinde,

“İl özel idaresi, il genel meclisinin kararına bağlı olarak görev alanıyla ilgili konularda faaliyet gösteren uluslararası teşekkül ve organizasyonlara, kurucu üye veya üye olabilir.

İl özel idaresi, bu teşekkül ve organizasyonlarla ortak faaliyet ve hizmet projeleri gerçekleştirebilir.

Birinci ve ikinci fıkra gereğince yapılacak faaliyetlerin, dış politikaya ve uluslararası anlaşmalara uygun olarak yürütülmesi ve önceden İçişleri Bakanlığı'nın izninin alınması zorunludur”.

şeklinde düzenlenmektedir. Bu madde hükmünce il özel idarelerinin, uluslararası kuruluşlarda kurucu üye veya üye olabilmelerinin karar organları olan il genel meclisinin kararı ve İçişleri Bakanlığı'nın izni ile gerçekleşebileceği belirlenmektedir. Ayrıca ilgili kanunun il genel meclisinin görev ve yetkilerini düzenleyen 10. maddesinin birinci fıkrasının (m) bendinde, “yurt içindeki ve yurt dışındaki mahallî idareler ve mahallî idare birlikleriyle karşılıklı iş birliği yapılmasına karar vermek” de bu meclisin görev ve yetkilerinden sayılmaktadır. Ancak her ne kadar hukuki açıdan gerekli zemin hazırlanmış olsa da il özel idarelerinin uluslararası kuruluşlarla, belediyeler kadar yoğun ilişkiler kurmadığı dikkat çekmektedir.

Belediyelerin kurabileceği uluslararası ilişkiler ise 3.7.2005 tarihli ve 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 74. Maddesinde yine “Yurt dışı İlişkileri” başlığı altında ve aşağıdaki şekilde düzenlenmektedir:

“Belediye, belediye meclisinin kararına bağlı olarak görev alanıyla ilgili konularda faaliyet gösteren uluslararası teşekkül ve organizasyonlara, kurucu üye veya üye olabilir.

Belediye bu teşekkül, organizasyon ve yabancı mahallî idarelerle ortak faaliyet ve hizmet projeleri gerçekleştirebilir veya kardeş kent ilişkisi kurabilir.

Birinci ve ikinci fıkra gereğince yapılacak faaliyetlerin, dış politikaya ve uluslararası anlaşmalara uygun olarak yürütülmesi ve önceden Çevre ve Şehircilik Bakanlığının izninin alınması zorunludur”

Bu madde hükmünce ise, belediyelerin de yurt dışında faaliyet gösteren kuruluşlarla uluslararası nitelikte ilişkiler kurabilmesi yine karar organları olan belediye meclislerinin kararına ve merkezi idarede yer alan bakanlık iznine bağlı olarak gerçekleşmektedir. Ancak buradaki ilgili bakanlığın geçmişte İçişleri Bakanlığı iken, 29.11.2018 tarihli ve 7153 sayılı Kanununun 28. maddesiyle (28/23) Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı olarak değiştirildiği belirlenmektedir. Yine bu kanunun belediye meclisinin görev ve yetkilerini düzenleyen 18. maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi uyarınca;

“Yurt içindeki ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının izniyle yurt dışındaki belediyeler ve mahallî idare birlikleriyle karşılıklı iş birliği yapılmasına; kardeş kent ilişkileri kurulmasına; ekonomik ve sosyal ilişkileri geliştirmek amacıyla kültür, sanat ve spor gibi alanlarda faaliyet ve projeler gerçekleştirilmesine; bu çerçevede arsa, bina ve benzeri tesisleri yapma, yaptırma, kiralama veya tahsis etmeye karar vermek”

belediye meclisinin görev ve yetkileri arasında sayılmaktadır. Her iki maddede de vurgulandığı üzere belediyeler, yurt dışındaki belediyelerle kardeş kent uygulaması da dâhil olmak çeşitli ilişkiler kurabilmektedirler. Hatta günümüzde belediyelerin kurmuş olduğu kardeş kent ilişkilerinin, uluslararası kuruluşlara üyelikten çok daha yoğun bir şekilde gerçekleştiği görülmektedir.

İlgili kanun maddeleri esasında Türkiye açısından değerlendirdiğimizde gerek ülkedeki yerel yönetim mevzuatının gerekse de, yerel yönetim reformunu gerektiren AB uyum süreci, taraf olunan Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı ve Avrupa Kentsel Şartı gibi uluslararası gelişme ve düzenlemelerin, yerel yönetimlerin paradiplomatik ilişkiler kurabilmesini ve bu ilişkileri uzun vadede yürütebilmesini kolaylaştırdığı görülmektedir. Bu bağlamda dünyadan ve Türkiye’den yerel yönetimlerin üyelik bağı ile bağlı oldukları uluslararası kuruluşların bir kısmının incelenmesi gerekmektedir.

Tablo 1. Yerel Yönetimlerin Üye Olabildiği Başlıca Kuruluşlar

Kuruluşun Adı	Üst Kuruluş	Türkiye Üyelikleri
Bölgeler Komitesi (Committee of the Regions)(CoR)	Avrupa Birliği	Bulunmamaktadır.
Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi (Congress of Local and Regional Authorities) (CLRAE)	Avrupa Konseyi	18 üye (9 üye bölgeler meclisi, 9 üye yerel yönetimler meclisinde).

Avrupa Belediyeler ve Bölgeler Konseyi (Council of European Municipalities and Regions) (CEMR)	Bağımsız Kuruluş	Türkiye Belediyeler Birliği (8 asil, 8 yedek üye).
Dünya Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı (United Cities and Local Governments) (UCLG)	Bağımsız Kuruluş	UCLG-MEWA ³ (Ortadoğu ve Batı Asya Bölge Teşkilatı) konseyinde 51 üye, yönetim kurulunda 19 üye.
Uluslararası Yerel Çevresel Girişimler Konseyi (International Council for Local and Environmental Initiatives-Local Governments for Sustainability) (ICLEI)	World Secretariat	15 üye.
Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi (World Academy for Local Government and Democracy) (WALD)	Bağımsız Kuruluş	5 üye.
İslam Kentleri ve Başkentleri Organizasyonu (Organization of Islamic Capitals and Cities) OICC)	Organization of the Islamic Conference (OIC)	10 Üye.
Avrupa Tarihi Kentler ve Bölgeler Birliği (The European Association of Historic Towns and Regions) EAHTR)	Avrupa Konseyi	90 üye.
Avrupa Hayvanat Bahçeleri ve Akvaryumlar Birliği (European Association of Zoos and Aquaria)(EAZA)	Avrupa Birliği	3 üye (İzmir, Bursa, Faruk Yalçın Zoo).
Güneydoğu Avrupa Ulusal Yerel Yönetim Dernekleri İletişim Ağı (Network of Associations of Local Authorities of South-East Europe) (NALAS)	Avrupa Konseyi ve SDC (Swiss Agency for Development and Cooperation)	2 üye (Marmara Belediyeler Birliği, Türk Dünyası Belediyeler Birliği).
Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Eğitim Kurumları İletişim Ağı Birliği (European Training Organization Network for Regional and Local Authorities) (ENTO)	Avrupa Konseyi	Bulunmamaktadır.
Yerel Demokrasi Ajansları Birliği (Association of the Local Democracy Agencies/The European Association for Local Democracy-ALDA)	Council of Europe's Congress of Local and Regional Authorities	3 üye (Marmara Belediyeler Birliği, Edremit Belediyesi, Karşıyaka Belediyesi).
Avrupa Çevresel Deniz (Kıyı) Bölgeleri Konferansı (The Conference of Peripheral Maritime Regions-CPMR)	Bağımsız Kuruluş	Bulunmamaktadır.

³ Uluslararası Yerel Yönetimler Birliği Doğu Akdeniz ve Ortadoğu Bölge Teşkilatı (IULA-EMME), yeniden yapılanma doğrultusunda, 2004 yılında UCLG-MEWA'ya dönüşmüştür (UCLG-MEWA, 2021a).

Avrupa Kalkınma Ajansları Birliği (European Association of Development Agencies-EURADA)	Bağımsız Kuruluş	9 üye (BEBKA, DOKA, İSTKA, KARACADAĞ, MARKA, MEVKA, OKA, TRAKYAKA, Yeşilirmak Havzası Kalkınma Birliği).
---	------------------	--

Kaynak: Esen ve Polat, 2007'den esinlenerek ve kuruluşların resmi web sayfalarındaki güncel bilgiler esas alınarak hazırlanmıştır.

Amacı, yerel ve bölgesel yönetimlerin birlik politikalarına daha fazla katılımını sağlamak, üyeler arasında ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi güçlendirmek (Caner, 2010: 270) olan Bölgeler Komitesi (CoR), 27 AB üyesi devletin tamamındaki yerel ve bölgesel otoriteleri temsil eden 329 üyeye sahiptir (CoR, 2021). AB üyesi olmadığı için Türkiye'den herhangi bir üye bu komitede yer almamaktadır.

Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi (Congress of Local and Regional Authorities-CLRAE)'ndeki ulusal delegasyonlar, Avrupa Konseyi üyesi 47 ülke ile yerel demokrasinin sağlanabilmesi için ortak hareket edilen devletlerin yerel ve bölgesel temsilcilerinden oluşmaktadır. Bu noktada söz konusu üyeler ya doğrudan seçilmiş ve yerel veya bölgesel bir otoritede genel bir yetkiye sahiptir ya da doğrudan seçilmiş bir meclise karşı siyasi olarak sorumludur (COE, 2021a). Bir belediye ya da bölgede seçilmiş, 318 asil ve 318 yedek üyeden oluşan Kongre, *Yerel Yönetimler Meclisi (Chamber of Local Authorities)* ve *Bölgesel Yönetimler Meclisi (Chamber of Regions)* olmak üzere iki meclisten oluşmaktadır. Her iki meclis üyelerinin görev süreleri 4 yıldır. Ayrıca ulusal delegasyonların kadın ve erkek temsilciler arasında adaletli bir dağılımını ve cinsiyet eşitliğini sağlayabilmek adına en az %30'unun kadın üyelerden oluşması gerekmektedir (Türkiye Belediyeler Birliği, 2021a).

Tablo 2. Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi

Türkiye Ulusal Heyeti Asil Üyeleri

Bölgesel Meclis Üyeleri	1.	Tahir Büyükkakın (Heyet Başkanı)	Kocaeli Büyükşehir Belediye Bşk.	Adalet ve Kalkınma Partisi
	2.	Hacı Mustafa Palancıoğlu	Kayseri Melikgazi Belediye Bşk.	Adalet ve Kalkınma Partisi
	3.	Şeyma Döğücü	İstanbul Sancaktepe Belediye Bşk.	Adalet ve Kalkınma Partisi
	4.	Enes Özkarlı	Gaziantep Şehitkâmil Belediye Meclis Üyesi	Adalet ve Kalkınma Partisi
	5.	Bülent Kerimoğlu	İstanbul Bakırköy Belediye Bşk.	Cumhuriyet Halk Partisi
	6.	M. Tunç Soyer	İzmir Büyükşehir Belediye Bşk.	Cumhuriyet Halk Partisi
	7.	Güneş Pehlivan	Çanakkale İl Genel Meclis Üyesi	Cumhuriyet Halk Partisi
	8.	Ümit Altuntaş	Ankara Altındağ ve Büyükşehir Belediyesi Meclis Üyesi	Milliyetçi Hareket Partisi

	9.	Ayşegül Obalı	Uşak İl Genel Meclis Üyesi	İYİ Parti
Yerel Meclis Üyeleri	1.	Mehmet Hilmi Güler	Ordu Büyükşehir Belediye Bşk.	Adalet ve Kalkınma Partisi
	2.	Yücel Yılmaz	Balıkesir Büyükşehir Belediye Bşk.	Adalet ve Kalkınma Partisi
	3.	Hilal Ayık	Ankara Akyurt Belediye Bşk.	Adalet ve Kalkınma Partisi
	4.	Cemal Baş (Heyet Bşk. Yrd.)	Ankara Keçiören Belediye Meclis Üyesi	Adalet ve Kalkınma Partisi
	5.	Hasan Akgün	İstanbul Büyükçekmece Belediye Bşk.	Cumhuriyet Halk Partisi
	6.	Yasemen Çelik	Adana Seyhan Belediyesi Meclis Üyesi	Cumhuriyet Halk Partisi
	7.	Rafet Vergili	Karabük Belediye Başkanı	Milliyetçi Hareket Partisi
	8.	Necattin Demirtaş	Samsun İlkadım Belediye Bşk.	İYİ Parti
	9.	Adalet Fidan Fındık	Şırnak Silopi Belediye Bşk.	Halkların Demokratik Partisi

Kaynak: TBB, 2021a; COE, 2021b.

Tablo 2.'de yer alan üyelerin dağılımı incelendiğinde her iki mecliste Türkiye'den toplam 18 asil üyenin bulunduğu ve üyelerin 6'sının kadınlardan oluştuğu görülmektedir. Bu durum en az %30'luk kadın üye şartının en alt sınırdan da olsa karşılandığını göstermektedir. Ayrıca üyelerin mensubu olduğu siyasi partilerin çeşitlilik arz etmesi, kongrenin farklı siyasi görüşlere yer veren demokratik bir mekanizma olduğunu göstermektedir.

Avrupa Belediyeler ve Bölgeler Konseyi (Council of European Municipalities and Regions) (CEMR)'nin üyeleri, kendi ülkelerinde yerel ve bölgesel yetkililer olan ulusal, yerel ve bölgesel nitelikteki yönetim birliklerinden oluşmaktadır. CEMR'de, Avrupa Birliği üyesi 27 ülkenin tamamındaki ve Avrupa Konseyi üyesi 47 ülkenin 40'ından 60 üye dernek temsil edilmektedir (CCRE, 2021a). Üyeler arasından en fazla birlik bulduran ülkeler Belçika (4), Almanya (4), Birleşik Krallık (4) olurken, Türkiye'yi yalnızca Türkiye Belediyeler Birliği (TBB) temsil etmektedir (CCRE, 2021b) ve birlik adına 8 asil 8 yedek üye konseyde yer almaktadır.

Tablo.3 Avrupa Belediyeler ve Bölgeler Konseyi (CEMR)

Türkiye Belediyeler Birliği Heyeti Asil Üyeler (2020-2023)

1.	Fatma Şahin	Adalet ve Kalkınma Partisi	Gaziantep Büyükşehir Belediye/TBB Bşk.
2.	Hayrettin Güngör	Adalet ve Kalkınma Partisi	Kahramanmaraş Büyükşehir Belediye Bşk.

3.	Özlem Çerçioğlu	Cumhuriyet Halk Partisi	Aydın Büyükşehir Belediye Bşk.
4.	Eyüp Eroğlu	Adalet ve Kalkınma Partisi	Tokat Belediye Bşk.
5.	Kadir Kara	Milliyetçi Hareket Partisi	Osmaniye Belediye Bşk.
6.	Recep Gürkan	Cumhuriyet Halk Partisi	Edirne Belediye Bşk.
7.	Şeyma Döğücü	Adalet ve Kalkınma Partisi	Sancaktepe Belediye Bşk.
8.	Fatma Kaplan Hürriyet	Cumhuriyet Halk Partisi	İzmit Belediye Bşk.

Kaynak: TBB, 2021b.

Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Dünya Teşkilatı (United Cities and Local Governments) (UCLG), “dünyanın farklı bölgelerinden 240.000 kenti temsil eden en kapsamlı yerel ve bölgesel yönetim ağı” olarak bilinmektedir. UCLG üyeleri BM üyesi olan 192 ülke içerisinde 140 ülkede aktif üyelere sahip (Yerel Diplomasi, 2021a) olup, dünya nüfusunun yarısından fazlasını bu üyeler ile temsil etmektedir (UCLG, 2021). Adem-i merkezî bir yapıya sahip olan UCLG, faaliyetlerini 9 bölge teşkilatı aracılığıyla göstermektedir. Bu teşkilatlar Afrika Bölge Teşkilatı (UCLG-AFRICA), Asya-Pasifik Bölge Teşkilatı (UCLG-ASPAC), Avrasya Bölge Teşkilatı (UCLG-EURASIA) Avrupa Belediyeler ve Bölgeler Konseyi (CEMR), UCLG Latin Amerika, Orta Doğu ve Batı Asya Bölge Teşkilatı (UCLG-MEWA) Kuzey Amerika Bölge Teşkilatı (NORAM), METROPOLIS ve UCLG Bölgeler Forumu’ndan oluşmaktadır (UCLG-MEWA, 2021a). UCLG Dünya Teşkilatı, Uluslararası Yerel Yönetimler Birliği (IULA)’nin yeniden yapılandırılmış hali olmakla birlikte, IULA’nın bölge teşkilatlarından biri olan IULA-EMME (Section for the Eastern Mediterranean and Middle East Region), 2004 yılında UCLG-MEWA (Middle East and West Asia Section)’ya dönüşmüştür. Demokrasi, insan hakları, özerk yerel yönetim, uluslararası dayanışma, hesap verebilirlik, şeffaflık ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerini esas alarak faaliyetler yürüten UCLG-MEWA Teşkilatı’na İstanbul ev sahipliği yapmaktadır (UCLG-MEWA, 2021b).

Tablo 4. UCLG-MEWA Başkanlık Tablosu (2019-2022)

Başkan	Mohamed Saadie	Dannieh Belediyeler Birliği Başkanı
Eş başkanlar	Yücel Yılmaz	Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Başkanı
	Yousef Al Shawarbeh	Amman Büyükşehir Belediyesi Başkanı
	Zeydan Karalar	Adana Büyükşehir Belediyesi Başkanı
	Musa Hadid	Filistin Yerel Yönetimler Birliği Başkanı
	Pirouz Hanachi	Tahran Belediye Başkanı
Ombudsman	Mansur Yavaş	Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanı
Genel Sekreter	Mehmet Duman	
Sayman	Mehmet Savran	Nevşehir Belediye Başkanı
Denetim Kurulu/Mali	Av. Emin Canacankatan	Dünya Yerel Yönetimler ve Demokrasi Akademisi Vakfı
	Ali Yıldırım Sezer	Gölcük Belediye Başkanı

Yönetim Komitesi	Turgay Erdem	Nilüfer Belediye Başkanı
-------------------------	--------------	--------------------------

Kaynak: UCLG-MEWA, 2021c.

Tablo 4.'te UCLG-MEWA'nın 2019-2022 dönemine ilişkin başkanları yer almakta, ancak teşkilata üye ülke ve birimler bunlarla sınırlı kalmamaktadır. Afganistan, Filistin, Irak, İran, KKTC, Lübnan ve Ürdün'den de birçok belediye ya da yerel yönetim birliğinin temsil edildiği teşkilatın 33 üyeli yönetim kurulunda 19 ve 99 üyeli Konseyinde 42 Türk belediyesi ve 5 birlik ile İETT, İSKİ ve TOKİ de bulunmaktadır. (UCLG-MEWA, 2021c). Ayrıca Türkiye'de UCLG-MEWA üyesi 105 belediye (ilçe belediyeleri dâhil) bulunmaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021a).

Uluslararası Yerel Çevre Girişimleri Konseyi/Sürdürülebilirlik için Yerel Yönetimler Teşkilatı International Council for Local Environmental Initiatives/Local Governments for Sustainability-ICLEI ise, "sürdürülebilir kentsel kalkınma" hedefi ile 2500'den fazla yerel ve bölgesel yönetimden oluşan, sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için 125'ten fazla ülkede yerel eylemlere yön veren küresel bir ağıdır (ICLEI, 2021a). Türkiye'den bu küresel ağa dâhil olan belediyelere bakıldığında ise ülkedeki 1390 (İçişleri Bakanlığı, 2021) belediyenin, yalnızca 15'inin ICLEI üyesi olduğu görülmektedir.

Tablo 5. ICLEI Üyesi Belediyeler (Türkiye)

	Belediye	Belediye Başkanı	Üyelik Tarihi
1.	Çiğli Belediyesi	Utku Gümrükçü	18.08.2021
2.	Mersin Büyükşehir Belediyesi	Vahap Seçer	27.01.2021
3.	İzmir Büyükşehir Belediyesi	Mustafa Tunç Soyer	25.06.2019
4.	Çankaya Belediyesi	Alper Taşdelen	27.11.2019
5.	Kartal İlçe Belediyesi	Gökhan Yüksel	t.y.
6.	Gaziantep Büyükşehir Belediyesi	Fatma Şahin	18.09.2012
7.	Karşıyaka Belediyesi	Cemil Tugay	29.01.2020
8.	Tepebaşı Belediyesi	Ahmet Ataç	13.03.2018
9.	Konya Büyükşehir Belediyesi	Uğur İbrahim Altay	01.02.2012
10.	Seferihisar Belediyesi	İsmail Yetişkin	25.01.2013
11.	Kadıköy Belediyesi	Şerdil Dara Odabaşı	26.01.2017
12.	Seydikemer Belediyesi	Yakup Otgöz	20.11.2018
13.	Şişli Belediyesi	Muammer Keskin	20.09.2010
14.	Fındıklı Belediyesi	Ercüment Şahin Cervatoğlu	01.10.2019
15.	İzmit Belediyesi	Fatma Kaplan Hürriyet	24.02.2021

Kaynak: ICLEI, 2021b.

Tablo 5.'teki üyelik bilgileri incelendiğinde Kartal İlçe Belediyesi'nin üyelik tarihi bilinmemekle birlikte bazı belediyelerin konseydeki üyeliğinin eski bazılarının ise oldukça yeni olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre konseyin en eski üyesi Şişli Belediyesi iken, en yeni üyesi Çiğli Belediyesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu belediyelerden birçoğunun ICLEI haricinde başka uluslararası iş birliklerine dâhil olduğu da ilgili belediyelerin web sayfaları aracılığıyla belirlenmektedir.

Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi (World Academy for Local Government and Democracy-WALD), insan hakları ve demokrasi vurgusuyla, yerel yönetim ve demokrasi kavramlarını ortak bir platformda buluşturmak amacıyla 1993 yılında İstanbul'da kurulmuş kamu yararına hizmet sunan, kâr amacı gütmeyen bir sivil toplum kuruluşudur. Kadir Topbaş'ın mütevelli heyet başkanı olarak geçtiği vakfın mütevelli heyetinde belediye başkanı olarak yalnızca Beykoz Belediye Başkanı Murat Aydın ile Bağcılar Belediye Başkanı Lokman Çağrıcı yer almakta ve genel sekreterliği UCLG-MEWA'nın da genel sekreterliğini yapan Mehmet Duman yürütmektedir (WALD, 2021).

İslam Kentleri ve Başkentleri Organizasyonu (Organization of Islamic Capitals and Cities-OICC), 1980'de İslam Konferansı Örgütü'ne bağlı olarak kurulan dört kıtada ve 54 ülkeden 141 kentin üye olduğu uluslararası bir kuruluştur (Yerel Diplomasi, 2021b). Bu kuruluşta Marmara Belediyeler Birliği, Ankara, Bursa, Kayseri, Mersin, İstanbul, İzmir, Gaziantep, Şanlıurfa, Edirne, Konya (OICC, 2021; Milliyet, 2016) Türkiye'den; Girne, Lefkoşa ve Gazimağusa belediyeleri ise Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nden dâhil olan aktif, gözlemci ya da (ortak) dost Türk üyeler arasında belirtilmektedir (OICC, 2021).

Avrupa Tarihi Kentler ve Bölgeler Birliği (The European Association of Historic Towns and Regions/Heritage Europe-EAHTR), özellikle Avrupa'daki tarihi kent merkezlerinin karşılaştıkları problemlerin çözümüne yönelik faaliyetler yürütmek amacıyla 1999'da kurulmuş olup, günümüzde 32 Avrupa ülkesinde 1200'den fazla tarihi miras kasaba, kent ve bölgeyi temsil etmektedir (EAHTR, 2021). Bu kapsamda üyelikler, tam, ortak ve karşılıklı üyelik şeklinde 3 farklı kategoride gerçekleştirilmektedir. Kuruluş bünyesinde Türkiye'den Osmangazi, Diyarbakır, Kütahya, Alanya, Bursa, Eğirdir, Gaziantep ve Karadeniz Ereğlisi Avrupa'nın surlu kentleri arasında yer alırken, Birgi, Niksar, Ortahisar (Kapadokya), Osmangazi, Tarsus bireysel (ferdi) üye kentler arasında sayılmaktadır. Ayrıca Türk Tarihi Kentler Birliği kapsamında da Türkiye'den 88 kent bulunmaktadır (EAHTR, 2018).

1992 yılında Avrupa'daki hayvanat bahçesi ve akvaryum topluluğu içinde eğitim, araştırma ve koruma hedeflerine yönelik iş birliğini kolaylaştırmak misyonu ile kurulan Avrupa Hayvanat Bahçeleri ve Akvaryumlar Birliği (European Association of Zoos and Aquaria-EAZA)'nin üye sayısı Ekim 2020 itibariyle 302 tam üye, 17 geçici üye, 24 aday üye, 46 kurumsal üye ve 35 ortak üye (ALPZA, AZA ve Species360 dâhil üç karşılıklı üye) şeklindedir. Ayrıca İzmir Çiğli'deki İzmir Vahşi Yaşam Parkı, Bursa Osmangazi'deki Bursa Hayvanat Bahçesi, Kocaeli Darıca'daki Faruk Yalçın Hayvanat Bahçesi ve Botanik Parkı (EAZA, 2021) Türkiye'deki EAZA üyesi kuruluşlardır.

Güneydoğu Avrupa Ulusal Yerel Yönetim Dernekleri İletişim Ağı (Network of Associations of Local Authorities of South-East Europe-NALAS) bünyesindeki üyelere bakıldığında yerel yönetimlerin değil, yerel yönetim birliklerinin üye statüsünde yer aldığı görülmektedir. Çünkü NALAS, "Güneydoğu Avrupa'daki yerel yönetim birliklerinin oluşturduğu bir ağ" olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda ağa, tam ve ortak üyeler olmak üzere Arnavutluk, Belçika, Fransa, İsviçre, Avusturya, Hırvatistan, Romanya, Kosova, Bosna Hersek, Sırbistan, Slovenya, Kuzey Makedonya, Moldova, Bulgaristan, Karadağ'dan yerel yönetimlerle ilgili çeşitli birliklerin üye olduğu belirlenmektedir. Bu birlikler arasından şu an için Türkiye'yi Marmara Belediyeler Birliği (tam üye) ve Türk Dünyası Belediyeler Birliği (ortak üye) temsil etmektedir (NALAS, 2021).

Yerel ve bölgesel yönetimlerin personelinin ve seçilmiş temsilcilerinin, iyi eğitilmiş ve nitelikli olmalarını sağlayarak demokratik ve etkili yönetimi teşvik etmek misyonu ile kurulan Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Eğitim Kurumları İletişim Ağı Birliği (European Training Organization Network for Regional and Local Authorities-ENTO) üyesi kuruluşlara bakıldığında ise Ermenistan, Belçika, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Fransa, Gürcistan, Almanya, İtalya, Litvanya, Polonya, İsviçre, Ukrayna'dan çeşitli kuruluşların katıldığı ancak Türkiye'den hiçbir kurumun/kuruluşun bu birlikte yer almadığı görülmektedir (ENTO, 2021).

Yerel Demokrasi Ajansları Birliği (Association of the Local Democracy Agencies/The European Association for Local Democracy-ALDA) başta Avrupa ve çevresinde olmak üzere tüm dünyada yerel yönetimler ve sivil toplum esasına dayanarak yerel demokrasi ve aktif vatandaşlık ilkeleriyle kurulmuş bir birliktir. Avrupa'da 45'ten fazla ülkeden gelen, yerel yönetimler, yerel yönetim birlikleri ve sivil toplum kuruluşları dâhil olmak üzere 350'den fazla üyeyi bir araya getiren (ALDA, 2021a) ALDA'ya Türkiye'den Marmara Belediyeler Birliği, Edremit Belediyesi ve Karşıyaka Belediyesi üyedir (ALDA, 2021b).

Çevresel Deniz (Kıyı) Bölgeleri Konferansı (The Conference of Peripheral Maritime Regions-CPMR), Avrupa Birliği üyesi olan/olmayan 24 devlet ve 150'den fazla bölgenin bir araya getirilmesiyle oluşan bir kuruluştur. 1973 yılında kurulan CPMR, temel olarak bölgesel, ekonomik ve sosyal uyum, denizcilik politikaları konularına odaklanırken aynı zamanda da Avrupa yönetimi, kalkınma, iklim değişikliği ve enerji gibi alanlarda da çeşitli faaliyetler yürütmektedir (CPMR, 2021a). Geçmişte Çanakkale, Tekirdağ, Edirne, Kırklareli ve Sinop illerinin de üye olduğu (Esen ve Polat, 2007: 66) bu kuruluşta günümüzde Türkiye'den hiç üye bulunmamaktadır (CPMR, 2021b).

1992 yılında kurulan Avrupa Kalkınma Ajansları Birliği (European Association of Development Agencies-EURADA), Avrupa çapında ekonomik kalkınma üzerinde çalışan profesyonelleri bir araya getiren ve bu bağlamda kalkınma ajanslarını temsil eden bir kuruluştur. Bu kuruluş, kalkınma ajanslarını Avrupa ile ve Avrupa'nın sunduğu fırsatlarla birbirine bağlamak için faaliyetler yürütmektedir (EURADA, 2021a). EURADA, Avusturya, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Fransa, Yunanistan, Malta, Polonya, Romanya, Sırbistan, Slovenya, Belçika, Hırvatistan, Finlandiya, Almanya, Macaristan, İtalya, Hollanda, Portekiz, İspanya, Türkiye, Bosna Hersek, Birleşik Krallık, Ukrayna olmak üzere AB üyesi olan/olmayan 23 ülkeden toplam 69 kalkınma ajansı/birliğinden oluşmaktadır. Türkiye'den ise 8 kalkınma ajansı ve 1 kalkınma birliği EURADA'ya üye konumunda bulunmaktadır. Bunlar: BEBKA (Bursa-Eskişehir-Bilecik Kalkınma Ajansı), DOKA (Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı/ Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize ve Trabzon), İSTKA (İstanbul Kalkınma Ajansı), KARACADAĞ (Karacadağ Kalkınma Ajansı/Diyarbakır-Şanlıurfa), MARKA (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı/Kocaeli, Sakarya, Bolu, Düzce, Yalova), MEVKA (Mevlana Kalkınma Ajansı/Konya-Karaman), OKA (Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı/Amasya, Çorum, Samsun, Tokat), TRAKYAKA (Trakya Kalkınma Ajansı/Tekirdağ, Edirne, Kırklareli), Yeşilirmak Havzası Kalkınma Birliği'nden oluşmaktadır (EURADA, 2021b).

Tablo.1'de yer alan ve yukarıda kısaca bilgileri verilen kuruluşların yanı sıra gerek kentlerin gerekse de yerel yönetimlerin ya da yerel yönetim birliklerinin üye olabildiği uluslararası nitelikte başka kuruluşlar ve ağlar da bulunmaktadır. Ancak söz konusu kuruluş ve ağların tamamına burada yer vermek mümkün olmadığı için öne çıkan yapılar hakkında bilgi vermenin yeterli olacağı düşünülmüştür. Bunlardan bazıları Avrupa Bölgeleri Meclisi (AER), Avrupa-Akdeniz Bölgesel ve Yerel Meclisi (ARLEM), Dünya Sağlık Örgütü Sağlıklı Şehirler Ağı (WHO/Healthy Cities Network), EUROCITIES ve CITTASLOW şeklindedir.

Bu yapılardan Avrupa Bölgeler Meclisi (Assembly of European Regions-AER), 1985 yılında kurulan ve günümüzde "35 ülke, 230 bölge, 15 bölgeler arası örgütün üye olduğu bağımsız bölgeler ağı" (TBB, 2021c) olarak faaliyetlerini yürütmektedir. Bu durum AER'yi, Norveç, Rusya, Portekiz ve Türkiye'nin de

dahil olduğu, AB üyesi olan/olmayan 35 ülkeden bölgeleri bir araya getiren Avrupa'daki en büyük bağımsız bölgeler ağı yapmaktadır. Bölgeler arası iş birliği kurabilmek amacıyla kurulan AER, tam üyeler, ortak üyeler ve gözlemcilerden oluşan üyelik yapısına sahiptir. Avrupa'da ve ötesinde çeşitli coğrafyalarda ve bölgeler arasında iş birliği ruhunun gelişmesini esas alan (AER, 2021) bu meclis, yerel yönetimlerle ilgili önemli konularda etkili lobicilik faaliyetleri de yürütmektedir. Avrupa Bölgeler Meclisi'ne Türkiye'den Kahramanmaraş, Antalya, Sakarya, Denizli, Edirne, Muş, Erzurum, Gaziantep, İzmir, Adana, Kırşehir, Zonguldak ve Kayseri üye konumunda yer alan kentler arasında sayılmaktadır (TBB, 2021c).

Avrupa-Akdeniz Bölgesel ve Yerel Meclisi (ARLEM), Avrupa Birliği ve bu birliğin Akdenizli ortaklarının yerel ve bölgesel temsilcilerden oluşan bir meclistir. Bu meclis, yerel ve bölgesel otoritelerini siyasi olarak temsil etmek, siyasi diyalogu sürdürmek ve bölgeler arası iş birliğini teşvik etmek amacıyla kurulmuştur (ARLEM, 2021). AB ve Akdeniz'deki toplam 43 ülkeden 80 üye ve 2 gözlemciyi bir araya getiren bu meclise üye ülkeler Türkiye (5), Mısır (5), Cezayir (4), Fas (4), Suriye (3) (üyeligi geçici olarak askıya alındı), Tunus (3), Arnavutluk (2), Bosna Hersek (2), İsrail (2), Ürdün (2), Lübnan (2), Moritanya (2), Filistin (2), Monako (1), Karadağ (1) şeklindedir. Libya ise gözlemci statüsünde katılmaktadır (TBB, 2021d).

Tablo 6. ARLEM Türkiye Üyeleri (Asil)

	İsim	Belediye
1	Tahir Büyükkakın	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi
2	Yücel Yılmaz	Balıkesir Büyükşehir Belediyesi
3	H. Mustafa Palancıoğlu	Melikgazi Belediyesi
4	Kürşat Engin Özcan	Nazilli Belediyesi
5	Bilal Uludağ	Sarıçam Belediyesi

Kaynak: TBB, 2021d.

Asil üyelerle aynı sayıda yedek üyenin de belirlendiği bu meclisteki yedek üyeler ise Mehmet Çakın (Uşak Belediyesi), Saliha Özçınar (Kiraz Belediyesi), Şeref Albayrak (Halfeti Belediyesi), Okan Kocakaya (Demre Belediyesi) ve Mükerrerem Tollu (Erdemli Belediyesi)'dan oluşmaktadır (TBB, 2021d).

DSÖ Sağlıklı Şehirler Ağı ise, sağlığı kent yönetimlerinin sosyal, ekonomik ve politik gündeminin üst sıralarına koymak için çalışan ve halk sağlığı için yerel düzeyde güçlü bir hareket tesis etmeyi amaçlayan küresel bir harekettir. Küresel sorunları yerel düzeyde ele alan bu ağ eşitlik, katılımcı yönetim ve dayanışma, sektörler arası iş birliği gibi unsurları vurgulamaktadır (WHO, 2021). Günümüzde 5 bölgede 1400, Avrupa bölgesinde ise 27 ülke ve 100 kentin/belediyenin içinde bulunduğu bu ağı Türkiye adına Sağlıklı Kentler Birliği temsil etmektedir. Sağlıklı Şehirler Hareketi'nin, Türkiye'de benimsenip gelişebilmesi için 2004 tarihinde ve 10 kurucu belediyenin girişimiyle (Bursa, Yalova, Van, Kadıköy, Afyonkarahisar, Tepebaşı, Çankaya, Ürgüp, Ordu, Kırıkkale) kurulan (Sağlıklı Kentler Birliği, 2021a) bu birliğin üye sayısı günümüzde 81'e ulaşmıştır (SKB, 2021b).

Yerel yönetimlerin paradiplomatik ilişkileri göz önüne alındığında önemli bir diğer kuruluş olarak karşımıza EUROCITIES (Avrupa Kentler Birliği) çıkmaktadır. Bağımsız, kazanç amacı gütmeyen bir yerel yönetim ağı olan EUROCITIES, kentleri ilgilendiren konularda oluşturulmuş çeşitli komisyonlarla çalışmaktadır (Esen ve Polat, 2007: 78). Temelleri, 1986 yılında, Rotterdam'da düzenlenen "Şehir,

Ekonomik Toparlanmanın Arkasındaki Motor” konulu konferans ile atılan (Akman, 2017: 495) yapının kurumsal zemine oturtulması birkaç yıl sürmüştür. 1989 yılında Barselona, Birmingham, Frankfurt, Lyon, Milano ve Rotterdam kentlerinin girişimiyle kurumsallaşan (TBB, 2021e) EUROCITIES, bireylerin kendilerini kentin ve dolayısıyla Avrupa’nın bir parçası olarak hissedebileceği kentler inşa edebilmeyi amaçlamaktadır. 6 kentin girişimiyle oluşturulan bu ağ, günümüzde 38 ülkede 130 milyon insanı temsil eden 200’den fazla kentin bir arada olduğu geniş bir ağı temsil etmektedir. Kapsayıcı, refah seviyesi yüksek, sağlıklı ve hareketli, canlı, küresel sorunların yerel çözümlerle sonuca ulaştırıldığı, yenilikçi kent ve kent yönetimlerini oluşturmayı esas alan EUROCITIES’in odaklandığı temel alanlar ise şunlardır: Yoksulluk ve sosyal dışlanma, konut ve evsizlik, göç ve entegrasyon, dayanışma ve gönüllülük, yeni iş modelleri, hava, su ve gürültü kirliliğiyle mücadele, kültür ve yaratıcılık, yeşil alanlar ve biyolojik çeşitlilik, iklim değişikliği ve enerji geçişi, akıllı kentler ve dijital dönüşüm, vatandaş katılımı, cinsiyet eşitliği ile COVID-19 ve iyileşme (EUROCITIES, 2021a). Türkiye’deki EUROCITIES üyesi kentler ise Beylikdüzü, Beyoğlu, Gaziantep, İstanbul, İzmir, Kadıköy, Mezitli, Nilüfer, Osmangazi ve Pendik’ten oluşmaktadır (EUROCITIES, 2021b).

Özellikle son yıllarda artan ilgiyle üye sayısı yükselen bir diğer uluslararası ağ ise Uluslararası Sakin Kentler Birliği *Cittaslow*’dur. Cittaslow, 1999 yılında İtalya’nın Toskana bölgesindeki küçük bir yerleşim yeri olan Greve in Chianti kentinde, kentlilerin yaşam kalitelerini iyileştirmeye dayalı farklı bir kalkınma düşüncesi olarak ortaya çıkan ve zamanla Bra, Orvieto ve Positano olmak üzere benimsenip hızla ülkeye yayılan bir felsefeyi ifade etmektedir (CITTASLOW, 2021a). İtalyanca Citta (Şehir/Kent) ve İngilizce Slow (yavaş, sakin) kelimelerinden oluşan Cittaslow kelimesi, Sakin Şehir/Kent anlamında kullanılan, nüfusu 50.000’nin altında olup üyelik kriterlerini karşılayabilen kentlerin üye olmasına imkân veren uluslararası bir belediyeler birliği olarak karşımıza çıkmaktadır (TBB, 2021f). Yavaş yaşam, kent ruhu, sürdürülebilir kalkınma ve yavaş yemek (slow food) ilkelerini esas alan (Akman, 2017: 497) ağın simgesi ise, yavaşlığı ve sakinliği temsilen belirlenen salyangozdur. Kentlerin kendi özgün değerlerini ifade eden mimari, gelenek-görenek, yöresel yemekler ve tarihsel kimlik gibi unsurlarına sahip çıkarak kalkınabileceğini öngören ve kentlerdeki yaşam kalitesinin yükseltilmesine vurgu yapan Cittaslow ağına üye olabilmek için 7 ana kriterle uygun projeler üretmek, ayrıca 50 ve üzerinde puan almak gerekmektedir. Bu ana kriterler çevre, altyapı, kentsel yaşam kalitesi, tarımsal, turistik, esnaf ve sanatkârlara dair politikalar, misafirperverlik, farkındalık ve eğitim için planlar, sosyal uyum ve ortaklıklar başlıkları ve 72 alt kriter ile belirlenmektedir. Dünyada 31 ülke, 278 kent, Türkiye’de ise 18 kent bu kriterlere uyum sağlayarak Cittaslow üyesi olmayı başarabilmiştir (Cittaslow Türkiye, 2021). Türkiye’den üye olan kentler Ahlat (Bitlis), Akyaka (Muğla), Eğirdir (Isparta), Gökçeada (Çanakkale), Gerze (Sinop), Göynük (Bolu), Gündül (Ankara), Halfeti (Şanlıurfa), Köyceğiz (Muğla), Mudurnu (Bolu), Perşembe (Ordu), Şavşat (Artvin), Seferihisar (İzmir), Taraklı (Sakarya), Uzundere (Erzurum), Vize (Kırklareli), Yalvaç (Isparta) ve Yenipazar (Aydın)’dan oluşmaktadır (CITTASLOW, 2021b).

Yerel yönetimlerin ve kentlerin üye olduğu uluslararası ağlar içinde yukarıda açıklananların yanı sıra Dünya Birleşik Kentler Federasyonu (FMCU-UTO), Dünya Haller Birliği (WUWM), Avrupa Kaleli Kentler Birliği (EWT), Türk Dünyası Belediyeler Birliği (TDBB) gibi uluslararası birlikler de bulunmaktadır (Akman, 2017: 489-490). Yine bunlara ilaveten Küresel Şehirler Diyalogu (Global Cities Dialogue - GCD) ve altında yer alan The Global Business Dialogue on e-commerce (GBDe), The European Knowledge Society Forum – TeleCities, IT4ALL Network of Local Authorities on the Information Society, URB-AL Network 13 “Towns and the Information Society”, Worldwide Forum on e-Democracy, Technology Empowerment Network (TEN) bulunmaktadır. Ayrıca Avrupa Metropolitan Bölgeler ve Alanlar Ağı (The Network of European Metropolitan Regions and Areas- METREX) ile Yenilikçi Ulaşım Çözümleri İçin Avrupa Şehirler ve Bölgeler Ağı (European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions – POLIS) da diğer ağlardan bazılarıdır (Esen ve Polat, 2007: 71-81). Çalışma kapsamında sınırlı olarak yer verilen bu kuruluşlar haricinde de Türkiye’deki yerel yönetimlerin dâhil olduğu çeşitli

uluslararası kuruluşlar ve ağlar bulunmaktadır. Bu çerçevede Akman (2017: 504), Türkiye'deki yerel yönetim birimlerinin, birbirinden bağımsız 88 uluslararası kuruluş ile toplam 251 üyelik bağı kurduğunu belirtmektedir. Ancak güncel verilere bakıldığında geçen süre zarfında hem uluslararası ilişkiler kuran yerel yönetimlerin hem de ilişki kurulan uluslararası kuruluşların sayılarında önemli bir artış olduğu görülmektedir. Bu noktada Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın belediyelerin uluslararası kuruluş üyeliklerine ilişkin yayınladığı istatistikî veriler incelendiğinde 268 belediyenin 138 farklı uluslararası kuruluş üyesi olduğu belirlenmektedir (ÇŞB, 2021b).

Yerel yönetimlerin kurabildikleri paradiplomatik ilişkiler, yalnızca uluslararası kuruluşlara üyelikler ile sınırlı kalmamakta, özellikle *kardeş kent* uygulamaları ile kentlerin ve yerel yönetimlerin uluslararasılaşma süreçleri giderek hız kazanmaktadır. Bu noktada önemli bir yere sahip olan kardeş kent kavramından ve uygulamasından bahsetmek yararlı olacaktır.

3. Bir Paradiplomasi Aracı Olarak Kardeş Kent Uygulaması

Tarihsel kökenleri 836 yılında Padeborn (Almanya) ve Le Mans (Fransa) arasında gerçekleştirilen eşleştirmeye dayandırılan kardeş kent uygulamasına ilişkin ilk çağdaş antlaşmanın 1920'de Birleşik Krallık'ın Keighley kenti ile Fransa'nın Poix-du Nord kentleri arasında imzalandığı, ancak günümüzdeki modern kardeş kentlerin II. Dünya Savaşı sonrasında kurulmaya başlandığı ve küreselleşme süreci ile giderek hız kazandığı bilinmektedir (Yerel Diplomasi, 2021c). Avrupa'da ve ABD'de, bu savaşın yol açtığı, siyasal, toplumsal ve ekonomik yıkımları telafi edebilmek, çatışmaları azaltabilmek ve barışı tabana yayabilmek amacıyla hayata geçirilen kardeş kent uygulaması Eisenhower'ın önerisiyle kurulan ve ABD'deki kardeş kent uygulamasının temellerini atan Sister Cities International örgütü tarafından, "vatandaş diplomasisi" olarak tanımlanmaktadır (Türk Dünyası Belediyeler Birliği, 2016: 3). Günümüzde kardeş kent/şehir veya şehir eşleştirme olarak geçen bu diplomasi türünde kentlerin, yerel yönetimlerin ve toplumların karşılaştıkları ortak sorunlara, taşıdıkları ortak değerler eşliğinde çözüm bulabilmeleri, birlikte çalışma kültürü geliştirerek bilgi ve tecrübeden, kültür ve teknolojiye kadar birçok alanda etkileşimin ve iş birliğinin teşvik edildiği bilinmektedir.

Yerelleşme, kültürler arası paylaşım, iyi yönetim, politika geliştirme, yerel ekonomik ve sosyal kalkınma, çevre koruma, kriz yönetimi, araştırma ve geliştirme ile teknik deneyimlerin paylaşımı konularına odaklanan kardeş kent uygulamasının genel amacı, bir taraftan kentleri ve dolayısıyla toplumları yakınlaştırıp kalkınmalarını sürdürülebilir hale getirmek bir taraftan da toplumsal çatışmaları önleyerek dünya barışına hizmet etmek şeklinde ifade edilmektedir (TBB, 2019: 6-7). Bu doğrultuda kardeş kent uygulamalarının amaçları genel olarak şu şekilde belirlenmektedir (Yerel Diplomasi, 2021c): Bilgi ve tecrübe paylaşmak, kalkınmaya katkı sağlamak, hizmet kalitesini iyileştirmek, çeşitli ortak konularda farklı bakış açılarından istifade etmek, AB sürecine yerel düzeyde dâhil olmak ve geliştirmek, uzun vadeli ve ortak amaca yönelik projeler yapmak. Kardeş kentler, sayılan bu amaçları gerçekleştirebilmek için ise düzenli etkinlikler ve çalışma ziyaretlerinin yapılması, kapasite geliştirme ve proje uygulamaları, personel değişimi ve iletişim ağlarının kurulması gibi faaliyetlere öncelik vermelidir. Ayrıca analiz, izleme ve değerlendirme çalışmaları, yenilikçi bilgi sistemlerinin paylaşımı, ortak yöntem, rehber ve araçları geliştirilmesi, kanuni düzenlemelerin iyileştirilmesi ve uluslararası standartların geliştirilmesi (TBB, 2019: 8) de bu iş birliği içerisinde başvurulması gereken araçlar içerisinde yer almaktadır.

Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye'de de küreselleşme ve AB üyeliği gibi uluslararası etkileşimlerin artmasına istinaden kardeş kent ilişkilerinin hız kazandığı görülmektedir. Özellikle 2000'li yıllardan sonra yoğunluk kazanan bu ilişkiler, hem iş birliği yapılan kentlerin sayısını arttırmakta hem de dâhil olunan projeleri ve paydaşlarını çeşitlendirmektedir. Bu noktada ülkeler arasında sadece kentlerin ve yerel yönetimlerin değil, bu yönetim birimlerinin bağlı olduğu birliklerin de aktif ilişkiler

kurduğu bir süreç yaşanmaktadır. Türk Dünyası Belediyeler Birliği ve Türkiye Belediyeler Birliği gibi birçok birlik, yurt dışındaki birliklerle beraber projeler yürütmektedir. Örneğin geçmişte TBB'nin katılımıyla Türkiye'den 23 ve İsveç'ten 6 belediyenin ortaklık ağı kurmasıyla uygulanan "Belediye Ortaklık Ağları Projesi" (TUSENET) ve belediye hizmetlerinde kalite ve verimlilik, sürdürülebilir ekolojik kent planlama, toplumsal cinsiyet eşitliği, atık yönetimi ve enerji bileşenleri üzerinden çalışmalar yürütülmesine olanak sağlayan TUSELOG Projesi, "Türkiye ve İspanya Belediyeleri Arasında İşbirliğinin Geliştirilmesi Projesi", Türkiye ve Hollanda Belediyeleri Arasında Kurulan Ortaklıklar ve Türkiye'den 10 belediye ile AB'ye üye 6 ülkeden 9 belediye arasında kardeş kent işbirliği oluşturan "Türkiye'de Yerel Yönetim Reformunun Devamına Destek (LAR II) Projesi" gibi projeler ile önemli işbirlikleri oluşturulmuştur. Ayrıca valilikler nezdinde AB İşleri için Kapasite Oluşturulması Projesi (VABpro), kapsamında Türkiye'den 20 pilot il, 33 Avrupa kenti ile buluşmuştur (TBB, 2019: 20-28).

Geçen yıllar içerisinde Türkiye'deki yerel yönetimlerin kardeşlik bağı oluşturduğu kent sayısının artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede 2020 yılı içerisinde toplam kardeş kent sayısının 1880 (ÇŞB, 2020: 49) olarak açıklandığı görülmektedir. Ancak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayımlanan "Belediyelere Ait Kardeş Kent İstatistikî Verileri" incelendiğinde 2021 yılında onay verilenler dâhil şu an için mevcut kardeş kent sayısının 1909'a çıktığı belirlenmektedir. İl, ilçe ve büyükşehir belediyeleri esas alınarak verilen istatistikler çerçevesinde büyükşehir belediyeleri ve ilçeleri dâhil olmak üzere İstanbul, 330 iş birliği ile en çok kardeş kenti bulunan il olurken, İstanbul'u 159 işbirliği ile İzmir ve 156 işbirliği ile Ankara takip etmektedir. Ayrıca Bursa 141, Antalya 93 iş birliği ile bu illerin ardından gelmektedir. Bu beş büyükşehir başta olmak üzere büyükşehir belediyeleri ve ilçelerinde kurulan kardeş kent ilişkilerinin diğer belediyelerden çok daha yoğun biçimde gerçekleştiği belirlenmektedir. Kardeş kent sayısı en düşük olan belediyeler ise Ağrı (2), Bitlis (1) ve Çankırı (1)'den oluşmaktadır (ÇŞB, 2021c).

Artan ilişki ağları bir tarafa gerek dünyada gerekse de Türkiye'de kentlerin karşılıklı yararını esas alarak oluşturulan ve uzun vadede önemli katkılar sunabilen kardeş kent uygulamalarında birtakım sorunlarla karşılaşıldığı da görülmektedir. Toplumların özellikleri, süreçten beklentileri ve amaçları doğrultusunda bu sorunların çeşitlendiği bilinmekle birlikte genellikle ortaklar arasında çeşitli alanlarda iletişim ve koordinasyon eksiklikleri, uyum sorunu, kaynak, altyapı ve kapasite sorunları, ortaklığa ilginin kalmaması, kentlerdeki vatandaşların süreçlere ve projelere katılımının düşük kalması ekonomik ve sosyal yaşamda farklılıklar görülmesi, kültürel birikim ve paylaşım konusunda her bireyin aynı duyarlılıkta olmaması (Aktulun, 2015: 43; Akman ve Akman, 2017: 245) gibi olumsuz durumlar ile karşılaşabilmektedir. Ayrıca ekonomik ve ticari anlamda daha düşük seviyedeki kentler ile kardeşlik kurulması bilgi ve tecrübe paylaşımını tek taraflı hale getirebilmektedir veya kardeş kentlerin ülkelerin hassasiyetlerine uymaması durumunda iletişimin kesintiye uğraması da söz konusu olabilmektedir (Akman ve Akman, 2017: 245).

Belirtilen sorunların minimal düzeyde kalabilmesi, dayanıklı, işlevsel ve başarılı bir kardeş kent ilişkisinin kurulabilmesi için ise 12 temel adıma ihtiyaç duyulmaktadır. Bu adımlar: (1) ihtiyaçların gözden geçirilmesi, (2) amacın özenle belirlenmesi, (3) uygun paydaşlar bulunması, (4) Ortaklık Akdi'ne ihtimam gösterilmesi, (5) bütçe tahsis edilmesi, (6) uygulama planının hazırlanması, (7) iletişime önem verilmesi, (8) yerel paydaşların sürece katılması, (9) uygulamadaki hatalardan ders çıkarılması, (10) kazanımların yaygınlaştırılması, (11) yeni projeler geliştirilmesi ve (12) sürdürülebilirliğe öncelik verilmesi şeklindedir (TBB, 2019: 44-45). Ayrıca Türkiye özelinde karşılaşılan kardeş kent sorunlarına yönelik olarak benimsenmesi ve uygulanması gereken esaslar ise kısaca şu şekilde özetlenmektedir (Akman ve Akman, 2017: 245): Amaçların doğru tespit edilmesi, kardeş kent ilişkisi kurulacak ülkelerin Türk dış politikasına katkısı ve olası zararlarının göz önünde bulundurulması, kentlerin maddi, manevi ve toplumsal yaşam gibi alanlarda benzer özelliklere sahip olması, kardeş kent ilişkisinin uzun vadeli, stratejik mahiyetli ve karşılıklı fayda sağlayacak şekilde kurulması ve bu ortaklığın toplumun birçok

kesimini içine alacak kadar kapsayıcı olması ve kardeş kentlilerin başkalaşmadan bir arada yaşayabilmeleri için bu ilişkilerin geliştirilmesi gerekmektedir.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ:

Yerel yönetimlerin, ulusların yürüttüğü diplomatik ilişkilere benzer şekilde uluslararası arenalara açılması ve bu alanlarda çeşitli iş birlikleri kurabilmesi, paradiplomasi kavramı ile ifade edilmektedir. Kültür alışverişinden, ekonomik kalkınmaya kadar farklı konu başlıklarıyla, birçok alanda yürütülen bu ilişkilere yönelik eleştiri ve çekinceler de bulunmaktadır. Örneğin Neves (2010: 21), paradiplomasi'nin ulusaltı aktörlerde gelişmesinin uluslararası sistemi ve bu sistemde yer alan devletleri sessiz ancak ciddi manada değiştirdiğini öne sürmektedir. Ancak paradiplomasi'nin ihtilafli ve çatışmalı bölgelerde yerel yönetimlerce kullanılması zaman zaman merkezi yönetimler tarafından hoş karşılanmamaktadır. Mukti vd. (2020: 139), her ikisi de üniter devlet yapısına ve benzer özelliklere sahip Endonezya ve Güney Kore'de paradiplomasi faaliyetlerinin farklılaştığını, merkezi yönetimin yerel yönetimlere Güney Kore'de paradiplomasi faaliyetleri için yeterli esneklik sağlarken, Endonezya'da ulusal düzenlemelerle engellemeler yapıldığını belirtmektedir. Özellikle Türkiye'de ayrılıkçı, ırkçı terör örgütünün 1984 yılından beri varlığını bir şekilde sürdürmesi, Türkiye'nin belirli bölgelerinde teröre müzahir yerel yönetimlerin bulunması ve söz konusu yerel yönetimlerin çeşitli uluslararası kuruluşlarla farklı vesilelerle bağlantıya geçmesi, paradiplomasi'nin karanlık ve teröre destek verecek şekilde kullanılması ihtimalini ortaya koymasından çarpıcı bir örnek teşkil edebilir. Ancak, paradiplomasi'nin yerel yönetimlerce kullanılmasının istenmemesi, her zaman terör kaynaklı olmayabilmektedir. Bu noktada Lecours (2008: 14)'un, paradiplomasi'nin demokratik gelişim için tuzak ve fırsatlar sunduğuna dikkat çekerek, bu durumun gelişmekte olan ülkeler için önemine vurgu yaptığı görülmektedir.

Chan (2019: 161), Hong Kong üzerine yaptığı araştırmada, Hong Kong Özel İdari Bölgesi'nin Hong Kong'un uluslararası alanda görünürlüğünü yükseltecek bir politika ve bütüncül bir stratejiden uzak olduğuna, yumuşak güç ve sivil toplumu geliştirecek değerleri tam olarak anlayamadığına değinmektedir. Bu duruma çözüm olarak paradiplomasi faaliyetleri altında yumuşak gücün geliştirilmesini önererek bu durumun Hong Kong'un daha fazla stratejik yatırım almasını sağlayacak etkin bir araç olacağını öne sürmektedir. Chan'ın aksine Neves (2010: 22), özellikle Çin'in en gelişmiş kıyı bölgeleri için (ki Hong Kong buna benzer bir bölgede yer almaktadır) kısmi bir özerklik sağladığına, bu kısmi özerkliğin Çin'in 2000'li yıllardaki ticari gelişimiyle birlikte merkezi yönetim tarafından da hoş karşılanmaya başladığına dikkat çekmektedir. Neves'in anlatımıyla bu durum, ticari getirilerin paradiplomasi'nin merkezi yönetimlerce kabul edilmesini kolaylaştırdığına örnek teşkil etmektedir.

Sanalla (2014: 159), Çek Cumhuriyeti'nde yaptığı araştırmada eski Doğu Bloğu ülkelerinde yer alan yerel yönetimlerin, Soğuk Savaş sonrasında AB gibi uluslararası kuruluşlarla yerel diplomasi (paradiplomasi) aracılığıyla iletişimlerinin kolaylaştığını öne sürmektedir. Söz konusu ülkelerdeki yerel yönetimlerin bazıları, Soğuk Savaş sonrası işsizlik başta olmak üzere çeşitli meselelerini çözmek için sınır ötesi iş birliğine müracaat etmiştir. Bahsi geçen paradiplomasi faaliyetlerinin, adı geçen ülkelerin AB'ye üyelik ve hızlı entegrasyon süreçlerine katkı sağladığı değerlendirilmektedir. Özçelik (2014: 1), AB'nin üye ve aday ülkelerde çok boyutlu yönetim yaklaşımıyla yerel yönetimleri de kapsayan bir karar mekanizması oluşturduğuna, yerel yönetimlerin bölgesel politikalar ve finansal destekler yoluyla hareketli hale geldiğine değinmektedir. Bu noktada paradiplomasi faaliyetleri ile bir nevi lobicilik faaliyeti yürüten yerel yönetimlerin, uluslararası kuruluşların karar alma süreçlerini kendi lehlerinde etkileme saikiyle hareket ettiklerini söylemek mümkün olabilmektedir (Özlü, 2020: 968).

Yerel yönetimlerin düzenledikleri ya da dâhil oldukları çeşitli organizasyonlar, paradiplomatik ilişkilerin kurulması noktasında bir fırsat olarak görülebilmektedir. Örneğin Mendes ve Figueira (2017: 15), Rio de Janeiro kenti üzerine yaptıkları araştırmada, 2016 Yaz Olimpiyatları'na ev sahipliği yapan kentin

uluslararası aktörlerle iletişiminin kolaylaştığını, kentin uluslararası görünürlüğünün artmasının bir fırsata dönüştürülerek paradiplomasi faaliyetlerine uygun zemin oluşturulduğuna dikkat çekmektedir. Dolayısıyla, yerel yönetimlerin söz konusu organizasyonlarda rol alarak, paradiplomasi faaliyetlerini daha kolay icra edebilmeleri mümkün olabilmektedir.

Paquin (2020: 60), paradiplomasi ile ilgili alanlarda analiz edildiği çok az çalışma olduğuna değinmektedir. Bu noktada, özellikle sınır bölgelerinde bulunan illerin yerel yönetim temsilcileri ile komşu devletlerin ilgili birimleri arasında ihtiyaç halinde iş birliği, koordinasyon vb. faaliyetler yürütülmesi yararlı olabilecektir. Özellikle yoğun göç alan veya göçmen geçişine maruz kalan illerde ve bölgelerde paradiplomasi faaliyetlerinin kaçınılmaz bir olgu olan göçün daha düzenli ve kontrollü yapılmasını sağlayarak, düzensiz göç faaliyetlerinin azalmasına katkı sağlaması mümkün olabilecektir.

Demirtaş (2016: 170), Türkiye’de 2000’li yıllarla birlikte artış gösteren yerel yönetimlerin dış ilişkilerinde göze çarpan iki temel eksikliğin, uluslararası ilişkiler eğitimi olmayan personelin ve söz konusu ilişkilerin planlama ve icrasında görevli personelin yabancı dil bilgisi seviyesinin yetersizliği olduğunu vurgulamaktadır. Erdem ve Ersavaş Kavanoz (2021: 45), Türkiye’de yerel yönetimler bünyesinde teşkil edilen yerel diplomasi yürütmekle görevli birimlerin zaman zaman lağvedildiğine, yeniden kurulduğuna, personel kadrosunda değişikliklere gidildiğine, bu özellikli faaliyetin farklı birimlerce yürütülmesi şeklinde görevlendirmeler yapıldığına ve bu durumların yerel diplomasi faaliyetlerinin istikrarlı şekilde sürdürülmesine engel olduğuna değinmektedir. Bu durum, tespit edilen eksikliklerin paradiplomasi faaliyetlerinin sürdürülebilir olmasını engellediği şeklinde yorumlanabilir. Paradiplomasi faaliyeti yürütmek isteyen yerel yönetimlerin, uygun niteliklere haiz personel ile sadece ilgili alanda faaliyet yürütecek birimleri teşkil etmesi bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Erdem ve Ersavaş Kavanoz (2021: 44), Türkiye’de 1989 yılından 2020 yılına kadar toplam 40 belediye bünyesinde dış ilişkiler birimi kurulduğuna, Türkiye’de halen pek çok belediyede dış ilişkiler birimi bulunmadığına dikkat çekmektedir. Bu durum ise yerel yönetimlerin dış ilişkilerini sürekli ve bütüncül bir bakıştan çok proje bazlı olarak geçici gelir kaynağı olarak görmesi ile ilişkili olduğunu düşündürmektedir (Erdem ve Ersavaş Kavanoz, 2021: 34).

Son tahlilde, bireysel özgürlüklerin sınırlarının tartışıldığı günümüzde, yerel yönetimlerin çıkarlarını merkeze alarak geçmişte sadece devletlerin yer aldığı uluslararası ilişkiler arenasında rasyonel aktörler olarak boy göstermeye başladığı söylenebilir. Bu girişimleri karşılıksız kalmamış pek çok uluslararası kuruluş yerel yönetimleri muhatap kabul etmektedir. Bu doğrultuda, gelecekte paradiplomasi faaliyetlerinin artarak devam edeceğini öngörmek mümkündür. Ancak yerel yönetimlerin zaman zaman devletin çıkarları ile çatışabilecek konularda paradiplomasi faaliyetleri yürütmesi, devletleri söz konusu faaliyetler noktasında gönülsüz ve isteksiz kılmaktadır. Zira kaynakları artan ve ulusal/uluslararası kamuoyu desteğini alan yerel yönetimler daha müstakil hareket edebilmekte, devletlerin geleneksel tahakküm gücünü zayıflatabilmektedirler. Her konuda gözlemlenebileceği gibi devletlerin de paradiplomasi gibi yeni kavramların beraberinde getirdiği değişime karşı bir direnç geliştirdiklerini söylemek mümkün görünmektedir. Paradiplomasi faaliyetlerinin sınırlandırılması ya da tamamen yasaklanması günümüz koşullarında mümkün görünmemektedir. Bu sebeple, devletlerin artık sürdürülmesi kaçınılmaz paradiplomasi faaliyetlerini anlamaya, öngörmeye ve kontrollü şekilde sürdürülmesini sağlamaya yönelik tedbirler almasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

Tüm kaygı ve eleştirilere rağmen, merkezîyetçi üniter yapıyla ve karşılaştığı terör sorunları nedeniyle milli güvenlik, siyasi birlik ve bütünlük gibi konularda hassasiyetleri bulunan Türkiye’de de, küreselleşme ve AB uyum sürecinde taraf olunan protokollerle yerel yönetimlerin uluslararasılaşmasının yolu açılmaktadır. Yasal düzenlemeler ile önü açılan yerel yönetimler, üniter devleti de aşarak çeşitli araçlar yoluyla paradiplomatik faaliyetler yürütebilmektedirler. Yerel

yönetimlere küresel dünyanın kapısını açan bu faaliyetler kapsamında ekonomiden kültür alışverişine, çevre korumadan deneyimlerin paylaşımına kadar farklı alanlarda iş birlikleri kurulabilmektedir. Kentlerin ve yerel yönetimlerin birlikte çalışma kültürü oluşturarak öğrenen örgütler haline gelebilmeleri için aracı olan bu ilişkilerin kurulması ve yürütülmesinde uluslararası kuruluşlara veya yerel yönetim birliklerine üyelikler ve kardeş kent uygulamaları gibi alternatifler bulunmaktadır. Bu noktada yerel yönetimlerin, Asya'dan Avrupa'ya her kıta ve bölgeden çeşitli kuruluşlara üye olabildikleri ve dünyanın dört bir yanından kentlerle kardeşlik ilişkisi kurabildikleri görülmektedir. Kurulan bu ilişkiler ile yerel sorunların, küresel ortaklar ile çözülmesi beklenmektedir. Ancak özellikle kardeş kent uygulaması gibi alternatiflerden başarılı bir şekilde yararlanabilmek için "kardeş"lerin birbirleri ile ortak birtakım özelliklere sahip olması, aynı amaçlar etrafında toplanması ve birbirlerinin maddi-manevi değerlerine saygı gösterebilmesi, kurulacak ilişkilerin toplumsal asimilasyona neden olmayacak şekilde ve ülkelerin milli çıkar ve hassasiyetlerine uygun biçimde yürütülmesi gerekmektedir.

Uluslararası ilişkiler ağı kapsamında Türkiye'deki yerel yönetimlerin güncel durumlarını inceleyerek paradiplomasi çalışmalarına katkı sunmayı amaçlayan bu çalışmanın kısıtlarından belki de en önemlisi, Türkiye'de paradiplomasi ile ilgili yazının oldukça sınırlı olmasıdır. Kavramın Türkiye için yeni ve tartışmalı bir kavram olduğu göz önüne alındığında, bu alandaki faaliyetlerin incelenmesi ve içeriğinin anlaşılması için akademik anlamda ilgi uyandırması gerekmektedir. Ayrıca kentlerin ve yerel yönetimlerin bu ilişkiler neticesinde maddi-manevi olarak kazandıkları ve kaybettiklerinin belirlenmesi ve yerel yönetimler bünyesinde paradiplomasi faaliyeti yürüten birimlerin teşkilat yapısı ve insan kaynağı ihtiyacını analiz eden çalışmalar yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

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: Teşekkürümüz yoktur.

KAYNAKÇA:

Akman, Ç. (2017). **Türkiye'de Yerel Yönetimlerin Uluslararası Kuruluşlara Üyelikleri Üzerine Bir Değerlendirme**. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(2), 485-510.

Akman, E. ve Akman, Ç. (2017). **Türkiye'de Kardeş Şehir Uygulamalarının Dört Büyükşehir Belediyesi Üzerinden Nitel Bir Analizi**. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2017/2(27), 228-254.

Aktulun, E. (2015). **Yönetişim Çerçevesinde Ortaklıklar ve Belediyelerin Kardeş Şehir İlişkileri: Ankara Büyükşehir Belediyesi Örneği**. Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi). Aydın.

Alkan, B.Ş. (2018). **Yeni Kamu İşletmeciliği Yaklaşımından Hareketle Kamu İdarelerinde Mali Analiz Uygulaması**. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Temmuz 2018* (17. ÜİK Özel Sayısı), 799-812.

Assembly of European Regions (AER), (2021). **“Who are AER’s members?”** <https://aer.eu/aer-largest-independent-network-regions-wider-europe/>, (Erişim Tarihi: 28.10.2021).

Bustamante, G.A. and Cañas, S.S. (2017). **Aymara Paradiplomacy: Empowerment on the Border**. *Estudios Fronterizos, 18*(35), 90-106.

Caner, C. (2010). **AB Bütünleşme Politikalarında Yerel Yönetimlerarası İş Birliği ve Türkiye: Yapısal ve İşlevsel Bir Analiz**. B.Parlak (Ed.), *Yerel Yönetimler Yerel Siyaset ve Kentsel Politikalar* içinde (ss. 263-277), Bursa: Dora Yayın Basım.

Chan, W.Y. (2019). **The Soft Power and Paradiplomacy of Hong Kong**. *Asian Education and Development Studies, 8*(2), 161-172.

CITTASLOW, (2021a). **“Association”** <https://www.cittaslow.org/content/association>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

CITTASLOW, (2021b). **“CITTASLOW LIST”** https://www.cittaslow.org/sites/default/files/content/page/files/246/cittaslow_list_june_2021.pdf, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

Cittaslow Türkiye, (2021). **“Üyelik Süreci ve Kriterler”** <https://cittaslowturkiye.org/uyelik-sureci-ve-kriterler/>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR), (2021a). **“Who We Are”** <https://cpmr.org/who-we-are/>, (Erişim Tarihi: 23.10.2021).

Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR), (2021b). **“Member Directory & Map”** <https://cpmr.org/who-we-are/member-directory-map/>, (Erişim Tarihi: 23.10.2021).

Council of Europe (COE), (2021a). **“National delegations”** <https://www.coe.int/en/web/congress/national-delegations>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021).

Council of Europe (COE), (2021b). **“National Delegation to The Congress: Turkey”** <https://www.coe.int/en/web/congress/country?id=19>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB), (2020). **“2020 yılı Mahalli İdareler Genel Faaliyet Raporu”** https://webdosya.csb.gov.tr/db/yerelyonetimler/icerikler/2020_yili_mahall-_idareler_genel_faaliyet_raporu-20210621180102.pdf, (Erişim Tarihi: 26.10.2021).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB), (2021a). **“Mahalli İdarelerin Uluslararası Kuruluş Üyeliklerine İlişkin İstatistikî Veriler”** <https://yerelyonetimler.csb.gov.tr/dokumanlar> 01.07.2021, (Erişim Tarihi: 27.10.2021).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB), (2021b). **“Belediyelerin Uluslararası Kuruluş Üyeliklerine İlişkin İstatistikî Veriler”** <https://yerelyonetimler.csb.gov.tr/dokumanlar> 01.07.2021, (Erişim Tarihi: 27.10.2021).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB), (2021c). “**Belediyelere Ait Kardeş Kent İstatistikî Verileri**” <https://yerelyonetimler.csb.gov.tr/dokumanlar/01.07.2021>, (Erişim Tarihi: 27.10.2021).

Daban, C. (2017). **Uluslararası İlişkilerde Siyasal Aktörler, Bürokrasi ve Jeopolitik Bağlamında Diplomasi: Türkiye Cumhuriyeti Örneği**. *Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi*, 2(2), 22-50.

Demirtaş, B. (2016). **Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Dış İlişkilerinin Analizi: Merkez-Çevre Etkileşimini Yeniden Düşünmek**. *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 13(52), 151-173.

Duchacek, I.D. (1990). **Perforated Sovereignties: Towards a Typology of New Actors in International Relations**. in H.J. Michelmann, P. Soldatos (Eds.), *Federalism and International Relations: The Role of Subnational Units*, Oxford, Oxford University Press, pp. 1–33.

Erdem, N. ve Ersavaş Kavanoz, S. (2021). **Türkiye’de Yerel Diplomasi Yönetimine Dair Bir Araştırma. Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi**, 3(1), 28-49.

Erdoğan, S. (2020). **Değişen Diplomasinin Yeni Yüzü: Paradiplomasi**. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 24(3), 495-509.

Esen, E. ve Polat F. (2007). **Türk Yerel Yönetimlerinin Uluslararası ve Avrupa Birliği Kuruluşları ile İlişkileri**, *Akdeniz Üniversitesi Avrupa Birliği Araştırma ve Uygulama Merkezi*, Yayın No: 2: Antalya.

Eskandaran, M. and Ranjkesh, M.J. (2014). **City Diplomacy Analysis of the Role of Cities as the New Actor in International Relations**. *Urban Regional Studies and Research*, 5(20), 163-182.

Euro-Mediterranean Assembly (ARLEM), (2021). “**Our Work**” <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/ARLEM.aspx>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

European Association of Development Agencies (EURADA), (2021a), “**About Us**” <https://www.eurada.org/about>, (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

European Association of Development Agencies (EURADA), (2021b) “**Our Members**” <https://www.eurada.org/about/members>, (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

European Association of Historic Towns and Regions (EAHTR), (2018). “**Members**” [http://www.historic-towns.org/members/July 31, 2018](http://www.historic-towns.org/members/July%2031%202018), (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

European Association of Historic Towns and Regions (EAHTR), (2021). “**Who are we?**” <http://www.historic-towns.org/about-us/>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

European Association for Local Democracy (ALDA), (2021a). “**What is ALDA**” <https://www.alda-europe.eu/about-us/>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

European Association for Local Democracy (ALDA), (2021b). “**Network**” <https://www.alda-europe.eu/network/#members>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

European Association of Zoos and Aquaria (EAZA), (2021). “**Members**” https://www.eaza.net/#map_home, (Erişim Tarihi: 13.10.2021).

European Cities (EUROCITIES), (2021a). “**About Us**” <https://eurocities.eu/about-us/>, (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

European Cities (EUROCITIES), (2021b). “**Cities**” <https://eurocities.eu/cities/>, (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

European Committee of the Regions (CoR), (2021). “**Members**” <https://cor.europa.eu/en/members/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.10.2021).

European Training Organization Network for Regional and Local Authorities (ENTO), (2021). “**Members**” <http://ento.org/members/>, (Erişim Tarihi: 21.10.2021).

Gençkaya, Ö.F. ve Kaya, K. (2018). **İstanbul İlçe Belediyelerinin Dış İlişkileri**. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 1(3), 303-316.

Harakan, A., Mustari, N. and Alfred Kinyondo, A. (2021). **Improving the Quality of City Cleanliness Through Investment Paradiplomacy in Bantaeng, Indonesia**. *E3S Web of Conferences, International Conference on Environmental and Energy Sustainabilities (ICEES 2021)*, 277(02007), 1-5. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202127702007>.

İçişleri Bakanlığı, (2021). “**Türkiye Mülki İdare Bölümleri Envanteri**” <https://www.e-icisleri.gov.tr/Anasayfa/MulkildariBolumleri.aspx>, (Erişim Tarihi: 28.10.2021).

Keating, M. (2013). **Regions and Interntional Affairs: Motives, Opportunities and Strategies** (pp. 1-16) in *Paradiplomacy in Action: The Foreign Relations of Subnational Governments* (Eds. F. Aldecoa and M. Keating). New York: Routledge.

Keyik, M. ve Erol, M.S. (2019). **Realizme Göre Güç ve Güç Dengesi Kavramları**. *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 12-49.

Kurun, İ. (2017). **Yeni Kamu İşletmeciliği Yaklaşımının Kamu Hizmetlerinin Sunulmasına Etkisi: Belediyeler Örneği**. *Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(16), 85-106.

Lecours, A. (2008). **Political Issues of Paradiplomacy: Lessons From the Developed World**. *Discussion Papers in Diplomacy*.

Liu, T. and Song, Y. (2020). **Chinese Paradiplomacy: A Theoretical Review**. *Sage Open*, January-March 2020, 1-14.

Local Governments for Sustainability (ICLEI), (2021a). “**About Us**” https://iclei.org/en/About_ICLEI_2.html, (Erişim Tarihi: 24.10.2021).

Local Governments for Sustainability (ICLEI), (2021b). “**Turkey**” https://iclei.org/en/members-search.html?search_query=TURKEY, (Erişim Tarihi: 24.10.2021).

Mendes, M.V.I. and Figueira, A.R. (2017). **Paradiplomacy and the International Competitiveness of Cities: the Case of Rio de Janeiro**. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 60(1), 1-19.

Milliyet, (2016). “**14. İslam Başkentleri ve Kentleri Teşkilatı Konferansı**” <https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/ankara/14-islam-baskentleri-ve-kentleri-teskilati-konferansi-11678592> (30.11.2016), (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

Mukti, T.A., Fathun, L.M., Muhammad, A., Sinambela, S.I. and Riyanto, S. (2020). **Paradiplomacy Policies and Regional Autonomy in Indonesia and Korea.** *Jurnal Hubungan Internasional*, 9(2), 139-152.

Munir, F. And Purnomo, M. (2019). **Dimensions of the Para-Diplomacy of Border Areas in International Relations Studies: A Systematic Literature Review.** *International Journal of Innovation, Creativity and Change*, 10(3), 89-108.

Mutlu, S. ve Demirkaya, Y. (2018). **Avrupa Yönetişimi ve Ulusaltı Yönetimlerin Ulusötesi Ağ Faaliyetleri.** *Strategic Public Management Journal*, 4(7), 59-82.

Network of Associations of Local Authorities of South-East Europe (NALAS), (2021). **“About us”** <http://www.nalas.eu/AboutUs#International-support>, (Erişim Tarihi: 13.10.2021).

Neves, M.S. (2010). **Paradiplomacy Knowledge Regions and the Consolidation of Soft Power.** *JANUS.NET e-journal of International Relations*, 1(1), 10-28.

Oddone, N. (2016). **Paradiplomacy From Five Perspectives: Theoretical Reflexions for the Construction of an Epistemic Community in Latin America.** *Revista Relaciones Internacionales*, 89(2), 47-81.

Özçelik, A.O. (2014). **An Empirical Basis of Multi-Level Governance Approach: Subnational Mobilisation in the European Union Area.** *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(2), 1-22.

Özçelik, A.O. (2015). **Ulusaltı Yönetimlerin Avrupa’da Politika Yapım Süreçlerine Çok Boyutlu Angajmanı: Türkiye’deki Belediyeler ve Kalkınma Ajansları Örneği.** *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 13(25), 7-39.

Özçelik, A.O. (2017). **Analysing Stages of Subnational Mobilisation A cross the European Union: The Case of Subnational Administrations in Turkey.** *Regional & Federal Studies*, 27(2), 171-199.

Özlü, M.R. (2020). **Bölgesel ve Yerel Yönetimlerin Avrupa Birliği Karar Mekanizmasına Gari Resmi Yollardan Katılımı.** *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 75(3), 947-971.

Paquin, S. (2020). **Paradiplomacy.** in T. Balzacq, F. Charillon and F. Ramel (Eds.), *Global Diplomacy An Introduction to Theory and Practice*, Palgrave Macmillan, pp. 49-61.

Sağlıklı Kentler Birliği (SKB), (2021a). **“Birlik Hakkında”** <https://www.skb.gov.tr/birlik-hakkinda/birlik-hakkinda/>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

Sağlıklı Kentler Birliği (SKB), (2021b). **“Üye Belediyelerimiz”** <https://www.skb.gov.tr/kategori/uye-belediyelerimiz/>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

Sanalla, M. (2014). **The Phenomenon of Paradiplomacy in the Czech Republic: Representative Difficulties in the Concept of Paradiplomacy in the Subnational Unit of the Znojmo Region.** *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 159-172.

Schiavon, J.A. (2019). **Comparative Paradiplomacy.** New York: Routledge.

Sharafutdinova, G. (2003). **Paradiplomacy in the Russian Regions: Tatarstan's Search for Statehood.** *Europe-AsiaStudies*, 55(4), 613-629.

Soldatos, P. (1990). **An Explanatory Framework for the Study of Federated States as Foreign-PolicyActors.** in H.J. Michelmann and P. Soldatos (Eds.), *Federalism and International Relations: The Role of Subnational Units*, Oxford, Oxford Press, pp. 34–38.

Susiatiningsih, H., Farabi, N., Paramasatya, S. and Puspapertiwi, S. (2018). **Decentralization in International Relations: A Study of Semarang City's Paradiplomacy.** *E3S Web of Conferences, The 3rd International Conference on Energy, Environmental and Information System (ICENIS 2018)*, 73(09016), 1-4. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/20187309016>.

Tavares, R. (2016). **Paradiplomacy: Cities and States as Global Players.** New York: Oxford University Press.

The Council of European Municipalities and Regions (CCRE), (2021a), **“About members”** https://www.ccre.org/en/article/about_members, (Erişim Tarihi: 11.10.2021).

The Council of European Municipalities and Regions (CCRE), (2021b), **“Associations”** <https://www.ccre.org/en/associations/index/page:4>, (Erişim Tarihi: 11.10.2021).

The Organization of Islamic Capitals and Cities (OICC), (2021). **“Organizasyon Üyeleri”** <https://oicc.org/members/Observermember>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

T.C. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (2009). **Avrupa Birliği Terimleri Sözlüğü (İngilizce-Türkçe).** Ankara: Matus Basımevi. ISBN 978-975-19-4468-9.

Türk Dil Kurumu (TDK), (2021). <http://sozluk.gov.tr/>, (Erişim Tarihi: 13.09.2021).

Türk Dünyası Belediyeler Birliği (TDBB), (2016). **“Kardeş Şehirler El Kitabı”** <http://www.tdbb.org.tr/tdbb/wp-content/uploads/2016/01/kardessehirelkitabi.pdf>, (Erişim Tarihi: 27.10.2021).

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB), (2021c). **“Avrupa Bölgeleri Meclisi (AER)”** https://www.tbb.gov.tr/Tr/icerik_avrupa-bolgeleri-meclisi-aer_251 (12.08.2021), (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB), (2021d). **“Avrupa-Akdeniz Bölgesel ve Yerel Meclisi (ARLEM)”** https://www.tbb.gov.tr/Tr/icerik_avrupa-akdeniz-bolgesel-ve-yerel-meclisi-arlem_252 (12.08.2021), (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB), (2021e). **“EUROCITIES”** <https://www.tbb.gov.tr/dis-iliskiler/uluslararasi-iliskiler/eurocities>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB), (2021f). **“Cittaslow”** <https://www.tbb.gov.tr/dis-iliskiler/uluslararasi-iliskiler/cittaslow>, (Erişim Tarihi: 13.07.2021).

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB), (2021a). **“Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi (YBYK)”** <https://www.tbb.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-konseyi-yerel-ve-bolgesel-yonetimler-kongresi-ybyk/13.07.2021>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB), (2019). “**Türkiye Şehir Eşleştirme**” https://www.yereldeab.org.tr/Portals/8/yayinlar/turkiye_de_sehir_eslestirme_kitapcigi.pdf, (Erişim Tarihi: 29.10.2021).

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB), (2021b). “**Avrupa Belediyeler ve Bölgeler Konseyi (CEMR) Türkiye Belediyeler Birliği Heyeti**” <https://www.tbb.gov.tr/dis-iliskiler/uluslararası-iliskiler/turkiye-heyeti>, (Erişim Tarihi: 10.10.2021).

United Cities and Local Governments (UCLG), (2021). “**Who we are**” <https://www.uclg.org/en/organisation/about>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

United Cities and Local Governments Middle East and West Asia Section (UCLG-MEWA), (2021a). “**Bölge Teşkilatları**” <http://uclg-mewa.org/uclg-bolge-teskilatları/>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

United Cities and Local Governments Middle East and West Asia Section (UCLG-MEWA), (2021b). “**UCLG Members**” <http://arsiv.uclg-mewa.org/uclg-members.html>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

United Cities and Local Governments Middle East and West Asia Section (UCLG-MEWA), (2021c). “**Başkanlık Tablosu 2019-2022**” <http://uclg-mewa.org/uploads/file/fa8336c8cb0f4045b92ecc4769c71ef/UCLG-MEWA%20Ba%C5%9Fkanlık%20Tablosu%202019-2022.pdf>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

World Academy for Local Government and Democracy (WALD), (2021). “**Mütevelli Heyeti**” <https://www.wald.org.tr/tr/kurullar/mutevelli-heyeti>, (Erişim Tarihi: 20.10.2021).

World Health Organization (WHO), (2021). “**What is a healthy city?**” <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/who-european-healthy-cities-network/what-is-a-healthy-city>, (Erişim Tarihi: 26.10.2021).

Wolff, S. (2007). **Paradiplomacy: Scope, Opportunities and Challenges**. *The SAIS Europe Journal of Global Affairs*, 10(1), 141-150.

Yaylı, H. ve Gönültaş, Y.C. (2018). **Uluslararasılaşan Yerel Yönetimler: Yerel Dış Politika (Paradiplomasi) Kavramına Teorik Bir Bakış**. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 20(2), 271-288.

Yerel Diplomasi, (2021a). “**Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı United Cities and Local Governments**” <http://www.yereldiplomasi.gov.tr/aglar/birlesmis-kentler-ve-yerel-yonetimler-teskilati-united-cities-and-local-governments/>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

Yerel Diplomasi, (2021b). “**İslami Başkentler ve Kentler Kurumu**” <http://www.yereldiplomasi.gov.tr/aglar/islami-baskentler-ve-kentler-kurumu-organization-of-islamic-capitals-and-cities/>, (Erişim Tarihi: 12.10.2021).

Yerel Diplomasi, (2021c). “**Kardeş Şehir-Tarihçe**” <http://www.yereldiplomasi.gov.tr/tarihce/>, (Erişim Tarihi: 27.10.2021).

Zülfikar, H. (2021). **Doğru Yazalım Doğru Konuşalım**. https://turkofoni.org/files/do_ru_yazalim_do_ru_konu_alim_prof.dr.hamza_z_lf_kar.html, (Erişim Tarihi: 12.09.2021).

1982 Anayasası. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2709.pdf>, (Erişim Tarihi: 20.10.2021).

5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5302.pdf>, (Erişim Tarihi: 23.10.2021).

5393 Sayılı Belediye Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5393.pdf>, (Erişim Tarihi: 24.10.2021).

7153 Sayılı Çevre Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/20181210-4.htm>, (Erişim Tarihi: 25.10.2021).



www.kentakademisi.com