



T.C.
KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



AKARSU KIYI YERLEŞİMLERİNDE KENT
KİMLİĞİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ

Merve ÖZKAYNAK

DOKTORA TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Ocak-2021
KONYA
Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

Merve Özkaynak tarafından hazırlanan “Akarsu Kıyı Yerleşimlerinde Kent Kimliğinin Sürdürülebilirliği” adlı tez çalışması 28/01/2021 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı’nda DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Başkan

Doç. Dr. Mehmet TOPÇU

.....

Danışman

Prof. Dr. Mine ULUSOY

.....

Üye

Doç. Dr. Murat ORAL

.....

Üye

Doç. Dr. Fatih SEMERCİ

.....

Üye

Doç. Dr. H. Derya ARSLAN

.....

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Saadettin Erhan KESEN
Enstitü Müdürü

Bu tez çalışması ÖYP tarafından 2017-ÖYP-39 nolu proje ile desteklenmiştir.

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Merve ÖZKAYNAK

28.01.2021

ÖZET

DOKTORA TEZİ

AKARSU KIYI YERLEŞİMLERİNDE KENT KİMLİĞİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ

Merve ÖZKAYNAK

**Konya Teknik Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı**

Danışman: Prof. Dr. Mine ULUSOY

2021, 282 Sayfa

Jüri

**Prof. Dr. Mine ULUSOY
Doç. Dr. Mehmet TOPÇU
Doç. Dr. Murat ORAL
Doç. Dr. Fatih SEMERCİ
Doç. Dr. H. Derya ARSLAN**

Tarihsel süreç içinde suyun varlığı sağladığı avantajlardan dolayı kentlerin kurulmasında etkin nedenlerinden biri olmuş ve önemli uygarlıklar deniz, göl ya da akarsu kıyısında kurulmuşlardır. Dünya'nın beş ana bölgesinde gelişen medeniyetler Nil Nehri, Amazon Nehri, Mississippi Nehri, Sarı Nehir, İndus Nehri, Fırat ve Dicle nehirlerinin ovalarında kurulmuşlardır. Doğal kimlik bileşenlerinden biri olan akarsuların kıyısına yerleşen kentlerde, su yerel kimliğin oluşmasında belirleyici bir etken olmaktadır. Fakat sanayileşme ile birlikte hızla gelişen kentler akarsu kıyılarından uzaklaşmış ve kıyı kavramı önemini kaybetmiştir. Günümüz kentlerinin en önemli problemlerinden biri kentlerin kimliklerinin kaybedilmesiyle ortaya çıkan mekânsal benzeşme olduğu pek çok çalışmada belirtilmektedir. Bu tez çalışmasında ise günümüz kentlerinin kimliklerinin kaybedilme nedenlerinin akarsu kıyı yerleşimleri üzerinden incelenmesi ve birbiriyle kopuk olan akarsu ile kent ilişkisinin entegre edilmesi amacı güderek, bilimsel literatüre bir katkı yapılması amaçlanmıştır. Kentlerin ve tarihi merkezlerinin akarsu ile bütünleşmesi ve kıyıda ulaşılabilir mekanlar planlanması hedefiyle, kimlik, koruma ve sürdürülebilirlik kavramları çevresinde bir araştırma yapmak ve yapılan analizler doğrultusunda tespit edilen sorunlara öneriler getirmek çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

Tez kapsamında kent kimliği ve akarsu kıyı yerleşimleri üzerine ulusal ve uluslararası literatür araştırması yapılarak, Türkiye'deki akarsu kıyı yerleşimlerinin kent kimliğinin sürdürülebilirliği üzerine bir analiz modeli kurgulanmıştır. Bu bağlamda Türkiye'de akarsu kıyısında kurulmuş olan kentlerin gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesine veya ayrışmasına neden olan faktörlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Çalışma kapsamında kentlerin akarsu ile yerleşim biçimleri ve konumlarına göre bir sınıflandırma yapılarak, kentlerin tarihi kent merkezlerinin kıyı kimliğinin korunabilirliği baz alınarak kategorilere ayrılmıştır. Çalışmanın evrenini oluşturan 18 kent akarsu kıyısının yakınında teğetsel konumda bulunan kentler ile içinden akarsu geçen kentler tarihi kent merkezinin korunduğu, kaybedildiği ve kıyıda yeni yerleşimin yer aldığı kentler olarak dört kategori oluşturulmuştur. Elde edilen sınıflandırma doğrultusunda tarihi kent merkezi akarsu ile ilişkili olan üç kategori çalışma kapsamında incelenirken, bir kategori araştırmanın dışında bırakılmıştır. Nüfus sıralamasına göre; Kategori I'de Diyarbakır ve Edirne, Kategori II'de Antakya ve Amasya, Kategori III'de ise Adana ve Tokat çalışmanın örneklem kentleri olarak belirlenmiş ve seçilen kent merkezlerinin kimliklerinin değişimi yapı, doku ve kentsel ölçekte incelenmiştir. Kentlerin çevresel ve toplumsal kimlik bileşenlerinin belirlenmesi amacıyla coğrafi konum, topografya, iklim, bitki örtüsü, jeolojik yapı, demografik yapı, tarihsel gelişimleri ile kültürel kimliklerini

yansıtan farklı uygarlıklara ait tarihi yapılarını içeren kentlere özgü kimlik fişleri oluşturulmuştur. Kentlerin planlama ve imar kararlarında önemli dönüm noktaları araştırılarak, kentin gelişim yönünü etkileyen faktörler ile kentin planlanması ve gelişmesinde akarsuyun rolü incelenmiştir. Mikro ölçekte anıtsal ve sivil mimari örnekleri günümüz yerleşimleri ile ilişkisi karşılaştırmalı olarak incelenerek mimari ölçekte kimlik değişimi saptanmaya çalışılmıştır. Mimari ölçeğin yanı sıra doku ölçeğinde kentlerin kentsel sit alanları ve kent ölçeğinde merkez ilçelerinin akarsu ile ilişkileriyle kıyı hattının değişim sürecini belirlemek amacıyla 19. ve 21. yüzyıla ait kent dokusu analiz edilmiştir. Sayısal analiz metotlarından Space Syntax Yöntemi'nin (Mekan Dizim) kullanıldığı bu çalışmada, kentlerin ve tarihi merkezlerinin akarsular ile entegre edilmesine yönelik bütünleşme, bağlılık, sayısal okunabilirlik ve sinerji değeri gibi parametreleri sayısal veriler üzerinden incelenmiştir. Çalışma sonunda örneklem kentlerin sayısal verilerin yanı sıra mekânsal gelişimleri üzerinden yapılan karşılaştırılmalı analiz çalışması yoluyla, farklı kimlik bileşenlerine sahip kentlerinin akarsu ile bütünleşme sorunları, alınan kararlar ve uygulamaların etkisi kentsel değişkenler saptanmıştır. Kentlerin gelişimlerinde coğrafi konum, topografik yapı ve demografik yapının etkisinin yanı sıra planlama kararlarında doğrultusunda otogar, havaalanı, sanayi ve tarım alanlarının konumlarının etkili olduğu belirlenmiştir. Kentlerin kimliklerinin sürdürülebilirliğinde ise; coğrafi konum, topografik yapı, jeolojik yapı, vandalizm, savaşlar, doğal afetler, imar, planlama ve koruma kararlarının öne çıktığı görülmüştür. Çalışmada iki kentte akarsu ile bütünleşmesine yönelik kıyı alanlarının rekreasyonel amaçlı kullanım öne çıkmasına rağmen, dört kentte akarsu ile kentin entegre edilmesinde herhangi bir çalışma yapılmadığı tespit edilmiştir. Sonuç olarak kentlerin akarsularla entegre edilmesinde mimarlık, planlama ve koruma disiplinlerine yönelik öneriler getirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Akarsu Kıyı Yerleşimleri, Entegrasyon, Kent Kimliği, Tarihi Doku, Space Syntax, Sürdürülebilirlik.

ABSTRACT

PhD THESIS

SUSTAINABILITY OF URBAN IDENTITY OF RIVERFRONT SETTLEMENTS

Merve ÖZKAYNAK

**Konya Technical University
Institute of Graduate Studies
Department of Architecture**

Advisor: Prof. Dr. Mine ULUSOY

2021, 282 Pages

Jury

Prof. Dr. Mine ULUSOY

Assoc. Prof. Dr. Mehmet TOPÇU

Assoc. Prof. Dr. Murat ORAL

Assoc. Prof. Dr. Fatih SEMERCİ

Assoc. Prof. Dr. H. Derya ARSLAN

In the historical process, water has been one of the effective reasons for the establishment of cities due to the advantages it provides, and important civilizations have been established by the sea, lake, or river. Civilizations that developed in the five main regions of the world were established in the plains of the Nile River, Amazon River, Mississippi River, Yellow River, Indus River, Euphrates, and Tigris rivers. Water is an important factor in the emergence of local identity in cities settled on the banks of rivers, one of the components of natural identity. However, the rapidly developing cities with industrialization moved away from the riverfront and the riverside lost its importance. Many studies indicate that one of the most important problems of today's cities is the spatial similarity that occurs with the loss of the identity of cities. In this thesis, it is aimed to contribute to the scientific literature with the aim of examining the reasons for the loss of the identity of today's cities through river coastal settlements and integrating the relationship between rivers and cities, which are disconnected from each other. With the aim of integrating cities and historical centers with the river and planning accessible places on the coast, it is the aim of the study to conduct a research around the concepts of identity, protection, and sustainability and to make suggestions to the problems identified in line with the analysis.

In this study, urban identity and riverfront settlements has been searched an analysis of national and international literature on the sustainability of the model riverfront settlement of urban identity in Turkey are determined. In this context, the process of development of the city founded in the riverfront settlements in Turkey aimed to determine the factors that lead to segregation or integration with rivers. Within the scope of the study, a classification was made according to the settlement types and locations of the cities with rivers, and the cities were categorized based on the preservation of the riverfront settlements identity of the historical city centers. The universe of the study consists of 18 cities, which are tangentially located near the riverfront, and the cities with river passing through, four categories are cities where the historical city center is preserved, lost and new settlements are located on the riverside. As a result of the classification, the two cities with the highest population among the three categories related to the historical city center river were selected as the sampling areas. In this context, Diyarbakır and Edirne in Category I, Antakya and Amasya in Category II, Adana and Tokat in Category III were determined as the sample cities of the study and the change of the identities of the selected city centers was examined in architecture, urban design, and urban scale. To determine the environmental and social identity components of the cities, identity catalog specific to the cities, which include the historical structures of different civilizations that

reflect their geographical location, topography, climate, vegetation, geological structure, demographic structure, historical development, and cultural identities, were created. The important turning points in the planning and development decisions of the cities were investigated, and the factors affecting the development direction of the city and the role of the river in the planning and development of the city were examined. Identity change in architectural scale has been tried to be determined by comparatively examining the micro-scale examples of historical building and civil architecture with today's settlements. The historical fabric of the 19th and 21st centuries was analyzed to determine the transformation process of the riverfront with the relationship between the protected area of cities in architecture, urban design, and urban scale. In this study, in which the Space Syntax Method, one of the quantitative analysis methods, was used, the parameters such as integration, connectivity, intelligibility and synergy value for the integration of cities and historical core with rivers were examined through quantitative data. As a result, through the comparative analysis study made on the spatial development of the sample cities as well as quantitative data, the problems of integration with the river of cities with different identity components, the effects of the decisions taken, and the implementations were determined. It was determined that the geographical location, topographic structure, and demographic structure as well as the location of terminal, airport, industrial and agricultural areas were effective in planning decisions in the development of cities. In the sustainability of the identity of the cities; geographical location, topographical structure, geological structure, vandalism, wars, natural disasters, zoning, planning, and conservation decisions are effective. In the study, it was determined that while the coastal areas to integrate with the river in two cities were used for recreational purposes, there was no study in four cities to integrate the river with the city. As a result, suggestions were made for the architecture, planning and conservation disciplines in integrating cities with rivers.

Keywords: Integration, Urban Fabric, Urban Identity, Riverfront Settlements, Space Syntax, Sustainability.

ÖNSÖZ

Günümüz kentlerinin geldiği son noktada Türkiye'nin sahip olduğu önemli tarihi yerleşimler kimliklerini, özgün dokularını ve kültürel miraslarını büyük ölçüde kaybetmiş ya da kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Yüksek lisans tezimde incelemiş olduğum globalleşmenin kentlere verdiği zarara anti-görüş olarak savunulan yerelleşme ve öz kimliğini korumanın mikrodan makroya her yerleşim için önemi açıkça pek çok tezde irdelenmiştir. Fakat üç tarafı denizlerle çevrili, yer altı ve yer üstü su kaynakları bakımında zengin Anadolu'da pek çok uygarlığın kurulmasında önemli bir etken olan kıyının varlığı, günümüzde göz ardı edilerek imar ve planlama çalışmalarında istenmeyen öge olma konumuna gelmiştir. Tez çalışmalarında ulusal boyutta bir çalışma yapılmaması ise, ülkemiz için önemli bir eksiktir. Yerleşimin en önemli kimlik bileşenlerinden biri olan akarsuların bir sorun olarak görülmesine çözüm bulma arayışına girerek, yereli korumanın tartışılmasını isteyişim bundandır. Kentlerimizin günceli yakalamasında su ve kıyı olgusuna karşı olan olumsuz bakış açısını, olumlu bir yaklaşıma çevirerek bilimsel literatürü bir adım öteye götürmek gayem olmuştur. Bu çalışmamın hazırlanmasında;

Lisans eğitimim ile başlayan yüksek lisans ve doktora eğitimim boyunca devam eden on yıllık süreçte, hayatımın her aşamasında ve her konuda yardımları ile desteğini esirgemeyen, değerli bilgileri ve tecrübeleriyle hayatıma ışık olan, bir danışmandan çok daha fazlası idollerimin ilk başında gelen Sayın Prof. Dr. Mine ULUSOY'a,

Tez konumun şekillenmesi ve ilerlemesinde sonsuz katkıları olan değerli bilgileri ile bana yol göstererek her sorunuma çözüm arayan tez izleme komitesi jüri üyelerinden Sayın Doç. Dr. Mehmet TOPÇU'ya,

Lisans hayatımdan itibaren hep desteğini hissettiğim, ümit verici konuşmalarıyla yanımda olan tez izleme komitesi jüri üyelerinden Sayın Doç. Dr. Murat ORAL'a,

Mimarlık hayatına adım attığım ilk andan lisans ve lisansüstü eğitimim boyunca beni destekleyerek arkamda olan, şu an bulunduğum konum, bilgi ve birikimimde üzerimde emeği olan derslerini asiste ettiğim süreçte deneyimleriyle "mimarlık hocası" olmanın yönlerini öğreten, güvenleriyle adım adım yetişmemi sağlayan, akademik kariyerimin öncüsü, ikinci ailem ve isimleri saymakla bitmeyen birbirinden değerli tüm Selçuk/Konya Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü öğretim elemanlarına,

Amasya Üniversitesi'nde görev yaptığım süreçte tezimi hızlı bitirmemde katkısı olan ve ileri görüşlülükleriyle desteklerini benden esirgemeyen Mimarlık Fakültesi eski dekanım Sayın Prof. Dr. İlhami DEMİR ve bölüm başkanım Sayın Doç. Dr. B. Şenol ŞEKER'e,

Son olarak hayatın her zorluğunda beni fedakarlıklarla yetiştiren, en zor ve en mutlu günlerde yanımda olan, hayatımda desteğini üzerimden hiç esirgemeyen annem Zülfiye ÖZKAYNAK ve canım kardeşim Oğuzhan ÜZEL'e,

En derin hislerimle sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Merve ÖZKAYNAK
KONYA-2021

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	vi
ÖNSÖZ	viii
İÇİNDEKİLER	ix
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Problemin Tanımı	1
1.2. Araştırmanın Amacı.....	2
1.3. Araştırmanın Kapsamı	2
1.4. Araştırmanın Yöntemi	3
1.5. Literatür Özeti ve Tezin Özgünlüğü	7
2. KENT KİMLİĞİ KAVRAMI VE BELİRLEYİCİLERİ.....	12
2.1. Kent Kimliği Kavramı	12
2.1.1. Fiziksel Kimlik	13
2.1.2. Sosyo-Kültürel Kimlik	14
2.1.3. Tarihsel Kimlik.....	14
2.1.4. Biçimsel Kimlik.....	15
2.1.5. İşlevsel Kimlik.....	16
2.2. Kent Kimliğinin Bileşenleri.....	17
2.2.1. Doğal Çevre Kimlik Bileşenleri	20
2.2.2. Yapay Çevre Kimlik Bileşenleri.....	24
2.2.3. Toplumsal Kimlik.....	31
2.3. Kent Kimliğinin Değişimi	34
2.3.1. Fiziksel Değişim	35
2.3.2. Demografik Değişim	35
2.3.3. Teknolojik Değişim	35
2.3.4. Yasal ve Yönetmelik Süreci	36
2.4. Günümüz Kentlerinin Kimlik Problemi	36
2.5. Kent Kimliğinin Gerekliliği ve Sürekliliğinin Sağlanması.....	38
3. AKARSU KIYI YERLEŞİMLERİ	40
3.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Kıyı Kullanımının Değişimi	41
3.2. Akarsu Kıyısı ve Kent İlişkisi.....	44
3.2.1. Akarsuların Kent İçindeki Konumları	44
3.2.2. Akarsu Kıyı Yerleşimlerinin Biçimleri	46
3.3. Akarsu Kıyıların Kullanım Amaçları	48
3.4. Akarsu Kıyı Yerleşimlerine Dünya’da Örnekler	54
4. SPACE SYNTAX YÖNTEMİ (MEKAN DİZİMİ)	62
4.1. Yöntemin Tanımı.....	62

4.2. Yöntemin Amacı.....	63
4.3. Yönteme İlişkin Kavramlar	64
4.4. Space Syntax Parametreleri	67
4.4.1. Derinlik (Mean Depth/Total Depth)	67
4.4.2. Bağlılık Değeri (Connectivity)	68
4.4.3. Global ve Yerel Bütünleşme Değeri (Integration).....	69
4.4.4. Sayısal Okunabilirlik Değeri (Intelligibility)	70
4.4.5. Sinerji Değeri (Synergy).....	71
4.4.6. Tercih Değeri (Choice).....	72
5. ALAN ARAŞTIRMASI.....	73
5.1. Alan Araştırmasında Uygulanan Yöntem.....	73
5.2. Alan Araştırmasının Evreninin Belirlenmesi.....	74
5.3. Alan Araştırmasının Örneklem Alanının Belirlenmesi	76
5.3.1. Kategori I: Akarsu Kıyısının Yakınında Yerleşen Kentler	78
5.3.1.1. Diyarbakır'ın Kimlik Değişiminin İncelenmesi	78
5.3.1.2. Edirne'nin Kimlik Değişiminin İncelenmesi	100
5.3.1.3. Kategori I'in Karşılaştırmalı Analizi	126
5.3.2. Kategori II: Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Korunduğu Kentler....	130
5.3.2.1. Antakya'nın Kimlik Değişiminin İncelenmesi	130
5.3.2.2. Amasya'nın Kimlik Değişiminin İncelenmesi	152
5.3.2.3. Kategori II'nin Karşılaştırmalı Analizi.....	172
5.3.3. Kategori III: Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Kaybedildiği Kentler	176
5.3.3.1. Adana'nın Kimlik Değişiminin İncelenmesi	176
5.3.3.2. Tokat'ın Kimlik Değişiminin İncelenmesi	200
5.3.3.3. Kategori III'ün Karşılaştırmalı Analizi.....	221
5.3.4. Kategorilerin Karşılaştırmalı Analizi	225
5.3.4.1. Yapı Ölçeğinde Karşılaştırma.....	225
5.3.4.2. Doku Ölçeğinde Karşılaştırma.....	229
5.3.4.3. Kent Ölçeğinde Karşılaştırma.....	237
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	250
6.1. Sonuçlar	251
6.2. Öneriler	254
KAYNAKLAR	263
ÖZGEÇMİŞ	280

1. GİRİŞ

İlk çağlardan günümüze kadar içme suyunun bulunması, ulaşım olanağı tanınması, tarımsal faaliyetler için sulama imkanı, hayvancılık için içme suyu ve yiyecek kaynağı sağlaması gibi pek çok faktör akarsu yerleşimi için tercih edilmesine neden olmuştur. Doğal kimlik bileşenlerinden biri olan akarsu kıyısına kurulan ve gelişen kentlerde kıyının varlığı, kentin yerel kimliğinin oluşmasına katkıda bulunmaktadır. Fakat 19. yy.'dan sonra endüstrileşme ile kentlerde sanayi alanlarının kurulması demografik yapının değişmesine ve nüfusun artmasına neden olmuştur. Kentlerin birdenbire hızlı ve plansız gelişmesi kentlerin imar ve planlama çalışmalarında göz ardı edilen akarsu kıyısından geri çekilmeler yaşanmasına neden olmuştur. 21. yy.'da ise kıyı alanlarının rehabilitasyonuna yönelik çalışmaların akarsuya yeniden yaklaşımı gündeme getirmesi, kıyı hattının rekreasyon alanlarına dönüştürülmesi söz konusu olmuştur. Kıyının kullanımı, kıyıdan uzaklaşma ve kıyı alanlarının rehabilite edilmesi süreçlerinde akarsu kıyısında yer alan kentlerin ve tarihi kent merkezlerinin planlanmasında su ile entegre olması ise her dönemde karşılaşılan bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentlerin kimliklerini yansıtan önemli bileşenlerden biri olan akarsuların kent ile bütünleşik tasarımı kentin mekânsal yapısı, çevresel özellikleri ve toplumsal yapısı gibi pek çok parametre ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilişkilidir. Günümüzde kentlerin kimliklerini kaybetmesi sorunuyla karşı karşıya kalma probleminin çözümünde akarsular, tasarım ve planlama çalışmalarında önemli bir etkidir. Akarsu kıyılarında kurulmuş tarihi kent merkezlerinin kimliklerinin korunmasında akarsuyun varlığı dikkate alınarak, kent planlarının geliştirilmesi üzerinde durulması gereken önemli bir konudur. Kentlerin akarsu ile ayrışmasında farklı ölçeklerde mevcut sorunların nitel ve nicel yöntemler ile araştırılıp tespit edilmesi ve çözümlerinin tartışılması mimari, planlama ve koruma disiplinlerinde yol gösterici olacaktır.

1.1. Problemin Tanımı

Doğal kimlik bileşenlerinden biri olan akarsular yerleşimlerin biçimlenmesine katkıda bulunmaktadır. Türkiye'de kent yerleşimleri incelendiğinde, tarihi kent merkezlerinin akarsu kıyısında kurulduğu ya da akarsu kıyısına doğru geliştiği görülmektedir. Tarihsel süreç içinde teknolojik, sosyal ve ekonomik dinamiklere bağlı olarak gelişen kentler akarsular ile farklı ilişkiler kurmuşlardır. Kentlerin gelişmesinde imarsız gelişim ya da planlı büyümeye bağlı çeşitli nedenlerle akarsu kıyı kentlerinin

kimliklerinin kaybedilmesi ya da tehdit altında olmasıyla ortaya çıkan “kimlik sorunsalı” çalışmanın temelini oluşturmaktadır.

1.2. Araştırmanın Amacı

Günümüz kentlerinin kimliklerini yitirmesi önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle kentlerin kimliklerinin korunarak geleceğe yönelik sürdürülebilir uygulamaların yapılması son yıllarda sürekli kentlerin gündemindedir. Kent yerleşiminin tipolojisini ve morfolojisini etkileyen kıyının varlığı kentsel kimlik bileşenlerinden biridir. Bu çalışmanın hedeflerinden biri sosyal, kültürel ve rekreasyonel yönden avantajları olan kıyı yerleşimlerinin kaliteli, ulaşılabilir, yaşanabilir ve kentle entegre alanlar haline getirilmesidir. Bu araştırmanın amacı; kentlerin yere özgü kimliklerinin oluşmasını sağlayan akarsuların, tarihsel süreç içinde gelişen kentle ayrılarak bütünleşememesinin nedenlerinin araştırılması ve sorunlara yönelik çözüm önerilerinin getirilmesidir. Akarsuların kentlerin ve tarihi kimliğinin var olduğu kentsel çekirdeklere göre konumları ve yerleşim biçimleri araştırılarak, kent ve kıyının entegre edilmesini sağlayan parametrelerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Çalışmada mekanın insan davranışları üzerindeki etkilerinden hareketle analitik ve teorik bir çerçeve içinde akarsu kıyı kentlerinin fiziksel yapısı analiz edilerek kimlik, koruma ve sürdürülebilirlik kavramları üzerinden tartışılması hedeflenmiştir. Akarsuyun konumu, yerleşim biçimleri ve gelişim alanlarında su faktörünün göz önüne alınması ya da göz ardı edilmesinin aydınlatılması çalışmanın merkezinde yer almaktadır.

1.3. Araştırmanın Kapsamı

Akarsu kıyı yerleşimlerinin kent ile bütünleşmesinde etkili olan değişkenlerin araştırıldığı ve altı bölümden oluşan bu çalışma literatür araştırması ve alan çalışması olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Çalışmanın probleminin tanımlanması, amaç, kapsam ve yöntemin belirlenmesi, hipotezlerin kurulması, araştırmanın sınırlılıkları, varsayımları ve konunun önemine değinilerek, tezin ilk aşaması olan literatür araştırması bölümüne geçilmiştir.

Çalışmanın ilk aşamasında araştırmanın kavramsal çerçevesini oluşturan literatür araştırması yapılarak kent kimliği kavramı ve akarsu kıyı yerleşimleri incelenmiştir. Araştırmanın temel kavramsal yaklaşımını oluşturan kent kimliği kavramı ve belirleyicileri olan çevresel ve toplumsal kimlik bileşenleri tanımlanarak, literatür araştırmasında kent kimliğinin değişiminde etkili olan faktörler araştırılarak kent

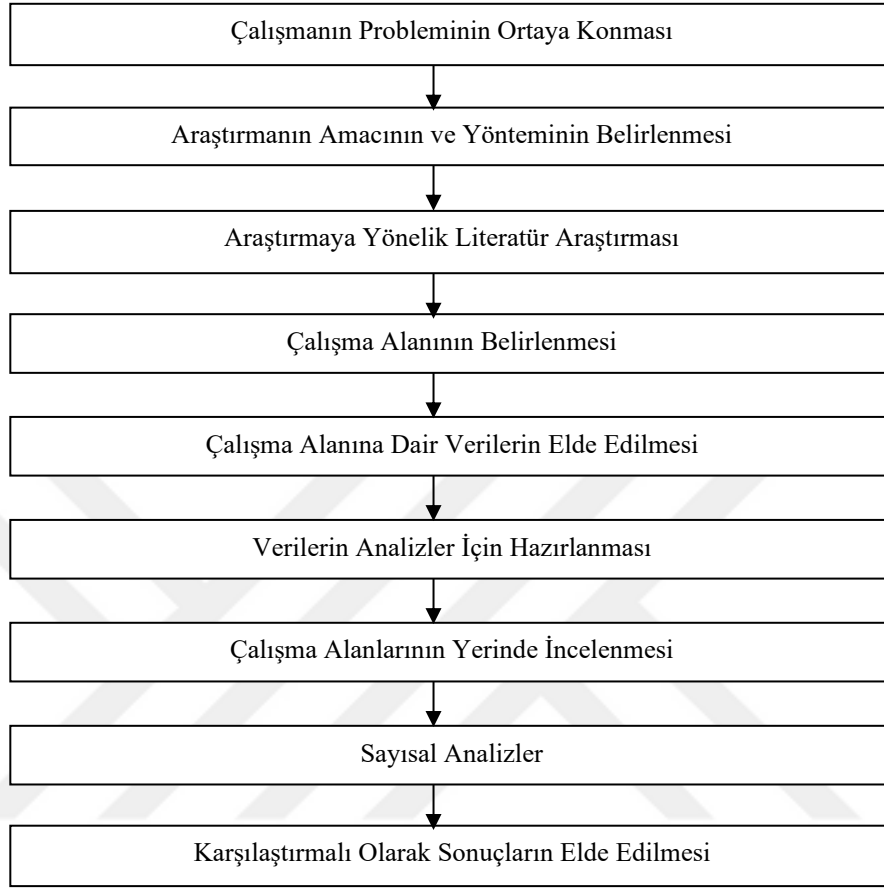
kimliğinin gerekliliği, koruma ile sürdürülebilirliğin sağlanmasının amacına ve önemine vurgu yapılmıştır. Kentlerin doğal kimlik bileşeni olan akarsu kıyı kenti kavramı; kıyı yerleşimlerinin tarihsel süreç içerisinde değişimleri, akarsu ile kıyı ilişkisi, yerleşim biçimleri ve akarsuların kent içindeki konumlarına dair literatür araştırması yapılmıştır. Çalışmanın ana yöntemini oluşturan Space Syntax Yöntemi'ne (Mekan Dizimi) yönelik kavramları araştırılarak alan araştırması bölümünde derinlik, global ve yerel bütünleşme, bağlılık, sayısal okunabilirlik ve sinerji değeri parametrelerinin kullanılmasına karar verilmiştir.

Çalışmanın ikinci aşamasında; belirlenen metodoloji çerçevesinde çalışmanın evrenini ve örneklemini oluşturan kentler belirlenerek alan araştırması yapılmıştır. Çalışmanın evrenini oluşturan on sekiz kent arasından altı akarsu kıyı yerleşimi incelenecek örneklem alan olarak seçilmiştir. Diyarbakır, Edirne, Antakya, Amasya, Adana ve Tokat yerleşimlerinin kıyı kimliğinin değişim paradigmalarının saptanması amacıyla, kentlerin ve tarihi kent merkezlerinin akarsularla bütünleşmesi ya da ayrışmasına etki eden faktörler yapı, doku ve kent ölçeğinde analiz edilmiştir. Yapılan çalışmada belirlenen kategorilerin üç farklı ölçekte analiz edilmesiyle elde edilen sonuçlar grafik ve tablolar yardımıyla karşılaştırmalı olarak ortaya konmuştur. Çalışmada sonuç olarak belirlenen yöntemle yapılan alan araştırması kapsamında incelenen kentlerin akarsu ile ilişkisinin belirleyicileri, imar ve planlama kararları, kentin geliştiricileri ve sınırlayıcılarına yönelik yapılan analiz sonuçları tartışılarak farklı disiplinlere yönelik öneriler sunulmuştur.

1.4. Araştırmanın Yöntemi

Çalışma kapsamında öne sürülen 'kimlikli şehirler oluşturmada akarsuyun kentle entegre edilmesi' problemi doğrultusunda teorik ve uygulamalı olmak üzere iki aşamalı bir çalışma yapılmıştır. Çalışmanın ilk aşamasında kuramsal ve kavramsal alt yapının sağlanması amacıyla literatüre ve analiz yöntemlerine yönelik araştırmalar yapılmıştır. Kent kimliği ve kent kimliğini belirleyen değişkenler literatür araştırmasının ilk bölümünü oluştururken, akarsu kıyı kentleri ve yerleşim biçimleri ikinci bölümünü oluşturmaktadır. Çalışmanın ikinci aşaması olan uygulamalı bölümünde kentlerin ve tarihi merkezlerinin akarsularla entegrasyonun sayısal veriler aracılığı ile analiz edilerek alan araştırması yapılmıştır. Çalışmada akarsu kıyı yerleşimlerinin bütünleşme, bağlılık, sayısal okunabilirlik ve sinerji parametrelerini baz alarak nicel (quantitative) bir metotla

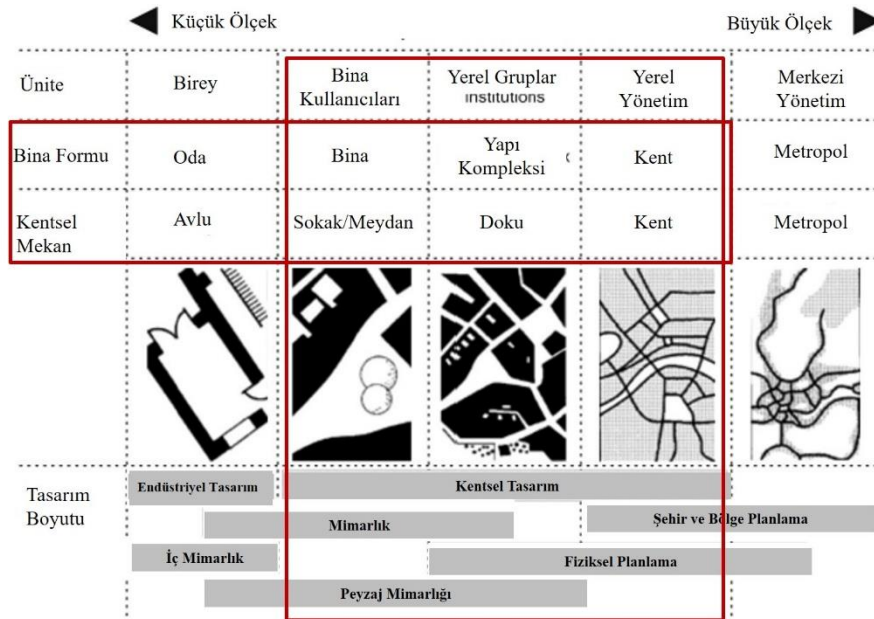
karşılaştırmalı olarak analiz edilebilmesi sağlayan sayısal Space Syntax Yöntemi (Mekan Dizim) kullanılmıştır (Şekil 1.1).



Şekil 1.1. Araştırmanın akış şeması

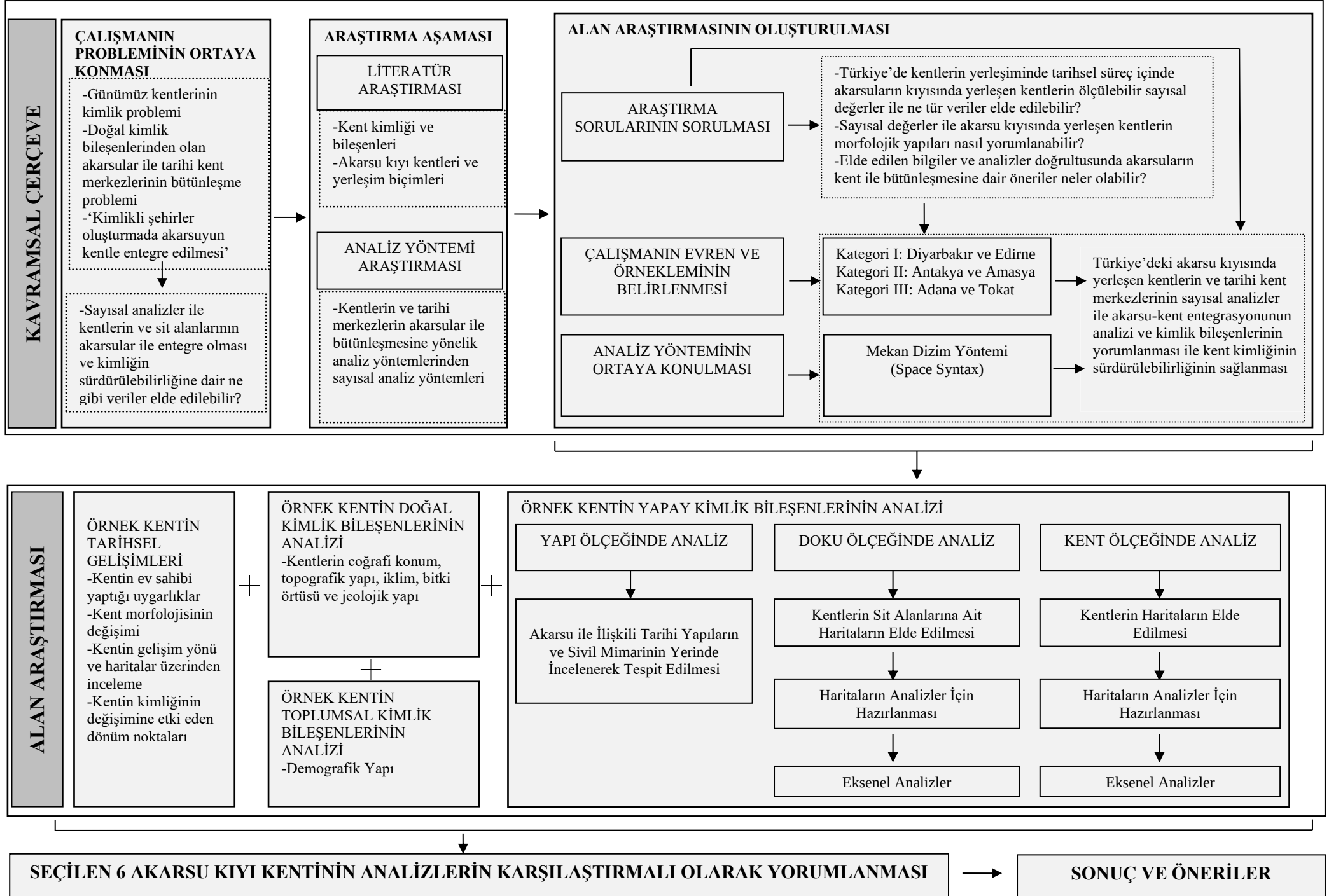
Araştırmanın temel problemini oluşturan akarsu kıyı yerleşimlerinin kent ile akarsuyun entegre olması sorunsalına bir cevap arayan çalışma kapsamında, kuramsal bir çalışmanın ötesinde uygulamalı bir araştırma yapılması hedeflenmiştir. Türkiye’de kentlerin merkezinden veya merkez ilçelerinin içinden ya da dışından akarsu geçen kentler araştırmanın evrenini oluşturmaktadır. Akarsuların konumlarına göre teğetsel konumda yer alan kentler Kategori I, içinden akarsu geçen ve kıyı kimliğinin kısmen korunduğu kentler Kategori II, içinden akarsu geçen ve kıyı kimliğinin kaybedildiği kentler Kategori III, içinden akarsu geçen ve kıyı yerleşiminin yeni olduğu kentler ise Kategori IV olarak sınıflandırılmıştır. Akarsu kıyı kimliğinin korunabilirliğine etki eden faktörleri ve dinamikleri belirlemeyi amaçlayan bu çalışmada, kıyı yerleşiminin yeni yerleşim olması nedeniyle Kategori IV araştırma kapsamı dışında tutulmuştur. Çalışma kapsamına alınan üç kategoriden nüfusu en yüksek ikişer kent araştırmanın örneklem

alanına dahil edilerek; Diyarbakır, Edirne, Antakya, Amasya, Adana ve Tokat kent merkezlerinin kimliklerinin değişimi yapı, doku ve kentsel ölçekte incelenmiştir (Şekil 1.2). Örneklem alan olarak seçilen kentlerin çevresel ve toplumsal kimlik bileşenlerinin belirlenmesi amacıyla coğrafi konum, topografya, iklim, bitki örtüsü, jeolojik yapı, demografik yapı özellikleri ve tarihsel gelişimleri ile kültürel kimliğini yansıtan tarihi yapılarını içeren kimlik fişleri oluşturulmuştur. Ayrıca kentlerin imar ve planlama kararları ile önemli dönüm noktaları araştırılarak mekânsal gelişimleri incelenmiştir. Mikro ölçekten makro ölçğe farklı boyutlarda incelenen kentlerin; yapı ölçeğinde analizlerinin yapılması amacıyla anıtsal ve sivil mimari örneklerinin konumları, yapıım teknikleri, yapı malzemesi ile günümüz yerleşimlerinin konut dokusu karşılaştırılmıştır. Kentlerin doku ve kent ölçeğinde gelişim sürecinde akarsu kıyılarının değişiminin tespit edilmesi amacıyla sanayi dönemi öncesi geleneksel kent dokusunu yansıtan 19. yüzyıl ve sanayi sonrası gelişen günümüz kentlerini yansıtan 21. yüzyıl yerleşimlerinin halihazır haritaları üzerinden oluşturulan aks haritaları Depthmap 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax Yöntemi ile analiz edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda kentlerin mekânsal gelişimleri, tarihi dokunun korunabilirliği ve kıyı yerleşimlerinin kullanımlarına yönelik sayısal verilerin karşılaştırılmasıyla kentsel dinamikler ve değişkenleri saptanmıştır. Sonuç olarak akarsu kıyı yerleşimlerinin sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik planlama, akarsu düzenleme, mekânsal tasarım, yasal ve yönetsel mevzuat ve sosyo-kültürel açıdan öneriler sunulmuştur (Tablo 1.1).



Şekil 1.2. Araştırmanın ölçek skalası (Erickson ve Lloyd-Jones, 2001)

Tablo 1.1. Araştırma sürecini ifade eden diyagram



1.5. Literatür Özeti ve Tezin Özgünlüğü

Kent kimliğinin sürdürülebilirliğinin araştırıldığı bu çalışma literatür araştırması ve alan çalışması olarak iki bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın literatür araştırması bölümünde kent kimliği kavramı ve belirleyicileri, akarsu kıyı kentlerinin yerleşim biçimleri ve yöntemin belirlenmesinde tezin temelini oluşturması amacıyla yerli ve yabancı makaleler, kitaplar, sempozyumlar ve lisansüstü tezler araştırılarak, bilimsel literatürde eksik olan alanın belirlenmesi amaçlanmıştır.

Çalışma kapsamında “günümüz kentlerinin kimlik sorunu” probleminden yola çıkılarak, uluslararası literatürde kimlik kavramını ifade eden ilk kaynaklardan olan Lynch (1960) kitabında; Boston, Jersey City ve Los Angeles şehirlerinde yapılan alan araştırması ile kentlerin bileşenlerini belirlemeye yönelik çalışmalar yapılmıştır. Canter (1977) ve Punter (1991) kentsel mekanın başarılı olmasını sağlayan kent kimliği bileşenlerinin teorik alt yapısını oluşturmuşlardır. Montgomery (1998) çalışmasında yer, kimlik ve aidiyet kavramını tanımlayarak bir yerin kimlik modelini üst bakışta fiziksel çevre, somut algı ve kültürel faktörler olarak belirlerken, geri bakışta faktörlerin parametrelerini gruplandırmıştır. Relp (1976)’in çalışmasında kentin kimliğini tanımlanırken insanların deneyimlerine, yaşadıkları çevreyi algılama biçimlerine ve bilişsel hafızaya dayandığı yaklaşımını benimsenmektedir. Norberg-Schulz (1979) kentlerin ve mekanlarının kendilerine özgü kimliklerine sahip olduğunu ve yerin karakterini iklim, rüzgar geliş yönü ve güneşlenme yönü gibi doğal çevre etkenlerinin belirlediğini ifade ederek “yerin ruhu” (genius loci) kavramını ifade etmektedir.

Türkiye’de kimlikli kent kavramının önemini korunması gerektiğini vurgulayan en önemli çalışmalardan biri olan Tekeli (1990)’nin çalışmasında kent kimliğinin tarihsel bir olgu olduğu ve zaman içinde oluşan bu kavramın korunması gerekliliğine vurgu yapılmaktadır. Yavaş büyüyen, hızlı değişim göstermeyen ve uzun tarihsel geçmişe sahip olan kentlerin kimliklerinin daha iyi korunduğunu ifade edilmektedir. Bu görüşe paralel bir düşünce ile Güvenç (1991)’in çalışmasında tarihi ve geçmişi yıkmadan yeni yapılaşmanın yapılması ve gelişmeyi engellemeyecek bir koruma anlayışıyla kentlerin inşa edilmesinin gerekliliği ifade edilmektedir. Shaukland (1996)’ın çalışmasında tarihi değere sahip olan kentlerin yeni kentsel standartlaşmanın arasından sıyrılarak başka bir kentten ayırt ediciliği sağlayan anıtsal yapıların sürdürülebilirliğinin sağlanması gerektiği savunulmaktadır. Ulusal literatürde kent kimliğine dair yapılan ilk tez çalışmalarından olan Erton (1995)’un çalışmasında kent kimliğini oluşturan faktörler belirlenmeye çalışılırken, Erip (1998)’in araştırmasında kentleşmenin yol açtığı sorunlar ve kentsel

kimlik değişimine etkileri tarihsel, fiziksel ve kültürel çevre bağlamında değerlendirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Çöl (1998)'ün günümüz kentlerinin kimlik derecesini ölçmeye yönelik yaptığı araştırmasında yurtdışında yapılan kent kimliği uygulamalarını inceleyerek Türkiye'deki kentler üzerine bir yöntem önerirken; Can (1999)'ın çalışmasında Giddens, Waters, Robertson, Friedman, Appodurai ve Pieterse'nin görüşleri küreselleşme ve yerelleşme bağlamında tartışılması önem taşımaktadır. Gospodini (2004)'nin çalışmasında ise ulusal kimlik bunalımı sorununa değinilerek, kültürel mirasın yer kimliğine etkileri üzerine bir model oluşturulmuştur.

Rapoport (1977)'un çalışmasında sosyal ve toplumsal kimliğin bileşenlerinden biri olan bireyin davranışlarının ve değerlerinin yaşam biçimini etkileyen dünya görüşü ve etkinlikler ilişkisi modeli öne sürülmektedir. Rapoport (2001)'un çalışmasında kültürün bileşenlerinin yapılı çevrenin oluşması ile direk olarak ilişkili olduğu savunulurken, Seamon (2013)'ün çalışmasında kentsel çevre ile bireyler arasında bağın olduğunu ifade etmektedir. Gür (1996)'ün kitabında kent kimliğinin bileşenlerinden olan kültürün mekana yansıması tartışılarak beşeri çevrenin kent yapısını şekillendirdiği hipotezi savunurken, Oral (2002)'in çalışmasında literatüre 'kimlik bunalımı' kavramını kazandırarak toplumsal yaşam biçimleri ve üretim alışkanlıklarıyla biriken tarihsel izlerinin kentlerin dönüşümlerinde kaybolmasıyla bütünleşme sorunlarının oluştuğunu ileri sürmektedir. Kıyı kenti kimliğini inceleyen Erkök (2002)'ün çalışmasında deniz kıyısı kentlerinin kimliklerini inceleyerek, su ve kimlik ilişkisinde fiziksel ve soyut dinamizmi araştırmıştır. Deniz (2004)'in çalışmasında ulusal literatürde kent kimliğinin değişimi etkileyen parametreler belirlenirken, Beyhan ve Ünügür (2005)'in çalışmasında kimlik ve turizm ilişkisinde gelişmeler esnasında sürdürülebilirliğin sağlanmasını amaçlayan turizm ve kimlik arasında çok boyutlu bir model önerisi oluşturulmuş, Demir (2006)'in araştırmasında ise kimlik problemine yönelik siyasi-kültürel boyut, organizasyon-finance, ekonomik ve planlama gibi çok boyutlu bir model üretilmiştir.

Çalışmanın literatür araştırması bölümünde ikinci aşama olan akarsu kıyı yerleşimlerine yönelik ulusal ve uluslararası yapılan çalışmalar incelendiğinde ise; kentlerin kuruluşuna etki eden çevresel faktörleri belirleyen Boone ve Modarres (2006) akarsu kıyılarında gelişen medeniyetleri vurgularken, Hoyle (1998) kent ve kıyı ilişkisinin İlk Çağ'lardan günümüze kadar olan tarihsel süreç içindeki konumlarını, ilişkilerini ve gelişimlerini inceleyerek kıyı kullanımlarının dönemsel değişimlerinin parametrelerini belirlemiştir. İlk Çağ'da kıyının kentlerin yer seçimlerinde en önemli etmenlerden biri olmasına rağmen, sanayileşme olgusuyla kentin kıyı ile ilişkisinin

koptuğunu ifade ederek bu bağın yeniden kurulması amacıyla rekreasyonel amaçlı kullanımlarının söz konusu olduğunu ifade etmiştir. Bu noktada Breen ve Rigby (1996) kıyı kentlerinin yenilenmesinde ödüllü kıyı tasarımlarını inceleyerek, deniz kıyısı, göl kıyısı ve akarsu kıyısında yer alan yerleşimlerin rehabilite edilerek yeniden canlandırılma sürecinde önemli kriterleri tanımlamış, Denisov (1982) ise deniz, göl ya da akarsu kıyısına kurulan kentlerin kıyı alanlarının planlanmasında, imar çalışmalarında ve kentsel tasarım uygulamalarında mimar ve şehir plancılara yönelik rehberlik niteliğinde bir el kitapçığı hazırlamıştır. Akarsu kıyı yerleşimlerinin planlanması ve yeniden canlandırılmasında Good ve Goodwin (1990)'ın çalışmasında rehabilite edilen kıyı yerleşimlerinden Port Angeles (Washington), Astoria (Oregon), Skamokawa (Washington), Seaside (Oregon), Edmonds (Washington) ve Arcata (California) incelenerek canlandırma çalışmalarının yapılması gerekliliği savunulmuştur. Kıyı alanlarının planlanmasında ve organize edilmesinde Türkiye'deki ilk tez çalışmasından biri olan Demiralp (1998)'in çalışmasında Vardar ve Yeşilırmak nehirleri arasında karşılaştırmalı bir çalışma yapılarak, kentlerin doğal kimlik bileşenlerinin ulusal ve uluslararası kıyı kavramına bakış açısı ve toplumsal algılamadaki farklılıklar değerlendirilirken, Hattapoğlu (2004)'un araştırmasında tarihsel süreç içerisinde yerleşimlerde su olgusu Amsterdam, Boston, Tokyo ve Hong Kong örnekleminde 21. yy.'daki kıyı kullanımı kentsel tasarım elemanı ve yerleşim karakteri incelenmiştir.

Çalışmanın alan araştırması bölümünde akarsu kıyısında yer alan kentlerin ve tarihi merkezlerinin bütünleşmesine etki eden dinamiklerin sayısal verilerle karşılaştırılmalı olarak analiz edilmesi amacıyla Space Syntax Metodu (mekan dizimi) kullanılmıştır. Bu araştırmanın analiz çalışmalarının yapılması amacıyla Hillier ve Hanson (1984) 'un yöntem ve ilişkili kavramların anlatıldığı "The Social Logic of Space" isimli kitabı literatür kapsamında incelenen bir diğer önemli kaynaktır. Ayrıca Hillier ve ark. (1983)'nın "Space Syntax: A Different Urban Perspective", Hillier ve ark. (1987)'in "Syntactic analysis of settlements. Architecture et Comportement", Hillier ve ark. (1993)'in "Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement", Hillier ve Netto (2003)'nun "Society seen through the prism of space: outline of a theory of society and space", Hillier (2007)'in "Space is the machine", Hillier ve Vaughan (2007)'in "The city as one thing" ve Hillier (2008)'in "Space and spatiality: What the built environment needs from social theory" isimli yayınlarında şehir, mekansal analiz, toplum ilişkisinde yöntemin kullanım alanlarına ve yapılan çalışmalarla geliştirilebilir yeni tasarımların yapılabileceğine yönelik aktarımlarda bulunulmuştur.

Silva (2006)'nın çalışmasında kıyı kentlerinin akarsulara göre yerleşimlerini sınıflandırdığı altmış beş kentten bir örneklem kentin kıyı entegrasyonunun yakalarına göre ayrılarak bütünleşme değerlerini incelenirken, Shpuza (2007)'nin makalesinde Adriyatik ve İyonya denizleri arasında yer alan yirmi üç kıyı kentinin morfolojik yapılarını araştırılmıştır. Kubat (1997)'in çalışmasında Anadolu'da farklı coğrafi konum ve topografik yapıda bulunan sosyal, ekonomik ve kültürel özelliklere sahip olan dokuz kale kentinin, Space Syntax Yöntemi kullanılarak analiz edilirken, Kubat ve ark. (2005)'in araştırmasında tarihi kent merkezlerinde turistlerin yerel halkın kullandıkları güzergahlarda mekan konfigürasyonunun yaya sirkülasyonu ile ilişkisi tanımlanmasında Space Syntax Metodu kullanılmıştır. Topçu (2019)'un çalışmasında ise Türkiye'nin farklı iklimlere sahip yedi bölgesinde yer alan on dört kentin tarihi kent merkezlerinin morfolojik yapılarının belirlenmesinde Space Syntax Metodu kullanılmıştır.

Alan araştırması bölümünde örneklem kentlerin 19. yy. ve 21. yy. halihazır haritaları, koruma amaçlı imar planları ve plan notları gibi dökümanların elde edilmesi gerekmiştir. Bu kapsamda 19. yy. aks haritalarının hazırlanmasında Diyarbakır ve Tokat için Çöteli (2011), Edirne için Maurice (1999), Antakya için (Baedeker (1912), Amasya için Kuzucular (1994) ve Adana için Saint-Joseph (1909) tarafından hazırlanan halihazır haritalardan faydalanılmıştır. Ayrıca çalışmada mimar ve şehir plancısı Aru (1998) tarafından hazırlanan “Türk Kenti: Türk Kent Dokularının İncelenmesine ve Bugünkü Koşullar İçinde Değerlendirilmesine İlişkin Yöntem Araştırması” isimli kitap çalışmanın altlığını oluşturan önemli bir kaynaktır. Bu çalışmada Türkiye'nin yedi bölgesinde belirlenen ‘Türk Kenti’ morfolojik yapısının araştırılması amacıyla tarihi gelişimleri ve geleneksel konutları incelenerek eski ve yeni dokunun karakteristik özellikleri analiz edilmiştir. Bölgesel kent örnekleri üzerine sistematik bir inceleme yapılan bu çalışmada yeni kent dokularına dair öneri denemeleri yapılmıştır.

Literatür incelemelerinden yola çıkılarak kentlerin kimliksizleşmesi ve yozlaşması problemine bir çözüm aramak ve tarihi kimliğe sahip olan Anadolu kentlerinin zengin kimliklerinin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasına yönelik bir araştırma yapılmıştır. Bilimsel literatürde Türkiye’de kentlerin kurulmasında ve gelişmesinde önemli bir olgu olan akarsuların göz ardı edildiği görülürken, kentsel tasarım ve planlama uygulamalarında kıyının varlığına olumsuz bir bakış açısı olduğu görülmektedir. Uluslararası literatürde kıyı kimliğinin korunması ve kentin akarsuyla entegre edilmesine yönelik birçok çalışma bulunmasına rağmen, ulusal literatürde bu konuda açık saptanmıştır. Oluşturulan metodolojik yaklaşımda Türkiye’de akarsu

kıyılarına kurulan kentlerin tespit edilmesiyle ve örneklem kent sayısının evreni yansıtmaması bakımından bilimsel literatüre katkıda bulunmasıyla bu tez çalışması, özgün niteliğe sahiptir. Kentsel açık mekanlarda kullanıcı deneyiminin analizinde kullanılan Space Syntax Yöntemi'nin kıyı alanlarında geniş bir örneklem alanında kullanılarak öne çıkarılması bakımından önem taşımaktadır. Çalışmanın mimarlık, kentsel tasarım ve şehir planlama ölçeğinde ele alınmasıyla farklı tasarım disiplinlerine hitap eden çalışma; kent, kimlik ve kıyı olgusuna geniş bir çerçevede bakılmasına olanak tanımaktadır.



2. KENT KİMLİĞİ KAVRAMI VE BELİRLEYİCİLERİ

2.1. Kent Kimliği Kavramı

Türk Dil Kurumu sözlüğünde kimlik; “toplumsal bir varlık olarak insanın nasıl bir kimse olduğunu gösteren belirti, nitelik ve özelliklerin bütünü” ya da “herhangi bir nesneyi belirlemeye yarayan özelliklerin bütünü” olarak tanımlanmaktadır (URL-1). Lynch (1960); çevresel imge bileşenlerini kimlik, yapı ve anlam olarak üç bileşene ayırarak kent kimliğini; bir nesnenin tanımlanmasını ve diğerlerinden ayırt edilmesini sağlayan, tekliği ve özgün olma halini ifade eden kavram olarak tanımlamıştır. Nesnelerin olduğu gibi kentlerinde kendine özgü birer kimlikleri vardır.

Kentlerin ve mimari yapıların kimlik ve kentsel imge olgusu, ilk olarak görsel olarak öne çıkan, doğal, coğrafi, kültürel ürünler ve sosyal yaşam normlarını kapsayan çok geniş bir tanımlı içermektedir. Kentsel kimlik ve kentsel imgeler uzun bir süreçte kazanılan çeşitli bileşenlerden meydana gelmektedir (Ulu ve Karakoç, 2004). Çöl (1998) ise kent kimliğini; kent imajını etkileyen; her kentte farklı ölçek ve yorumlarla kendine özgü nitelikler taşıyan; fiziksel, kültürel, sosyo-ekonomik, tarihsel ve biçimsel faktörlerle şekillenen, kentliler ve onların yaşam biçiminin oluşturduğu, sürekli gelişen ve sürdürülebilir kent kavramını yaşatan, geçmişten geleceğe uzanan büyük bir sürecin ortaya çıkarttığı anlam yüklü bütünlük olarak tanımlamıştır.

Yere ait özelliklerin tamamını içinde barındıran yerin ruhu sayesinde her yer, kendi belleğine ve anlamına sahiptir. Bu nedenle, yere ait özellikler özgündür, o yeri diğerlerinden ayırır ve bu farklılıklar bütünü ise yerel kimliği oluşturur (Ayyıldız ve Ertürk, 2017). Norberg-Schulz (1979); kent kimliğinin yere özgü özellikler göstermesini “genius loci” veya “yerin ruhu” olarak tanımlamaktadır. Her yerin ya da mekânın farklı bir ruha sahip olduğunu vurgulayarak, yerin kimliğin belirli zorunluluklar sayesinde ortaya çıktığını ifade etmektedir. Bir mekanın, yerleşimin ya da kentin sahip olduğu fiziksel etkenler, yerin karakterinin oluşmasına katkıda bulunmaktadır. Yer sahip olduğu iklim, güneşlenme yönü, eğim, gece ve gündüz farklılıklarının yerde yarattığı renk, doku, ışık-gölge ve binanın konumlanması gibi birçok etkenin oluşturduğu fiziksel özellikler kente ait bir ruh olarak yansır ve bireyde kent belleğinin oluşmasını sağlar. Kentin büründüğü kimliği etkileyen en önemli faktörler çevresel etmenlerin yanı sıra, kentte yaşayan toplumun kültür ve yaşayış biçimiyle birleşmesiyle kentin kimliğinin bellekte yer etmesini sağlamaktadır. Norberg-Schulz, yerin kimliğinin yanında bireyin

kimliğinin de aslında yaşadığı doğal çevreden etkilenecek geliştiğini vurgulamaktadır. Bu kimlik, yere bağlı olarak gelişen yetenekler ve alışkanlıklardan meydana gelebilmektedir.

Her kenti bir diğerinden ayıran ve yere özgü özellikler kazandıran niteliklerin oluşumu ve gelişimi etkileyen faktörler değişkenlik göstermektedir. Kentin içinde olduğu makro ortamdaki mikro ortama kadar, tarihsel, biçimsel, yönetsel, toplumsal ve diğer bir çok bileşenin oluşturduğu karmaşık sentez içinde oluşmaktadır (Şahin, 2010). Her toplumun bulundukları coğrafya ve fiziksel şartlar, yaşam biçimleri ve toplumların bağlı bulundukları değerler birbirinden farklı özelliklere sahiptir. Bu farklılıkların bütünü her bölgeye ve topluma kendine has kimlik özelliği kazandırılmasını sağlamaktadır.

Bir kentin kimliği sadece mimari kimlikten ibaret değildir, aynı zamanda o kentte yaşayan kişilerin kente yükledikleri değer ve amaçlar kümesidir. Böylece kimlik o kentte yaşayanların kente yakıştırdıkları ifade bir yaşam biçimi haline gelerek, kentte yaşamayı anlamlı kılmaktadır (Tekeli, 1990). Kimlik “bir yerin gerçekte nasıl olduğu” şeklinde tariflenirken, imge “bireysel etkileşim ve hislere göre mekânın algılanmasıyla oluşan bir değer” olarak ifade edilmektedir (Montgomery, 1998).

2.1.1. Fiziksel Kimlik

Fiziksel kimlik kavramı, kentin doğal ve yapay çevre kimlik bileşenlerinin birbiri ile etkileşimi sonucunda belirli bir süre içinde oluşan ve kentin diğerlerinden ayırt edilen özelliklerinin bütünü olarak tanımlanmaktadır. Her kentin fiziksel kimliği oluşum ve gelişim süreci içinde birbirinden farklılık göstermektedir (Şahin, 2010). Yerleşimlerin doğal çevre özellikleri kent kimliğini oluşturan en önemli etmenlerden biri olarak görülmektedir. Birbirleriyle sürekli etkileşim içinde bulunan doğal çevre bileşenleri, yapay çevre bileşenlerinin oluşumunda etkin rol oynamaktadır. Fiziksel çevre olarak da nitelendirilen yapay çevre, dönemin toplumsal değerlerini ve kültürünü yansıması bakımından kentin dokusunu ve kimliğini oluşturmaktadır.

Kentin fiziksel kimliğini oluşturan birinci etmen topografya, coğrafi konum, iklim, bitki örtüsü ve jeolojik yapı doğal çevre bileşenleridir. Doğal yapı kentlerin kuruluşunu, gelişmesini ve biçimlenmesini doğrudan etkilemektedir. Her kentin doğal koşullarının farklı oluşu kentlerin kendilerine özgü kimlik kazanmasını sağlamaktadır. Doğayla uyumlu ve yerel malzeme kullanılarak yapılan tasarımlarla kentlerin nitelikli yerel kimlikleri oluşmaktadır. Kentin fiziksel kimliğini oluşturan ikinci etmen ise yapay çevre kimlik bileşenleridir. Kentte yer alan insan eliyle yapılmış binalar, yapılar, sokaklar, meydanlar ve kullanılan yapı malzemeleriyle yapım teknikleri kentin mekânsal

yapısını oluşturmaktadır. Yapay çevrenin diğer yerleşimlerden farklı karaktere sahip olmasına olanak tanıyan doğal çevre, kentlerin yere özgü kimlikli kentler oluşmasına imkan tanımaktadır.

2.1.2. Sosyo-Kültürel Kimlik

Bir kentte yaşayan toplumun sosyo-kültürel özellikleri kentin sosyo-kültürel kimliğini oluşturmaktadır. Fiziksel kimlik ile sosyo-kültürel kimliğin etkileşimi ise kentin kimliğini oluşturmaktadır. Beşeri çevre olarak nitelendirilen sosyo-kültürel kimlik; birey ve toplumdur. Birey içinde bulunduğu toplumun şekillenmesinde ve toplumda bireyin kimliğinin oluşmasına etki eder. Kültürel, sosyal ve ekonomik yapı ise sosyo-kültürel kimliği belirler.

Bir kentin sosyal kimliği; toplumsal yapı, ekonomik yapı, siyasal yapı ve nüfus hareketleri olmak üzere dört faktörden oluşmaktadır. Bu faktörlerin her biri birbirinden etkilenen ve ayırt edilmesi mümkün olmayan bileşenlerde kentin sosyal kimliği olarak tanımlanmaktadır (Çöl, 1998). Kentte yaşayanların kültürleri, alışkanlıkları, değerleri, inançları, nüfus yoğunluğu, yaş dağılımları ve ekonomik durumları mekan oluşumunda önemli rol oynamaktadır. Mekanın üretimi, biçimlenmesi ve farklı mekanların bir araya gelerek yerleşimlerin oluşmasıyla kent kimliğinin farklılaşmasına neden olmaktadır. Toplumsal yapıdaki değişiklikler birbirinden farklı mekanların oluşmasına ve kent kimliğinin yere özgü karakter kazanmasında etkili olmaktadır.

Kültürel kimlik bireyin yerel, bölgesel, ulusal topluluğuyla ve bu topluluğu belirleyen ahlaki ve estetik değerleriyle topluluğun tarihine, geleneklerine, törelerine ve yaşam tarzlarına sahip çıkma biçimi olarak tanımlanmaktadır (Kodal, 2014). Kültürel yapı, toplumsal, mekânsal, işlevsel, kalıtsal ve tarihsel özellikler göstermekte ve kentlerin geçmişten geleceğe devamını sağlayan sosyo-kültürel kimliğin en önemli öğelerinden biridir (Şahin, 2010). Tanınmış bir olay, kişi veya topluluk, tarihsel bir düşüncenin oluşmuş olması ve önemli bir sürecin toplumu ya da coğrafi alanı etkilemesi gibi unsurlar kültürel kimliğin oluşmasını sağlamaktadır (Erton, 1995).

2.1.3. Tarihsel Kimlik

Kentlerin tarihsel süreç içinde oynadığı roller, taşıdığı değerler ve kazandıkları anlamlarla tarihsel kimlikleri oluşmaktadır. Bireylerin tarihi geçmişleri olduğu gibi, kentlerinde tarihsel dönemlere ait geçmişleri vardır.

Kentin işlevsel önemi, anlamsal veya sembolik değeri kentsel mekanın algılanmasında önemli bir kimlik bileşenidir (Can, 1999). Kentsel yerleşimlerde tarihsel izler birikimli olarak fiziki şehirsal imaj unsurlarının, toplumsal yaşam biçimlerinin ve üretim ilişkilerinin ortaya çıkmasını etkilemekte ve kimliklerin oluşmasını sağlamaktadır (Oral, 2002).

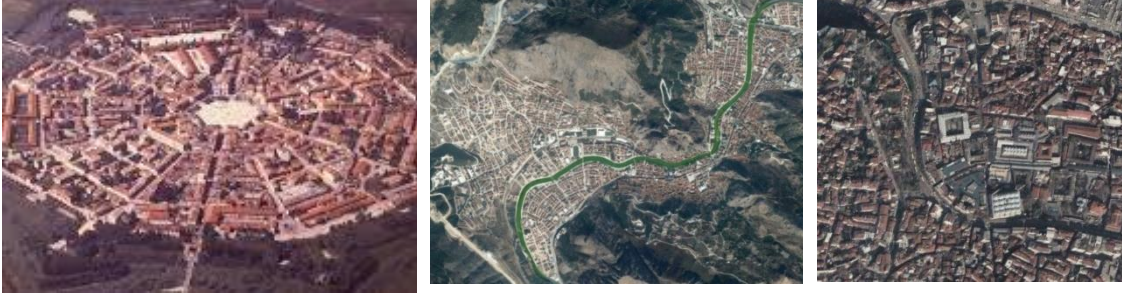
Kentlerin kuruluş nedenleri, idari, sosyal, politik, dini, kültürel, ekonomik yapıları ve kentleşme oranları kentlerin tarihsel sürecini ve kimliğini yansıtmaktadır (Çöl, 1998). Kentleşmenin ilk dönemlerinde su kenarı yerleşimleri, Orta Çağ'da sosyo-politik güce sahip kent yapıları ve kentlerin dini yapılar doğrultusunda kurulması yerleşimlerin tarihsel yönünü oluşturmaktadır. Süreç içinde meydana gelen sosyal, kültürel, ekonomik değişimler ile kentlerin geçmiş kuşaklardan aktarılan tarihi kent dokusu ve mimari öğeleri tarihsel kimliğin yapısal boyutunu oluştururken; kente yüklenen anlam ise kentin soyut değerlerinin tarihsel yönünü oluşturmaktadır.

2.1.4. Biçimsel Kimlik

Kentler tarihsel süreç içinde zorunlu ya da isteğe göre belli bir form kazanarak gelişmiş ve biçimsel kimlikleri oluşmuştur. Kentler geometrik forma bağlı olarak gelişen ya da kentin doğal yapısı ile oluşan biçimlenişlerle biçimsel kimlik kazanmaktadırlar.

Çöl (1998), biçimsel kimliğin kazanılması açısından kentleri üç ayrı kategoride sınıflandırmıştır:

- **Biçimin önceden belirlendiği kentler:** Herhangi bir faktöre bağlı olmadan kare, dikdörtgen, daire ya da ızgara sisteme göre planlanmış olan kentlerdir. Bu tip kentlere Rönesans ve Antik Çağ kentlerini örnek verilebilir.
- **Doğal şartlarının zorunluluğu ile biçimlenen kentler:** Su kenarına ya da bir tepeye yerleşen arazinin eğim, bitki örtüsü, jeolojik yapısı gibi doğal bileşenleri ile biçimlenen kentlerdir. İstanbul Boğazı'nın iki yakasına yerleşen İstanbul, Yeşilırmak Nehri kıyısına yerleşen Amasya ve antik dönemde kurulan Mezopotamya kentleri doğal yapıya göre gelişen kentlerdendir.
- **Mekana bağlı biçimlenen kentler:** Belirli özelliklere sahip olan mekanların etrafında gelişerek biçimsel kimliğin olduğu kentlerdir. İstanbul tarihi yarımada bölümü veya Bursa kenti mekânsal gelişimiyle biçimsel kimlik kazanmış kentlerdendir (Şekil 2.1).



Şekil 2.1. Kentlerin biçimsel kimliği a) Rönesans kent planı Palma Nova örneği (URL-2)
b) Amasya kent planı c) Bursa kent merkezi

2.1.5. İşlevsel Kimlik

Bir kentin ekonomik açıdan kalkınmasını sağlayan ve zaman içinde hafızalara işlevsel açıdan yer eden kimliği işlevsel kimlik olarak tanımlanmaktadır.

İş yoğunluğunun tek alanda toplandığı bu kentlerde işlevsel kimlik özelliğinde kentsel mekanlar oluşmakta ve kentin kimliği bu yönde gelişmektedir (Çöl, 1998). Kentlerin ticaret, tarım veya sanayi ile ilgili yüklendikleri ekonomik işlevler, o kentin diğer kentlerden farklı şekillenerek bu yönde gelişmesini sağlamaktadır. Başka bir ifade ile kentlerde baskın olan ekonomik faaliyetlere göre kentin işlevsel kimliği oluşmaktadır. İşlevlerine göre kentleri sanayi kenti, üniversite kenti, turizm kenti, fuar kenti veya maden kenti şeklinde sınıflandırmak mümkündür:

- **Sanayi kenti kimliği taşıyan kentler:** Sanayi yönü ile gelişmiş ve ekonomisinin sanayiye bağlı olduğu kentlerdir. Manchester başta olmak üzere İngiltere kentleri ve Türkiye’de Kocaeli sanayi kenti kimliği taşıyan kentlere örnek olarak verilebilir.
- **Üniversite kenti kimliği taşıyan kentler:** Dünya’da hemen hemen her büyük kentte üniversiteler bulunmasına rağmen, bazı şehirler üniversiteleri ile ön plana çıkmakta ve kent formu üniversitelere göre şekillenmektedir. Oxford ve Harvard Dünya’da üniversite kimliği ile öne çıkarken, Türkiye’de Eskişehir Anadolu Üniversitesi ile üniversite kenti kimliğiyle adlandırılmaktadır.
- **Turizm kenti kimliği taşıyan kentler:** Turizm sektörü ile ön plana çıkan, yerli ve yabancı turistler tarafından ziyaret edilen, turizm açısından cazibe merkezi olan ve ekonomisi turizme bağlı olan kentlerdir. Dünya’da Maldiv Adaları ve Dubai’de bulunan Palmiye Adası, Türkiye’de ise Antalya turizm kenti kimliği taşıyan kentlerdendir.
- **Maden kenti kimliği taşıyan kentler:** Maden kenti kimliği taşıyan kentlerde geçim kaynağı olan kömür madenlerinin varlığı kentin kimliğine yansımaktadır.

Avustralya'nın Broken Hill kenti ve Türkiye'nin Zonguldak kenti maden kimliğine sahip kentlere örnek olarak verilebilir.

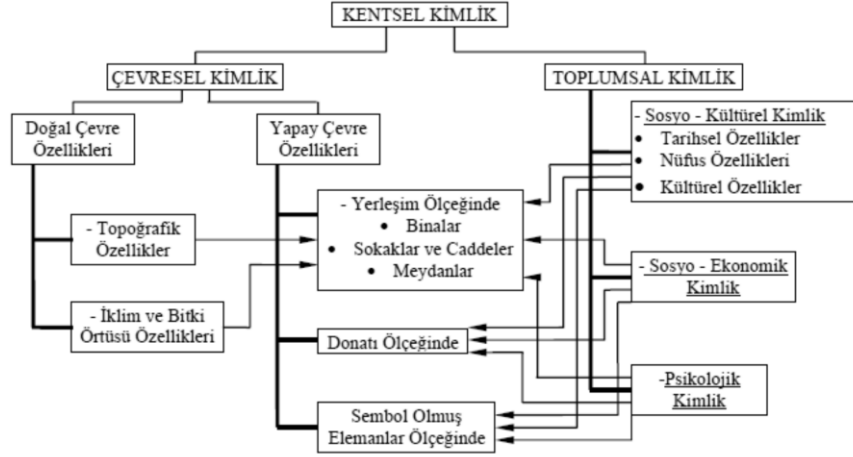
- **Sektörel etkinlik kimliği taşıyan kentler:** Kentler çeşitli sektörlerde öne çıktıkları etkinliklerine göre işlevsel kimlik özelliği taşıyabilmektedirler. Kentler fuar, tarım, ticaret, ulaşım, liman ve hizmet kenti gibi pek çok kimlik özelliği kazanabilmektedirler. Örneğin Rotterdam liman kenti özelliği taşıırken, Konya tarım kenti kimliği ile öne çıkmaktadır.

2.2. Kent Kimliğinin Bileşenleri

Bir kentin kimliği uzun süre içerisinde farklı çevresel ve toplumsal faktörlerin etkisiyle oluşmaktadır. Kentlerin coğrafi yapısı, yaşam biçimleri, kültürü, mimari özellikleri, örf ve adetleri gibi pek çok özellikleri kentin kimliğini tanımlamada etkili olan unsurlardır.

Önem ve Kılınçaslan (2005); kent kimliğini oluşturan bileşenleri doğal, beşeri ve insan eliyle yapılmış çevreden kaynaklanan elementler olmak üzere üç bölümde sınıflandırmıştır. Kentsel kimlik doğal ve yapay çevre bileşenleri arasındaki etkileşimlerle toplumsal yapının yapısal çevreyi oluşturmasıyla uzun bir zaman dilimi içinde gelişir, değişir ve sürekli olarak yeniden üretilir (Birlik, 2006). Kentsel kimlik çok boyutlu bir olgu olup; genel olarak kimliği oluşturan bileşenler çevresel ve toplumsal kimlik bileşenleri olmak üzere iki ana başlık altında kategorileştirilebilmektedirler. Kent kimliğini oluşturan çevresel kimlik bileşenleri ise doğal ve yapay çevre bileşenleri olmak üzere ikiye gruba ayrılmaktadır.

Kent kimliğini oluşturan ve kente özgü olan coğrafi konumu, topografyası, iklimi, bitki örtüsü ve jeolojik yapısı doğal çevreye özgü bileşenleridir. Doğal çevre bileşenleri yerleşimin karakterinin biçimlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Yapay çevre bileşenleri ise insanların yaşamak için gereksinim duyduğu ve kente insan eliyle yapılmış her türlü müdahalelerin bütünü olarak ele alınmaktadır. Yapay çevre özelliklerini doğrudan etkileyen doğal çevre, yerleşim yerinin şekillenmesinde rol oynamaktadır. Yapay çevre bileşenleri yerleşim ölçeğinde (kentsel doluluk ve boşluklar), donatı ölçeğinde ve sembol olmuş elemanlar ölçeğinde sınıflandırılmaktadır. Binalar, yapılar, yollar, sokaklar, caddeler, meydanlar, anıtlar ve açık alanlar gibi insan eliyle yapılmış kentsel bileşenler yerleşim ölçeğindeki kimlik bileşenleridir (Şekil 2.2).



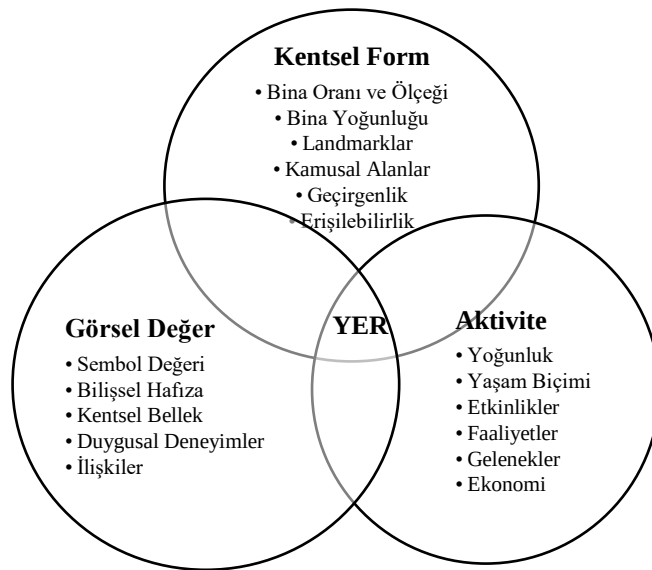
Şekil 2.2. Kentsel kimlik oluşum şeması (Örer, 1993)

Ocakçı (1994); beşeri çevreden kaynaklanan kimlik elemanlarını, birey ve toplum olarak belirtmektedir. Yaşadığı çevre içinde olgunlaşan birey kimliği grup ve toplumun kimliğini oluşturmaktadır. Beşeri çevre kimlik elemanları demografik yapı (nüfus büyüklüğü, yapısı, yoğunluğu, yaş grupları vb.), kurumsal yapı (politik, yönetsel, hukuksal, ekonomik vb.) ve kültürel yapının bileşenlerinin toplamıdır (Önem ve Kılınçaslan, 2005). Toplumsal yapıdaki farklılıkların fiziksel çevreye yansımalarıyla toplum ve doğal yapının etkileşimi ortak bir kent kimliği oluşturmaktadır (Kodal, 2014). Toplumsal kimlik bileşenleri kentin sosyo-kültürel özellikleri, sosyo-ekonomik özellikleri ve psikolojik kimlik özelliklerinden oluşmaktadır. Montgomery (1998); başarılı bir kent ve kent kimliği yapılanması için uygulanması ve dikkat edilmesi gereken unsurları 12 maddede sıralamıştır:

- Gelişim yoğunluğu: Yeterli miktarda açık alana yer verilmelidir.
- Karma kullanım: Kamusal binalar, ofisler, dükkanlar imar adaları arasında homojen dağılmalıdır.
- İş birliği: Küçük ve büyük yatırımcılar, gelişim için iş birliği içinde olmalıdır.
- Adaptasyon: Yolların ve kamusal dış mekanların ömrü yapılarındakinden, yapıların ömürleri ise orijinal fonksiyonlarının ömründen uzundur. Bu nedenle yapısal uygulamalar esnek yapıda ve değişen ihtiyaçlara uyarlabilir olmalıdır.
- İnsan ölçeği: Yapı yüksekliklerinin cadde genişliklerine oranı, mekanlar arası uzaklık vb. ölçümlere dikkat edilerek kentler yapı baskısından korunmalı, insan ölçeğinde olması sağlanmalıdır.

- Kentsel yapılar ve geçirgenlik: Yapılar bir bütün olarak bitişik nizamda olmamalı, geçirgenliğe izin vermelidir. Yürünebilir yollar oluşturularak, dükkanların algılanması sağlanmalı ve ticari faaliyetler teşvik edilmelidir.
- Sokaklar: Sokaklar, çok amaçlı mekanlar olup toplumsal iletişim, sosyal yaşam, gezinti, gözlem ve kültürel paylaşım gibi kent yaşamının bileşenleri burada gözlenmektedir.
- Kamusal kullanıma ayrılmış mekanlar: Yaya yolları, rekreasyon alanları, en çok sevilen buluşma mekanları vb. alanlar sadece kalite ve standartların sağlanması açısından değil, aynı zamanda bu mekanların yaşatılması, psikolojik ve sembolik etkileri açısından da önem taşımaktadır.
- Ulaşım: Kaliteli ve farklı alternatifler sunan ulaşım ağı olmalıdır.

Çöl (1998); her kentin kimliğinin farklı algılanması sebebini oluşturan farklı kimlik belirleyicileri ya da kent kimliği ölçütleri için 12 madde belirlemiştir. Bunlar kentin fiziksel yapısı, sosyo-ekonomik yapısı, kültürel birikimi ya da yapısı, tarihi gelişimi, mekan karakteristikleri, biçimsel ve görsel karakteristikleri, kentlinin yaşam biçimi ve kalitesi, işlevleri, fiziksel çevresi ile toplumsal davranış ilişkisi, kent-doğa bütünlüğü, kentsel altyapı ve tipolojidir. Canter (1977) ve Punter (1991) kentsel mekanın başarılı olmasını sağlayan yer kimliğinin bileşenlerini aktiviteler, fiziksel çevre ve algı olarak belirlerken; Montgomery (1998) bu parametreleri detaylandırarak birbiri ile ilişkilerinin bir yerin kimliğini oluşturan paradigmlar olduğunu ifade etmiştir (Şekil 2.3).



Şekil 2.3. Yerin kimlik bileşenleri (Montgomery, 1998)

2.2.1. Doğal Çevre Kimlik Bileşenleri

Kentlerin yapısal çevresinin oluşumunu doğrudan etkileyen doğal kimlik bileşenleri, kentlerin kimliklerini kazanmasında en önemli faktörlerden biridir. Yerleşimin topoğrafyası, iklim özellikleri, coğrafi konumu, bitki örtüsü ve jeolojik yapısı kentin yerleşimi ve gelişimini etkilemesiyle kimlik kazanmasını sağlamaktadır. Doğal çevre kimlik bileşenleri mikro ölçekte bina tipolojisini, makro ölçekte ise kentin formunu etkilemekte ve yerleşmenin karakterinin oluşmasında önemli rol oynamaktadırlar. Sürekli etkileşim içinde bulunan bu bileşenler yapay çevre kimlik bileşenlerinin oluşmasında ve yerleşim yerlerinin birbirinden farklı olmasında önemli faktörlerdir.

Ocakçı (1993); doğal çevre bileşenlerinin bir kentin kuruluşundaki temel etken olduğunu ve kentin bulunduğu konum, topografik durumu, iklim koşulları, su ögesi, bitki örtüsü vb. doğal çevreden verilerinin ayırıcı etmen olduğunu vurgulayarak kente özgü kimlik kazandırdığını ifade etmiştir (Deniz, 2004). Kentin sahip olduğu doğal niteliği kentin dokusuna ve kimliğine yansımaktadır. Bu kapsamda bazı kentler dağ kenti, ova kenti veya kanal kenti gibi doğal niteliği ile anılmaktadır. Bu öğelerle uyum içinde olan kentlerin, kimlikleri de kalıcı olmaktadır (Can, 1999). Kente kimlik kazandıran doğal çevre kimlik bileşenleri, coğrafi konum ve topografya, iklim-bitki örtüsü ve jeolojik yapı olmak üzere üç grupta incelenebilir.

Coğrafi Konum ve Topografya

Dünya üzerinde yer alan her kent farklı bir coğrafi konuma sahip olmasıyla kendilerine özgü kimlik kazanmaktadırlar. Örneğin su üzerinde bir ada yerleşimi olan Venedik'in konumu ile boğazın iki yakasına yerleşmiş İstanbul'un Avrupa ve Asya kıtasını bağlayan konumda bulunması diğer kentlerden farklı yerleşim kimliği taşımaktadır. Bulundukları coğrafya ile uyumlu gelişen kentlerin yere özgü kimlik bileşenleriyle yapıları çevrenin oluşması kentlerin kimliklerinin eşsiz olmasına olanak sağlamaktadır (Şekil 2.4).



Şekil 2.4. Coğrafi konumun kent kimliğine etkisi a) İstanbul'un konumu b) Venedik'in konumu

Kentlerin üzerinde kurulu olduğu arazi parçası ve onun özellikleri kent formunun önemli belirleyicisidir. Arazinin topografik yapısının yüzey şekli düz, hafif eğimli, tepeli ya da dağlık olması ya da arazinin toprak özellikleri, bitki örtüsü, taş, kaya, kum gibi yüzeyleri veya deniz, göl, akarsu gibi su yüzeyleri içermesi kent kimliğinin bileşenlerinden biridir (Can, 1999). Bir kentin bulunduğu topografya yapıların konumlanmasını, tipolojisini, renk, doku ve malzemesini belirleyerek kentin genel karakterinin oluşumunu sağlamakta ve kente özgün kimlik kazandırmaktadır. Bu bağlamda, Ernst Egli'nin "die neue Stadt in Landschaft und Klima" adlı kitabında arazinin topografik koşullarına göre biçimlenen kentler; ovalar, yamaçlar, tepeler, semerler (iki tepe arasında), vadiler ve su kenarları olmak üzere altı alanda kurulduğunu ifade etmektedir (Birlik, 2006) (Şekil 2.5).



Şekil 2.5. Topoğrafyanın kent kimliğine etkisi a) Ova Yerleşimi-Yemen (URL-3)
b) Yamaç Yerleşimi-Şirince (URL-4) c) Tepe Yerleşimi-San Gimignano-Gordes (URL-5)

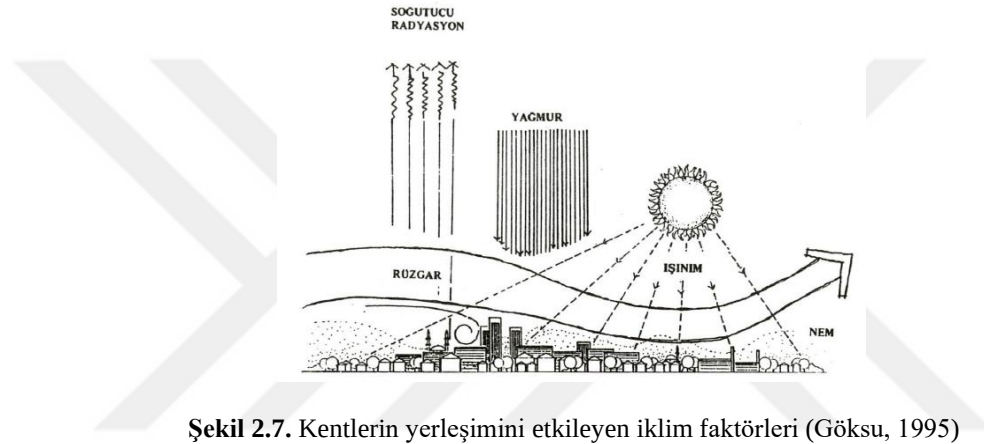
Konya ve Manisa gibi yerleşimler ova yerleşimine; Bodrum, Şirince, Safranbolu, Mardin, Trabzon, Antakya ve Harput gibi yerleşimler tepe ve yamaç yerleşimine, Göynük ise semerlerde yerleşime örnek verilebilir. Vadi yerleşimlerinden olan Amasya ve su kenarı yerleşimlerinden olan İstanbul, Antalya, İzmir yerleşim karakterleri olarak diğer kentlerden farklı yerleşim karakterine sahiptirler (Şekil 2.6).



Şekil 2.6. Topoğrafyanın kent kimliğine etkisi a) Semerlerde yerleşim-Bolu Göynük (URL-6) b) Vadi yerleşimi-Amasya (Özkaynak Kişisel Arşiv, 2019) c) Su kenarı yerleşim-Venedik (URL-7)

İklim ve Bitki Örtüsü

Güneş ısısı ve geliş yönü, yağış miktarı, hakim ya da olumsuz rüzgar yönü gibi faktörleri barındıran iklim yapısı binaların ve kentlerin oluşumunda önemli bir belirleyici olmaktadır (Şekil 2.7). Kentin yer aldığı bölgenin iklimi ile renk, malzeme ve çatı biçimi gibi bina karakteristik özellikleri mimari tasarım veya uygulamalarda farklılaşmaktadır. Bölgenin iklimi mimari ölçekte binaların güneşe yönelmeleri, çatı eğimi, pencere büyüklükleri ve konumlarında yönlendirici etmen olurken, kentsel ölçekte binaların yerleşimlerinde, sokakların dar ya da geniş olmasında, kapalı ve açık alanların dağılımında etkili olarak kentin morfolojisinde belirleyici olmaktadır.



Şekil 2.7. Kentlerin yerleşimini etkileyen iklim faktörleri (Göksu, 1995)

Türkiye'nin farklı iklim bölgelerinde çeşitli karakteristik özelliklere sahip yerleşim alanları özgün dokuların biçimlenmesinde etkin rol oynamışlardır. Türkiye'nin güney bölgelerinde yer alan yerleşimlerde dar ve binaların gölge oluşturduğu sokaklar serin rüzgarları alabilecek şekilde yönlendirilirken, kuzeydeki yerleşimlerde güneşe açık ama rüzgarları perdeleyecek biçimde şekillenmiştir (Eruzun, 1989). Kentsel mekanlar ise iklim bölgesinin sıcak ya da soğuk koşullarına uyum sağlayacak biçimde içe dönük ve yoğun yapılaşma gösterirken; ılıman iklime sahip olan bölgelerde dışa açık ve az yoğun bir yapılaşma meydana geldiği görülmektedir. İklim koşullarına göre kentler farklı çözümlemelerden, yapısal elemanlardan, yapı biçimlerinden ve malzemelerden oluşmaktadır (Can, 1999) (Şekil 2.8).



Şekil 2.8. İklimin kent kimliğine etkisi a) Mardin (URL-8) b) Santorini Adası/Yunanistan (URL-4) c) Rize (URL-9)

Soğuk iklim koşullarında; yüzey-hacim oranının minimum düzeyde tutulmasıyla ısı kaybı önlenmeye çalışılırken, sıcak iklim koşullarında yüzey-hacim oranı yükseltilmeye ve hava sirkülasyonun sağlanması amaçlanmaktadır. Sıcak iklim koşullarında ise binalar; coğrafi konumuna göre (kuzey ya da güney yarımkürede yer almasına göre) güneşin daha az geldiği cepheler tercih edilmekte; daha şeffaf, büyük pencereli, geniş balkonlar ve teraslar tasarlanmaktadır. İklim koşullarına göre çok yağış alan bölgelerde yer alan kentlerin çatıları çok eğimli olarak tasarlanırken, yağışın az olduğu sıcak iklimlerde teras çatılar yapılmaktadır. Örneğin fazla yağış alan bir bölgede yer alan Hollanda'nın kent dokusunda dik çatılar, sıcak iklim bölgesinde yer alan Bodrum-İzmir'de ise teras çatılar kent kimliğini oluşturan yapısal elemanlardır.

Kentin doğal bileşenlerinden biri olan bitki örtüsü ise kentin konumuna ve iklimine göre farklılık göstermektedir. Ağaç yapısındaki değişiklikler kentlerin farklı algılanmasını sağlayarak, yerel kimliği oluşturmaya katkıda bulunmaktadır. Sıcak iklimlerde kurak iklime dayanıklı geniş yapraklı ağaçlar; soğuk iklimlerde ise soğuğa ve dona dayanıklı ince yapraklı ağaçların oluşturduğu yeşil doku kentin kimliğinin farklılaşmasına neden olmaktadır. Bitki örtüsü özelliklerine göre yapıların malzeme kullanımında farklılıklar görülmektedir. Ormanlık bölgede bulunan bir yerleşimde malzeme olarak ahşap kullanılması buna örnek verilebilir.

Jeolojik Yapı

Kentin jeolojik yapısı kentte büyük oranda kullanılan yapı malzemesini, yapıların boyutlarını ve yüksekliklerini etkilemektedir. Yapıların boyutlarının farklılaşması kentin kendine özgü silüetinin oluşmasını sağlarken, yerel malzemenin kullanılması kentin yere özgü kimliğinin oluşmasındaki en önemli bileşenlerdendir. Kapadokya, Pamukkale Travertenleri, Sille Taşı veya Efes Mermeri gibi bölgesel yapı malzemelerinin

kullanılması ile bölgenin özgün mimari karakteri oluşmaktadır. Jeolojik yapının kum, çakıl veya taştan oluşması kentin yerleşim ölçeğini etkilemektedir. Örneğin, New York'un Manhattan yarımadasında sağlam olan kaya zeminin sağladığı elverişli jeolojik yapı yerleşimin gökdelenlerle kuşatılmış olmasında önemli rol oynamaktadır. Yeraltı sularının yüksek olması nedeniyle Venedik ve Amsterdam'da yer alan yapıların kazık temellerin üzerinde inşa edilmesi jeolojik yapının kentin yerleşimine etkisini göstermektedir (Şekil 2.9).



Şekil 2.9. Jeolojik yapının kent kimliğine etkisi a) Kapadokya b) Pamukkale (URL-10) c) New York (URL-11)

2.2.2. Yapay Çevre Kimlik Bileşenleri

Bir yerleşimin kimlik oluşturma potansiyeli en yüksek olan bileşen insan eliyle yapılmış çevrede yer alan yapılarla, yapıların bir araya gelerek oluşturduğu yapı gruplarının meydana getirdiği kent dokusudur.

Kentsel ya da kırsal yerleşimlerde insan eliyle yapılan yapılar, konutlar, anıtlar, köprüler, sokak ve caddeler fiziksel çevre ya da yapı çevre olarak da adlandırılan yapay çevreyi oluşturmaktadır. Yapay çevre oluşturulduğu dönemde toplumların bilgi, teknoloji, toplumsal değerler ve kültürünün bir ürünüdür (Keleş ve Harmancı, 1993).

Kentteki yapay çevre bileşenlerinden olan yapı grupları ve yerleşimlerin görsel karakterleri, bu yapıların bir araya geliş modeline ve mekânsal ilişkilerine bağlı olarak gelişmektedir. Bir araya geliş modeli ve mekânsal ilişkilerin toplum yapısını yansıtmaları bakımından tek yapı ölçeğine oranla daha önemlidir. Bu durumda yapısal yoğunluk, yapılar arasındaki boş alanlar oranı, büyüklük ve yapı sayısı göz önünde bulundurulmaktadır. Bir araya geliş modeli ise serbest ya da belirli bir düzene göre olabilmektedir. Buna bağlı olarak mekânsal ilişkiler farklılaşmaktadır (Erton, 1995). Kentte yer alan yapıların yükseklikleri, formları, araziye yerleşme biçimleri, sokakların birbirine dik-organik yapıda olması, dar-geniş olması ve yapıların bir araya geliş şemaları kentin dokusunu oluşturarak kentin kimliğini yansıtmaktadır. Kent dokusundaki

farklılaşmalar ve yere özgü tasarımlar kentlerin kimliklerinin özgün olmasına katkıda bulunmaktadır. Yapıların yükseklikleri, kat adetleri, kapı-pencere boyutları, cephe oranları, insan ölçüsü ile olan ilişkisi, çatı formu, balkon, çıkma ve teraslar, kapı ile pencere tipleri, renkleri, kullanılan yapı malzemesi (taş-ahşap-kerpiç-tuğla, betonarme, çelik) ve saçak genişliği gibi öğeler kentin mimari özelliklerini yansıtmaktadır.

Yapay çevreye kimlik kazandıran bileşenler her kentin özgün dokusuna çeşitli anlamlar yüklemektedir. Ocakçı (1993) yapay çevre kimlik elemanlarını form-görüntü, yer-konum ve anlam faktörü olmak üzere üç bölümde değerlendirmiştir. Yapay çevrenin sahip olduğu kontur, biçim, oran, strüktür, malzeme, doku ve simgesel değeri form ve görüntü faktörünü kapsamaktadır. Yapay çevre elemanları ile etkileşim halinde bulunan doğal çevre yer ve konum faktörünü oluşturmaktadır. Yapay çevrenin işlevsel önemi veya sembolik bir değeri ise anlam faktörünü ifade etmektedir. Örneğin Safranbolu ya da Mardin form ve görüntü, İstanbul yer ve konum, Çanakkale ise anlam faktörü ile kimlik kazanmaktadır. Kentlerde inşa edilen yapıların mimari üslupları kent kimliğinin unsurları arasında yer almaktadır. Belirgin bir mimari stil ve yapı malzemesi ile oluşturulmuş yapıların yer aldığı kentlerde kazanılan bir kimlikten söz etmek mümkündür. Yapıların inşa edildikleri dönemin mimari stil anlayışı, yapı malzemesi, tasarım ölçütleri, estetik algıları, toplumun sosyal, kültürel ve ekonomik yapısı kentin mimarisini yönlendiren faktörlerdir. Kent kimliğinin yapay kimlik bileşenleri yerleşim ve donatı ölçeğinde iki kategoride incelenebilir.

A. Yerleşim Ölçeğindeki Yapay Çevre Kimlik Bileşenleri

Yapay çevre kimlik bileşenlerinin büyük çoğunluğunu oluşturan yerleşim ölçeğindeki kimlik bileşenleri; caddeler, sokaklar, meydanlar, açık alanlar ve yerleşim bölgeleri gibi alanların arazi üzerinde konumlanmasıyla oluşmaktadır (Deniz, 2004). Yerleşim ölçeğindeki yapay çevre kimlik bileşenleri, kentsel doluluklar ve kentsel boşluklar olarak sınıflandırılmaktadır. Binalar ve yapılar kentsel dolulukları meydana getirirken; yollar, sokaklar, caddeler, meydanlar ve açık/yeşil alanlar ise kentsel boşlukları oluşturmaktadır.

Kentsel Doluluklar / Binalar ve Yapılar

Binalar veya yapılar bireyin gereksinimlerini karşılamak ve eylemlerini en iyi düzeyde gerçekleştirmek amacıyla tasarlanan yapay çevre kimlik bileşenleridir. Yapay çevre elemanları bulunduğu çevre içinde dolulukları oluşturan ve oluşumları bakımından

aralarında tasarlanan alanlar ile yol, sokak, cadde, meydan ve yeşil alanlar gibi kentsel boşlukları oluşturarak sınırlamaktadır. Yapılar kullanıcılarının dünya görüşü, ideolojileri ve yaşam biçimlerini oluşturan kültürel kimliklerini yansıtmaktadır (Şekil 2.10). Kortan (1993); yapıların görünümleri ile yansıttıkları özellikleri şu şekilde sınıflandırmıştır (Kodal, 2014):

- Ait olduğu çağı (Orta Çağ veya Rönesans Dönemi gibi)
- Dünya görüşünü veya yaşam biçimini (İslam kültürü ve Hint kültürü gibi)
- Yönetim şeklini veya siyasi rejimi (Totaliter düzen veya demokratik düzen gibi)
- Ait oldukları toplumları (Osmanlı mimarisi veya Japon mimarisi gibi)
- Sembolleri (Paris Eiffel Kulesi veya Sydney Opera Binası gibi)
- Tasarım ideolojisini veya mimari akımı (Brütalist veya Post Modernist akım gibi)
- Mimarın benimsedikleri üsluplarını (Frank Gehry ve Tadao Ando gibi)
- Niteliğini (Özgün, sıradan, basit ve abartılı gibi)
- Duruş ifadesini (Statik ve dinamik gibi)
- Kullanım amacını (Konut ve müze gibi)
- Kişileri veya olayları (Firavunlar için yapılan Mısır piramitleri veya IV. Murat'ın Bağdat seferi için yapılan Bağdat Köşkü).



Şekil 2.10. Kentlerin kimliğini yansıtan önemli yapılar a) Mısır Piramitleri (URL-12) b) Sydney Opera Binası (URL-13) c) Taç Mahal-Hindistan (URL-14)

Tarihi, kültürel, ekonomik ve estetik değer taşıyan anıtsal ve sivil mimari yapılar biçimsel karakteristikleri, kütle ve cephe özellikleriyle kentlerin kimliklerini yansıtmaktadır. Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi'nin (ICOMOS) Ekim 1999'da Meksika'da yapılan 12. Genel Kurulu'nda onaylanan Geleneksel Mimari Miras Tüzüğü'ne göre geleneksel yapılar; çevreye uygun yöresel veya bölgesel kimliği, toplumun yapı geleneğini, üslup, biçim ve görünüş tutarlılığını veya geleneksel yapı türlerine bağlılığı, geleneksel tasarım ve yapı ustalığını, geleneksel yapımlarının

ve zanaatlarının etkin uygulamasını, işlevsel, sosyal ve çevresel kısıtlamalara yanıt verebilmeyi ortaya koymaktadırlar (Şekil 2.11).



Şekil 2.11. Kentlerin kimliğini yansıtan geleneksel konutlardaki uyum ve oran a) Bodrum-Muğla (URL-15) b) Safranbolu Evleri/Karabük c) Yalıbozu evleri/Amasya (Özkaynak kişisel arşiv)

Kentsel Boşluklar/Kamusal Dış Mekanlar

Kentlerde konutlar, anıtsal yapılar, kamusal binalar gibi kentsel dolulukların dışında kalan yollar, caddeler, parklar, meydanlar, yeşil alanlar, kıyı alanları ve rekreasyon alanları gibi açık mekanlar kentsel boşlukları oluşturmaktadır.

Krier (1979)'e göre bir kentin açık alanları; bireylere istemli ya da istemsiz gelişigüzel hareketlilik sağlayan, sürekli olarak yönlendirici etkiye sahip, hareketin yanı sıra durağanlığa olanak tanıyan mekanlar olarak tanımlanmaktadır. Kentlilerin sosyal ve ekonomik durumları ile ilgili ipucu veren kamusal mekanlar yerel kimliği yansıtır (Oktay, 1999). Avrupa Konseyi (1986) kamusal mekanların önemlerini şu şekilde tanımlamaktadır (Woolley, 2005):

- Kamusal açık alanlar, kent mirası için önem teşkil eder.
- Bir şehrin mimari ve estetik bakımdan güçlü bir elemanıdır.
- Önemli bir eğitimsel rol oynar.
- Çevrebilimsel yönden ve sosyal etkileşim için önemlidir.
- Toplum gelişimini güçlendirir.
- Özellikle kişilerin psiko-sosyal gerilimlerini dengelemeye yardımcı olur.
- Bir toplumun eğlence ve boş zaman ihtiyaçlarını karşılamakta önemli rolü vardır.
- Çevresel gelişim içinde ekonomik bir değeri vardır.

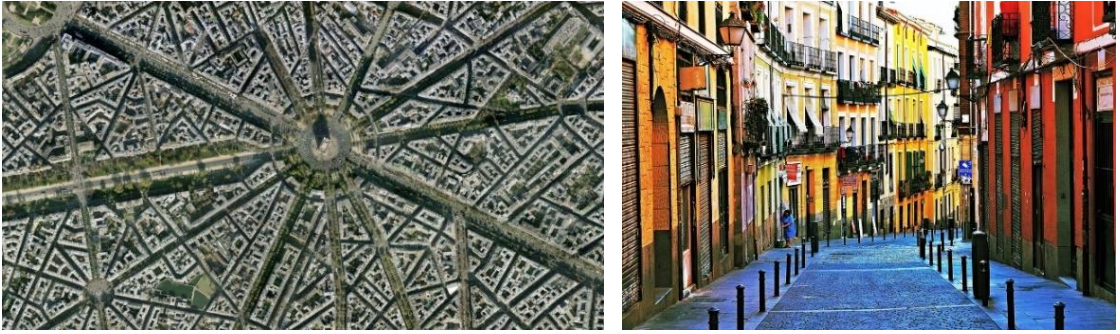
Lynch (1960) “The Image of the City” adlı kitabında Boston, Jersey City ve Los Angeles şehirlerinde yapmış olduğu çalışmada, kent kimliği bileşenlerinden yapay çevre kimlik bileşenlerini yollar, düğüm-kesişim noktaları, yerleşim bölgeleri, belirgin işaretler ve sınırlar olmak üzere beş grupta sınıflandırmıştır (Şekil 2.12).



Şekil 2.12. Kentsel yerleşimin beş temel bileşeninin kent düzlemindeki gösterimi (Lynch, 1960)

a. Yollar (Path)

Sokaklar, yürüyüş yolları, transit hatlar ve kanallar olarak ifade edilen yollar bir kullanıcının ara sıra veya sıklıkla hareket ettiği kanallar olarak ifade edilmektedir. Yollar üzerinde ilerlerken kullanıcılar kenti gözlemleyerek, kente dair bilişsel haritalar oluştururlar. Bu akslar üzerinde diğer çevresel unsurlar düzenlenerek ilişkilendirilmektedir (Lynch, 1960). Yol biçimi, kurgusu, yol etrafındaki cephe karakteristikleri ve zemin kaplaması gibi yapay çevre kimlik bileşenleri kentin algılanmasına yardımcı olmaktadır (Deniz, 2004) (Şekil 2.13).



Şekil 2.13. Yollar a) Paris'in ırsısal yolları (URL-16) b) Madrid'in organik sokakları (URL-17)

b. Odak Noktaları (Node)

Odak noktaları bir kentte gözlemcinin ulaşabileceği stratejik öneme sahip seyahat ettiği yoğun noktalardır. Kullanımları oldukça yoğun olan meydanlar ve sokakların birleşme noktaları kentlerin odak noktalarıdır.

Kavşaklar, ulaşımında mola yerleri, yolların bir kesişimi, yaklaşması, sokak köşesinde bir mekan veya bir yapıdan diğerine geçiş alanları kentin odak noktalarıdır (Lynch, 1960). Kentteki büyük bir meydan, metro istasyonu, stratejik ve diğerlerinden farklı alanlar, kesişim noktaları olarak hizmet etmekte ve faaliyetler yoğunlukla bu

noktalarda yoğunlaşmaktadır (Arabulan, 2008). Venedik'te San Marco Meydanı, Moskova'da Kızıl Meydan, Londra'da Trafalgar Meydanı, Roma'da Aziz Peter Meydanı, Tahran'da Özgürlük Meydanı ve İstanbul'da Taksim Meydanı ile Sultan Ahmet Meydanı odak noktalarına örnek olarak verilebilir (Şekil 2.14).



Şekil 2.14. Odak noktaları a) San Marco Meydanı-Venedik (URL-18) b) Times Meydanı-New York (URL-19) c) Kızıl Meydan-Moskova (URL-20)

c. Yerleşim Bölgeleri (District)

Bölgeler, kullanıcının zihinsel olarak girdiği ve tanımlayıcı bir karaktere sahip olduğu kabul edilen, kentin iki boyutlu ve orta büyüklükteki bölümleridir. Kentler yolların veya bölgelerin baskın unsurlar olup olmadığı konusunda bireysel farklılıklar ile yapılandırılmaktadır (Lynch, 1960). Bir kentte cephelerin benzerliği, malzeme, biçim, süsleme, renk, yükseklik, pencere düzeni ve fonksiyonlar ana bölgeleri belirleyen ipuçlarıdır. Bölgelerin farklı türde sınırları vardır. Bu sınırlardan liman, nehir veya park gibi sınırlar belirginken; alışveriş bölgesi, büro bölgesi, ticaret, turizm, konut ve sanayi alanları gibi sınırlar belirsiz olabilmektedir (Deniz, 2004).

d. Belirgin İşaretler (Landmark)

Kentlerin sembolleri haline gelen ve totem olarak ifade edilen kente özgü bir imge olan landmarklar, kentin tanımlanmasını sağlayarak kentlinin aidiyet hissinin oluşmasını sağlayan kent simgeleridir.

Referans noktası olarak da tanımlanan, bir kenti veya bölgeyi simgeleyen, diğer yerleşim yerlerinden ayırt ediciliği sağlayan ve bulunduğu yere kimlik katan işaretler landmark olarak tanımlanmaktadır. Bu işaretler bir yapı, işaret, mağaza veya dağ gibi fiziksel bir nesne olabilmektedir (Lynch, 1960). Sembolik önemlerine rağmen, yapılaş dönemleri ve boyutlarıyla bir simge iyi kimliklendirilmiş bir imaj haline getirebilmektedir. Genellikle keşişim noktalarında yer alan sembol olmuş elemanlar birçok bakış açısından görülebilmektedir (Deniz, 2004). Bulundukları kentlerin simgesi

haline gelmiş olan Eiffel Kulesi, Özgürlük Anıtı, Burç Halife, Burj Al Arab Oteli, Sidney Opera Binası veya Mısır Piramitleri gibi yapılar kentin tanınmasında önemli rol oynamışlar ve kent imgesi haline gelmişlerdir (Şekil 2.15).



Şekil 2.15. Landmarklar a) Eiffel Kulesi/Paris (URL-21) b) Özgürlük Anıtı/ABD (URL-4) c) Burç Halife/Dubai (URL-22)

e. Sınırlar (Edge)

Kullanıcı tarafından kullanılmayan veya yol olarak kabul edilen doğrusal elemanlar olan sınırlar (ayrıntılar veya kenarlar), eksenleri koordine etmekten ziyade yanal referanslardır. Bu tür kenarlar, bir bölgeyi diğerinden ayırarak daha fazla veya daha az nüfuz edebilen engeller ya da iki bölgenin birbirine bağlandığı ve birleştiği hatlar olabilmektedirler (Lynch, 1960). Kent içinde yer alan kıyılar, demiryolu hatları, kentin gelişme alanı sınırları, akarsular, sur ya da kale duvarları kentin belirgin sınırları olarak kenti bölerek ayırırlar.

B. Donatı Ölçeğindeki Yapay Çevre Kimlik Bileşenleri

Oturma elemanları, sokak lambaları, posta kutuları, telefon kulüpleri ve çöp kutuları gibi kent mobilyalarını donatı ölçeğindeki kentsel kimlik bileşenleri olarak tanımlanabilir.

Kentle kullanıcı arasındaki bağlantıyı sağlayan bu elemanlar üç kategoride sınıflandırılmaktadır (Arabulan, 2008):

- **Dinlenme, eğlence ve spor eylemlerine yönelik kent mobilyaları:** Oturma elemanı, gölgelikler, piknik elemanı, çocuk oyun elemanı, seyir elemanı, satranç ve masa tenisi gibi elemanlar bu grupta yer alan kent mobilyalarıdır.
- **Hizmet ve alışveriş eylemlerine yönelik kent mobilyaları:** Duraklar, telefon kabinleri, hizmet üniteleri, büfe ve satış üniteleri bu grubun başlıca elemanlarıdır.

- **İletişimle ilgili kent mobilyaları:** Bilgilendirme, yönlendirme ve reklam amaçlı mobilyalardır. Trafik levhaları, bilgilendirme levhaları, perde ve arkadlar, ilan, afiş elemanları ve reklam panoları başlıca iletişim ağırlıklı kent mobilyalarıdır.

Kentin tarihsel, sosyal ve kültürel yapısını yansıtan donatı ölçeğindeki kimlik bileşenleri kent mekanlarına görsel zenginlik katmakta ve kente kimlik kazandırmaktadır. Londra'nın sembolü haline gelmiş olan kırmızı çift katlı otobüsleri, kırmızı telefon kulübeleri veya Amsterdam'ın "I Amsterdam" yazılı kent donatıları kent imgesi haline gelmiştir (Şekil 2.16).



Şekil 2.16. Kentsel donatılar a) Londra kırmızı otobüs (URL-23) b) Londra telefon kulübeleri (URL-24) c) Amsterdam (URL-25)

2.2.3. Toplumsal Kimlik

Kent kimliğini oluşturan bileşenlerden bir diğeri ise; birey ve toplum kimliğidir. Tarihi süreç içerisinde kentlerde yaşayan toplumların kültürleri, inançları, değerleri ve alışkanlıkları sosyo-kültürel kimlik bileşenlerini oluşturarak toplumsal kimliği belirlemektedir. Her toplumun kendine özgü yaşam tarzı mekan oluşumunda ve yerleşim biçimlerinin şekillenmesinde etkili olmaktadır. Bunun yanı sıra kentlerin ekonomik durumları, yönetim şekilleri ve demografik yapıları kentlerin şekillenişinde önemli rol oynamaktadır. Bu nedenle kentlerin kimliklerinin oluşumunda sadece doğal ve yapay çevre özellikleri değil, aynı zamanda toplumsal çevrenin yüklediği anlamın göz önüne alınması gereklidir.

Toplumun sosyal ve kültürel kimliği yapıları çevrenin kimliği ile sürekli bir etkileşim içinde olarak birbirini etkilemektedir. Toplumsal yapının sahip olduğu değerler fiziksel çevrenin oluşmasında en önemli etmenlerdendir (Biol, 2007). Bir kentte yapıları çevrenin kimliği, bir yandan kent kimliğinin önemli bir parçasını oluştururken, diğer yandan da o kentteki toplumsal ve kültürel yaşama ilişkin ipuçları vermektedir. Yapıları çevrenin kimliğini oluşturan değerlerin zenginliği, kentteki sosyal ve kültürel yaşantı

zenginliğini ifade etmektedir. Çünkü kolektif kimlikler, sosyal yaşamın mekansallaşması aracılığıyla kurulan sosyal yapılardır (Neill, 1997). Bireylerin yaşadıkları mekan, mimari çevre ve kent bütünü ile uyumlu bir ilişki kurulmasıyla yere aidiyet ve kimlik oluşumundan bahsedilebilmektedir (Can, 1999). Bir kentte yaşayan bireylerin deneyimleri, yaşadıkları çevreyi algılama biçimleri ve kentin bilişsel hafızada yer etme biçimleri ile kentlerin kimliklerini tanımlamak mümkündür (Relp, 1976).

Kent birey için yalnızca içinde yaşanılan bir çevre bazı etkinliklerin yapıldığı ya da yaşam için gerekli ekonomik gelirin sağlandığı alanlar anlamına geliyorsa ve maddi niteliğin dışında bir ifadesi yoksa kentin kimliğinden değil, kimliksizliğinden söz edilebilmektedir. Kişiler yaşadıkları mekana değerler yükledikleri ve yere bağlandıklarında bu değerler için bazı fedakarlıklarda bulunmaya başladıklarında anlamlı bir kimliği oluşmaktadır (Tekeli, 1990). Bu nedenle fiziki çevre ile içinde yer alan yaşam biçimi bir bütün oluşturduğunda kent kimliğinden bahsedilebilmektedir. Ocakçı (1993); kent kimliğinin birey ve topluma bağlı olan bileşenlerini demografik yapı, kurumsal yapı ve kültürel yapı olmak üzere üç grupta sınıflandırmıştır (Tablo 2.1).

Bir toplumun siyasal, ekonomik, askeri ve dini yapısı bir toplumun kimliğini oluşturmakta ve dolayısıyla kentin yapay çevresinin oluşumuna katkı sağlamaktadır (Can, 1999). Avrupa ve İslam kentleri arasındaki toplumun ideolojik yapısındaki farklılıklar mekânsal gelişime yansımaktadır. İslam kentlerinde dini merkez olan caminin yanında kültürel, eğitimsel ve kültürel işlevlerin yer alması kentin kimliğinin oluşmasında en önemli etmendir (Aslanoğlu, 2000). Toplumsal kimlik bileşenlerinden demografik yapı kentlerin büyüklüğü ve biçimlenişi açısından önem taşımaktadır. Kalabalık nüfuslu kentlerde daha sıkışık düzende yoğun yapılaşmanın gerekmesi buna örnek olarak verilebilir.

Tablo 2.1. Toplumsal kimlik bileşenleri

1.Demografik yapı elemanları	Nüfusun büyüklüğü, yoğunluğu, artış oranı Yaş gruplarının dağılımı, toplam nüfus içindeki oranları Çalışan nüfus oranı, niteliği Doğum ve ölüm oranı Belirgin, ortak, fizyolojik özellikler
2.Kurumsal yapı elemanları	Politik, yönetsel, hukuksal yapı Ekonomik yapı Teknoloji düzeyi Askeri yapı Dini yapı
3.Kültürel yapı elemanları	

Tylor'un tanımına göre kültür, toplumun bir üyesi olarak, insan türünün öğrendiği, edindiği, bilgi, sanat, gelenek-görenek ve benzeri yetenek, beceri ve alışkanlıkları içine alan karmaşık bir bütündür (Güvenç, 2002). Kültür insanlar arasındaki ortak inançlar, değerler, hareket ve davranış tarzlarıdır. Bir toplumun şarkıları, dansları, oyunları, aile ve eğitim biçimleri, sosyal kuralları ve dili o toplum kültürünün öğeleridir. Kültür, toplumun bireyleri tarafından öğrenilen ortak davranışlardır (Asna, 1998). Bir kimlik ögesi olan kültür, toplumun geleneğini, göreneğini, yaşama biçimini, adetlerini, alışkanlıklarını kapsayan bir kavram olduğu için kültür ve kimlik arasındaki ilişkinin vurgulanması önem taşımaktadır. Bir toplumun kültür düzeyinin seviyesi, toplumu oluşturan bireylerin yarattığı çevrenin kimliğini belirlemede ve yönlendirmede etken olarak görev yapmaktadır (Beyhan ve Ünügür, 2005) (Şekil 2.17).



Şekil 2.17. Kültür, eylem ve mekan ilişkisi modeli (Gür, 1996)

Kültür, toplumlar arasındaki kültürel alışverişlerde olumlu veya olumsuz olarak etkilenebilmektedir. İçinde bulunduğumuz çağın teknolojik değişimleri ile dünyadaki kültürler birbirinden etkilenebilmektedir. Toplumların kültürel özellikleri, yaşam tarzları ve eylemleriyle mekanların ve kentlerin biçimlenmesini sağlamışlardır. Kültürler arası meydana gelen etkileşim ve değişimlerle meydana gelen mekânsal değişimler kent kimliğinin değişiminde etkili olmaktadır. Bir kentte yaşayan bireylerin kültürü, dünya görüşü ve değerleri toplumların yaşam biçimini oluşturmaktadır. Toplumların yaşam biçimlerinin etkinlik ve eylemlere yansması ise kentsel formlar ve tipolojileri oluşturmaktadır (Rapoport, 1977). Gür (2000); konut biçiminin belirlenmesinde etkili olan faktörleri doğal, sosyal ve kültürel belirleyiciler olarak sıralamıştır. Konutlar ve diğer yapılar bir araya gelerek yerleşimleri oluşturduğu düşünülürse, konut biçiminin belirlenmesindeki etkenler kentin biçimlenmesini de etkilemektedir (Tablo 2.2).

Tablo 2.2. Konut biçiminin belirleyicileri (Gür, 2000)

Doğal Belirleyiciler	Sosyal Belirleyiciler	Kültürel Belirleyiciler
İklim	Toplumsal teknik bilgisi	Dünya görüşü (kültürel değerler ve normlar)
Topografya	Yasal düzenlemeler	Yaşam biçimi ve davranışlar
Çevresel örüntü, doku	Toplumsal refah düzeyi	Çevre kullanım normları
Çevrede var olan malzeme vb.	Toplumsal yapı	Konutun kullanım ve anlamı
	Aile-toplum ilişkileri	

2.3. Kent Kimliğinin Değişimi

Kentler değişen ve gelişen koşullara bağlı olarak hem fiziksel hem de toplumsal açıdan değişimlere maruz kalmakta ve böylece kentlerin kimlikleri değişmektedir. Kent kimliği, değişmez değil, dinamik bir yapıdadır. Kentler, günümüzde artan doğal afetler, küresel ısınma gibi tehditler, savaşlar vb. etkilerden dolayı fiziksel olarak değişime uğrayabilmekte ve bu değişimler kent kimliğini etkilemektedir. Ayrıca planlama ve tasarım kararlarıyla kentlerin fiziksel özellikleri ve kimlikleri değiştirilip, dönüştürülebilmektedir.

Sürekli değişim ve etkileşim içinde olan toplum ve insan ilişkileri kimliğin yeniden tanımlanmasını ya da üretilmesini gerektirmektedir. Her dönemde toplumun oluşturduğu bu tanımlamalar geçmişten öğeler, öğelerin yeniden yorumlanması ya da tamamen yeni öğeleri içermektedir (Tekeli, 1990). Kimliklerini hızla yitiren kentler doğal afetler, teknolojik gelişim, demografik değişim, vandalizm ve idari yaptırımların etkisi altında kalarak değişime uğramaktadır (Birlik, 2006) (Tablo 2.3). Kent kimliğinde meydana gelen değişimler fiziksel değişim, nüfus değişimi, teknolojik değişim, yasal ve yönetsel süreç olarak dört maddede incelenebilir.

Tablo 2.3. Kent kimliğinin değişimine neden olan faktörler

Doğal Afetler	Vandalizm	İdari Yaptırımlar
Deprem	Savaş	Halkın Bilinçlenmesi
Sel ve taşkınlar	Kundaklama	Maddi İmkansızlıklar
Yangın		Uzmanlaşma ve İş Bölümü
		Kültür ve Tabiat Varlıklarını
		Koruma Kurulları
Teknolojik Gelişmeler	Demografik Değişim	Tek Yapı Ölçeğinde Koruma
İşlevsel Eskime	Yerleşim Ölçeğinde	Planlama ve Uygulama Kararları
Çarpık Kentleşme	Toplumsal Ölçekte	Restorasyon Süreci
Küreselleşme		İmar Affı
		Yeni Tasarımlar

2.3.1. Fiziksel Değişim

Fiziksel değişimler kentin yapay çevresinin oluşmasını doğrudan etkilemekte ve kentlerin kimliklerinde değişime sebep olmaktadır. Doğal afetler, teknolojik gelişmeler, savaşlar ve kundaklamalar fiziksel değişime sebep olan faktörlerdir (Şahin, 2010). Deprem, sel, fırtına, yıldırım düşmesi, toprak kayması ve çığ düşmesi gibi doğal afetler kentlerde yıkıma sebep olan olaylardır. Doğal afetler meydana geldiğinde kentlere tek yapı ölçeğinde hasarlar verebildiği gibi, kent dokusunun kaybına neden olarak kentlerin kimliklerinin tahrip olmasına da yol açabilmektedir. Savaşlar ve kundaklamalar kentin kimliğini değiştiren, hatta yok olmasına neden olan önemli faktörlerdir. II. Dünya Savaşı sonrası Avrupa'daki birçok kentin tarihi merkezlerinin zarar görmesi kentlerin kimliklerini kaybetmelerine neden olmuştur. Örneğin Polonya'da II. Dünya Savaşı sırasında Naziler tarafından kent merkezinde tarihi yapıların yok edilmesiyle kent kimliğinin kaybedilmesinin ardından, savaştan önceki halinin yeniden inşa edilmesiyle kimliğin ve belleğin devamlılığını sağlamak amaçlanmıştır. Bosna-Hersek'in en önemli kimlik sembollerinden biri olan Mostar Köprüsü'nün savaşta yıkılmasının ardından tekrar inşa edilerek kent belleğindeki yerinin korunması sağlanmıştır. İstanbul'da ise çıkan yangınlar kentin dokusunu oluşturan pek çok ahşap binanın yok olması kimliğin geri dönülemez kaybına yol açmıştır.

2.3.2. Demografik Değişim

Nüfus hareketleri, yatay ve dikey toplumsal hareketler, kentsel alanda oluşan rantlar ve bu rantların dağıtım-tüketim ilişkilerinin merkezi olarak yönlendirilememesi, yönü, ritmi ve yeterince kentlileşmeden kentleşme olgusu gibi nedenler kentlerin sosyal ve buna bağlı olarak mekânsal yapılanmalarında önemli değişikliklere neden olmuştur (Goncagül, 2007). Kentlerin hızla büyümesi plansız ve altyapısız konut alanlarının oluşmaya başlaması çarpık kentleşmeye sebep olmuştur. Kentlere göç edenlerin konut ihtiyacını kent çeperlerinde gecekondulaşmayla karşılaması, özellikle İstanbul ve Ankara gibi büyük kentlerde gecekondulaşmayla bölgeleri oluşmasına yol açmıştır. Toplumsal yapıda meydana gelen nüfus hareketleri kent kimliğinin değişmesine etki etmektedir.

2.3.3. Teknolojik Değişim

Teknolojik gelişmelerle yeni yapım sistemleri ve malzemeleri üretilmektedir. Kentteki ulaşım sistemleri ve biçimleri değişmekte, motorlu araçların, raylı sistemlerin, yeraltı ulaşım mekanizmaları ve köprülerin yapılmasıyla yerleşimler yeni bir kimlik

kazanmakta veya mevcut kimliği değişmektedir (Erip, 1998). Teknolojide elde edilen gelişmelerle üretilen betonarme ve çelik gibi yeni yapım malzemelerinin üretilmesiyle yeni yapım tekniklerinin çok katlı konutların yapılmasına olanak tanınması kentlerin silüetini değiştiren en önemli faktörlerden biridir. Kentleşmenin yoğun olduğu bölgelerde hızlı konut talebi artışının kontrol edilemeyen beton bloklar ile çözülmeye çalışılması kentlerin kimliklerinin zarar görmesine yol açmıştır.

Kentin yerleşik dokusu, tarihsel merkezi ve yakın çevresi, olduğundan daha yoğun kullanımlara dönüştürme istemi ile yıkıp yenileme, yükselip yoğunlaşma sürecine girmiştir. Yerleşik kent mekanı üzerinde yaratılan değişim ve dönüşüm baskıları yüzünden kaderine terk edilen kentin kültürel mirası, tarihsel alanlar, eskime, terk edilme ve harap olma süreciyle karşı karşıya kalmıştır (Goncagül, 2007). Kentlerin özellikle tarihi merkezlerindeki yoğunluğu kaldırabilmek amaçlı dönüşüm sürecine girmesiyle tarihi dokunun bozulması ve kent merkezlerinde kimliğin zedelenmesi sorunu ortaya çıkmıştır. Küreselleşmenin etkileri inşaat sektöründe de etkilerini göstermeye başlamış ve geleneksel dokuların yerine tek tip yapılar yapılması ve birbirine benzer kentlerin oluşmasına neden olmuş ve tarihsel kimliğe sahip olan kentlerin yerel kimlikleri yitirilmeye başlamıştır.

2.3.4. Yasal ve Yönetmelik Süreci

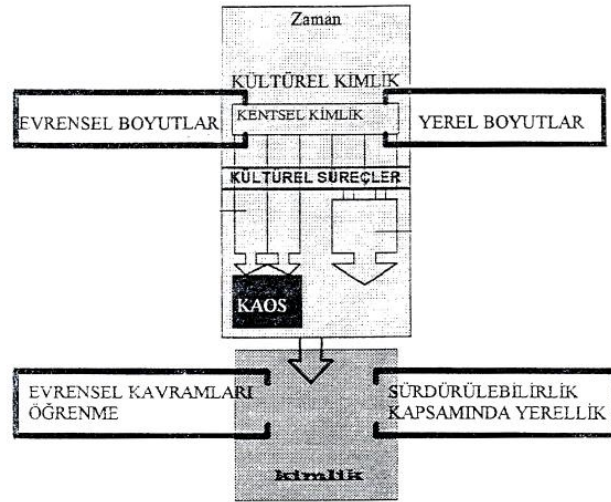
Merkezi yönetim veya yerel yönetimde kent yerleşime dair alınan kararlar kent kimliğinin oluşumunu ve var olan kimliğin korunmasını sağlayabildiği gibi, kimliğin bozulmasına da yol açabilmektedir. Uygulama ve nazım imar planları, koruma amaçlı uygulama planları, plan notları, yönetmelikler ve tüzükler yönetsel yapının aldığı kararlar veya yaptırımlar kent kimliği üzerinde etkili olmaktadır. Yönetsel yapının aldığı karar ve yaptırımlar kent kimliği üzerinde olumlu katkılar sağlayabileceğinden, kentsel sorunları çözebilecek yönde kararlar alınması gerekmektedir.

2.4. Günümüz Kentlerinin Kimlik Problemi

Kentler fiziksel, toplumsal ve teknolojik değişimlere bağlı olarak değişen koşullara hızla adapte olmaya çalışmaktadır. Kentlerin pek çok faktör doğrultusunda gelişmesiyle modernleşme adı altında kente yeni eklenen yapılarla tarihi mimari kimliklerinin kaybedilmesine yol açmaktadır.

Shaukland (1996), yeni kentsel gelişmelerin giderek standartlaştığı bir dönemde, tarihi kentler ve yapıların geçmişle bağlantı sağladığını savunmaktadır. Caddeler

sokaklar, anıtsal ve sivil mimari değerleriyle bir kent yere ait farklı kimliği ile diğer kentlerden ayrılmaktadır. Norberg-Schulz'a göre (1984), bir kentin kimliği ya da karakteri onun var oluşunun ve işleyişinin önemli bir parçasıdır. Kentsel kimlik ve tarihsel izler fiziksel bileşenler, toplumsal yaşam biçimi ve üretimle tüketim alışkanlıklarıyla uzun zamanlarda belirli bir birikimle oluşabilmektedir. Kentler özgün karakterleri ile kimlik kazanırlar. Mimari ve kentsel açıdan özgün karakterlerini kaybeden kentler ise herhangi bir kent, köy veya yerleşim kimliğine bürünüp, kimlik karmaşasına düşmektedirler (Erton, 1995). Kentlerin kimliksizleşmesinin asıl nedeni kişilerin tarihsel ve kültürel köklerinden kopmasıyla kültürel yozlaşmanın yaşanmasıdır. Bu yozlaşmaya karşı ayakta durmayı başarmış ve gerçek kimliğini koruyabilmiş kentler belirleyici nitelikteki bileşenleri ile diğer kentlerden ayrılmaktadır. Mekânsal organizasyon ve biçimsel dil içinde toplumsal farklılıklar göstermektedir (Şahin, 2010) (Şekil 2.18).



Şekil 2.18. Hacıhasanoğlu ve Hacıhasanoğlu (1995)'nin kimlik sorununa ilişkin kavramlar ve etkileşimleri (Birlik, 2006)

Toplumların yaşayış biçimlerine yönelik etkileşim düzenlerinin bir gösterge olarak fiziksel mekana yansımalarıyla oluşan kentsel kimlik, sanayi öncesi dönemlerde korunabilen ve bu bağlamda sürekliliği sağlanabilen önemli bir niteliğe sahiptir (Birlik, 2006). Sanayi Devrimi sonrası giderek artan yapılaşma ve plansız büyüme kentlerin tarihi ve özgün dokusunun zarar görmesine neden olmuştur. Çok katlı yapılaşmaların arasında kalan tarihi yapılar koruma altına alınmasına rağmen, tarihi çevrenin algılanabilirliğinin azalması ya da terkedilerek yok edilmesi gibi sonuçlarla karşılaşmaktadır. Kentin fiziksel yapısında meydana gelen değişimlerle özgün kimliklerini kaybeden kentler yerini aynılan, birbirinden çok farkı olmayan kentlere bırakmışlardır.

Yüksek nüfus artış oranlara sahip ve denge durumunu sağlayabilmekten çok uzakta bir büyüme özelliği taşıyan kentler, dönüşümler sırasında genel anlamda bir kimlik bunalımı ile karşı karşıya kalmaktadır (Oral, 2002). Kentlerde nüfusların hızla artması, teknolojinin gelişmesiyle beraber kentlerin hızla dönüşmesi kimliklerinin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması sorununu da beraberinde getirmektedir. Günümüzde küreselleşmenin etkilerinin bir sonucu olarak yerel kimliğin yitirilmesiyle birbirine benzer mekânsal yapılar, yapı grupları ve yapı adaları oluşmaktadır. Küresel sermaye için esas olan yerel ve kültürel değerlerin ön plana çıkarılması değil, aksine kısa sürede kar ederek küreselleşmeyle baskın olan kültür ve mimarının, yerel ve kültürel değerlerin üstüne geçmesini sağlamaktır. Birbirine benzer mekânsal formlar ve mimari yapıların benzeşme sürecinde kentlerin oluşması zor ve uzun süreler gerektiren yerel kimliklerinin sürdürülebilmesi risk altına girmektedir.

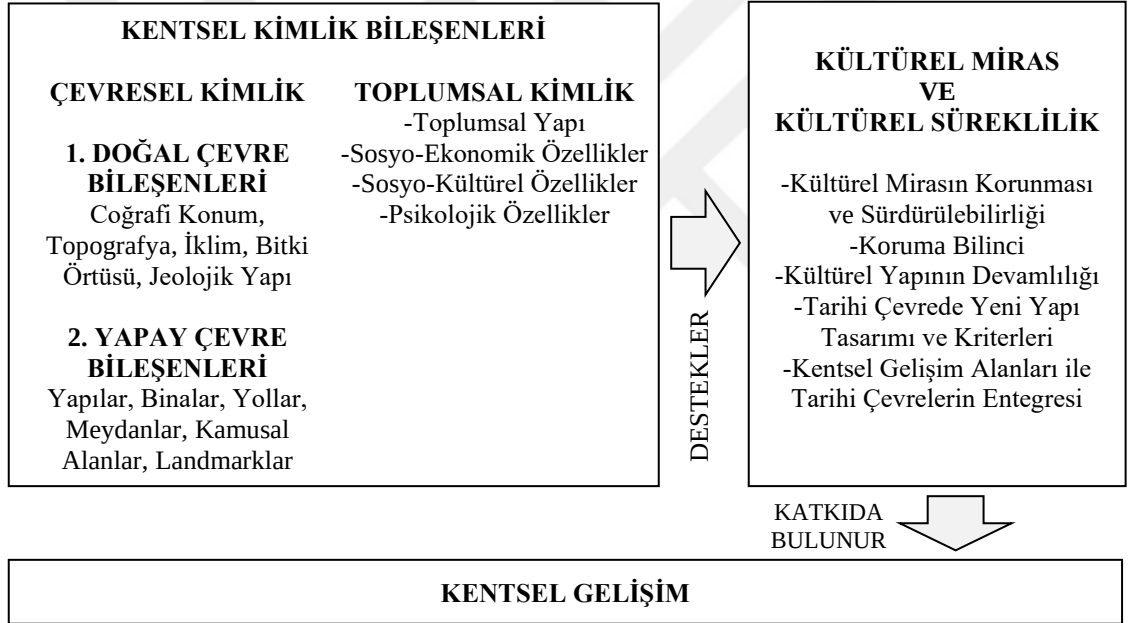
2.5. Kent Kimliğinin Gerekliliği ve Sürekliliğinin Sağlanması

Kentsel kimlik bileşenlerinden biri olan insan eliyle yapılmış çevre olarak nitelendirilen tarihi yapılar kent kimliğini oluşturmaktadırlar. Kentlerin geçmişten günümüze aktarılan tarihi yapılara sahip olması, kentin geleneksel dokusunun korunması ve bu yapıların adapte edilebilirliğinin sağlanmasıyla gelecek nesillere aktarılması ile kent kimliğinin sürekliliği sağlanabilir.

Bir kentte o kentin özgün kimliğine katkısı bulunan ve ait olduğu döneme ilişkin kayda değer mimari ve yaşamsal özellikler taşıyan yapılar ile yapı gruplarının korunması, o kentte kültürel sürekliliğin sağlanmasında ve kentin kimliğinin geleceğe taşınmasında önemli bir rol oynamaktadır (Birol, 2007). Kent kimliği o kenti görmeyenlerin dahi zihinlerinde kentin fiziksel, tarihsel ve kültürel çağrışım yapan değerler bütünü olarak tanımlanmaktadır (Karaaslan, 2010). Gürsel (1993); bir kimliğin oluşumunu sağlayan kültürel miras veya gelenekler, toplumun gereksinimlerinin nitelik ve karakteri, coğrafya, iklim ve topografyanın engebelerinden meydana gelen faktörlerle üretilen teknolojinin değişen şartlara uyabilme yeteneğiyle sürekliliğin gerçekleşebileceğini ifade etmektedir (Kodal, 2014). Bir kentin kimliğinin oluşumunun bir tarihsel olgu olduğu, zaman içinde oluştuğu ve değiştiği ifade edilmektedir. Hatta yavaş büyüyen, çok hızlı değişim göstermeyen ve uzun bir tarihsel geçmişi olan kentlerin zamanın değişik katmanlarının birikmesiyle oluşmuş bir kimliği olduğu ve iyi korunduğu söylenebilmektedir (Tekeli, 1990). Güvenç (1991)'e göre kent kimliğini geçmişten geleceğe süreklilik olarak

kavramak ve bu sürekliliğin oluşması, tarihi mirası koruma çalışmalarının yapılması ve çalışmalarının yanı sıra gelişmelerin devamlılığının sağlanması ile mümkün olmaktadır.

Kentlerin sahip olduğu yapılar geçmişten bugüne uzanan süreçte kentlinin anıları ile bellekte kalmaktadır. Bu yapıların korunarak gelecek nesillere aktarılması ve sürdürülebilir kimliğinin sağlanması gerekmektedir (Ayyıldız ve Ertürk, 2017). Demir (2006)'e göre kentin kimliğinin olması bir kenti diğer kentler arasından ayrılıp, tanınır hale gelmesini sağlamaktadır. Büyüme modeli kent kimliğine uygun biçimde gelişmeli ve kentin var olan kimliğine zarar verecek kullanımlar reddedilmelidir. Toplumsal duyarlılık kent kimliğine bağlı olarak artmakta, yapılacak olan yatırımlarda nitelik ve uygunluk aranmaya başlanmalıdır. Kentsel kaynakların kullanımı kent kimliğine uygun olarak rasyonalize olmalıdır (Şekil 2.19).



Şekil 2.19. Kentsel kimlik ve kültürel sürekliliğin kentsel gelişim ilişkisi

3. AKARSU KIYI YERLEŞİMLERİ

Uygarlıkların doğuşunda en önemli unsurlardan biri olan suyun varlığı, pek çok kentin kurulmasında ve gelişmesinde etkili olmuştur. İçme suyunun bulunması, ulaşım olanağı vermesi, tarımsal faaliyetler için sulama, hayvancılık için içme suyunun bulunması ve yiyecek kaynağı sağlaması gibi olanaklar su kıyısının ve çevresinin yerleşim alanları olarak seçilmesini sağlamıştır. Ayrıca kıyı alanlarının sahip oldukları nitelikli manzara ve adaptasyon çeşitliliğiyle rekreasyon bölgeleri olarak tasarlanmaktadır.

Eski çağlardan günümüze, kentlerin kuruluş yerlerinin belirlenmesinde akarsu kıyıları önemli rol oynamış ve ilk önemli uygarlıklar Nil, Fırat ile Dicle gibi akarsuların kıyısında gelişmiştir (Kılıçarslan ve Özkan, 2005). İnsanlık kültürünün gelişmesinde akarsuların oynadığı en önemli rol, göçer hayattan yerleşik yaşam biçimine geçiş için sağladıkları fırsattır (Şimşek, 2014). Boone ve Modarres (2006); çoğu tarihinin medeniyetin akarsu vadilerinde geliştiğini kabul ettiğini, Dicle ve Fırat Nehri ovalarında gelişen Mezopotamya, Nil boyunca gelişen Mısır, Huang ve Sarı Nehrin alüvyonel vadisinde gelişen Çin, İndus Nehir vadisi boyunca gelişen Pakistan, Amazon ve Mississippi boyunca Amerika olmak üzere dünyanın beş ana bölgesinde uygarlıkların geliştiğini ifade etmektedir.

Tarih boyunca akarsulardan yararlanma olanağı bulan toplumlar dönemlerinin en ileri medeniyetlerini kurmuşlar, bulamayanlar ise yurtlarını terk edip göç etmek zorunda kalmışlardır (Hattapoğlu, 2004). İnsanlar elverişli mikroklimaya sahip, topografik yapısı, kendine özgü bitki ve hayvan yaşamıyla ayrıcalıklı yerler olan akarsu kıyılarında barınacakları ve enerjisinden yararlanacakları tesisler, binalar ya da yapılar kurmuşlar, kurmaya da devam etmektedirler (Kılıçarslan ve Özkan, 2005). Hudson (1996) ise; Dünya üzerindeki insanların yarısının akarsular boyunca ya da deniz ve göl kenarlarında yerleştiğini, yarım milyondan fazla nüfusa sahip kentlerin pek çoğunun kıyı boyunca konumlandığını, nüfusu 4 milyon ve üzeri olan Dünya'nın en kalabalık elli kentinin yarısının da akarsu, göl veya deniz kıyılarında kurulduğunu ifade etmiştir (Özdemir, 2013). Anadolu'da ise zengin su kaynakları tarih öncesi çağlardan bu zamana birçok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Diyarbakır ve Şanlıurfa'da Fırat ve Dicle başta olmak üzere, Adana'da Seyhan ve Ceyhan, Hatay'da Asi Nehri kıyısında ve göller bölgesinde tarih öncesi dönemlere ait kalıntılar bulunmuştur. Arkeolojik kazılar sonucunda

Paleolitik, Neolitik ve Kalkolitik dönemlere ait olduğu tespit edilen bu kalıntılar, yerleşimlerin su kıyısında kurulduğunu göstermektedir.

Doğal su kaynaklarının bulunduğu kentlerde ve yerleşimlerde kıyının hakimiyeti söz konusu olmaktadır. Kent ve kıyı arasında ortaya çıkan paylaşımlar bu iki yapı arasındaki ilişkiler bütünü oluşturmaktadır. Kıyılar ve kıyı alanları, tarihin her döneminde uygarlıkların başlangıç noktası olmuş, yerleşim ve kullanım amaçları bakımından sosyal bir önem kazanmıştır (Canik, 2011). Deniz, göl ve akarsuların etrafı insanlar için öncelikli yerleşim alanları olmuş ve pek çok kent su kıyısında kurulmuştur. Dünya’da akarsu kıyı yerleşimlerine; Sein Nehri ve Paris, Hudson Nehri ve New York, Amsterdam ile Rotterdam Kanalları ve Hollanda, Thames Nehri ve Londra, Dicle Nehri ve Bağdat, Nil Nehri ve Kahire örnek olarak verilebilir. Türkiye’de ise Seyhan Nehri ve Adana, Manavgat Nehri ve Antalya, Asi Nehri ve Hatay, Porsuk Çayı ve Eskişehir, Fırat Nehri ve Şanlıurfa, Meriç Nehri ve Edirne gibi pek çok kent akarsu kıyısında yerleşmiş ve gelişmişlerdir.

3.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Kıyı Kullanımının Değişimi

Tarihsel süreç içinde kıyı kullanımının değişimini altı dönemde incelenmektedir (Hoyle, 1998) (Şekil 3.1). Kara ve kıyı kentlerinin gelişme sürecini incelediğimizde ise dört önemli başlık ortaya çıkmaktadır. Kentlerin ilk ve orta çağda kuruluş ile gelişme dönemini içeren endüstri öncesi dönem bu gelişmelerin ilki olarak karşımıza çıkmaktadır. Tarımın önemli bir gelir kaynağı olduğu, deniz ötesi ticaretin geliştiği bu dönem kıyı yerleşimleri oluşmaya başlamıştır. Buharlı makinenin icadıyla ticaretin önem kazandığı Sanayi Devrimi’nin başlaması kıyı kullanımının ikinci dönemi olmuştur. Üçüncü dönem küreselleşme çağı olarak adlandırılan teknolojik gelişmelerin başlaması, yeni yerleşim alanlarına olan gereksinim ve kentleşme olgusuyla kıyıdan geri çekilme dönemidir. Dördüncü dönem ise önemsizleştirilen kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi ve rehabilitasyonunun sağlandığı dönemdir.

Dönem	○ Kent ● Kıyı	Yıl	Kıyı Kullanımı
İlk kıyı ve kent ilişkisi		Antik Dönem-19. Yüzyıl	Kıyı ve kent arasında mekânsal ve fonksiyonel yakın ilişki
Gelişen kıyı ve kent ilişkisi		19. Yüzyıl-20. Yüzyıl Başları	Kıyıda endüstri ve ticaret alanlarının hızla gelişmesi
Modern sanayi kıyı ve kent ilişkisi		20. Yüzyıl Ortası	Endüstriyel büyüme ile kıyıdan mekânsal ayrışma
Kıyıdan geri çekilme		1960-1980 Yılları Arası	Teknolojik değişim, alan gereksinimi ve büyüme ile kıyı alanlarının terk edilmesi
Kıyının yeniden gelişmesi		1970-1990 Yılları Arası	Terkedilen kıyı ve kıyının gerisinde kalan alanların yenilenmesi
Kıyı ve kent ilişkisinin yeniden kurulması		1980-2000 Yılı Sonrası	Modernleşme ile kıyı ve kent entegrasyonunun artırılması

Şekil 3.1. Kıyı ve kent ilişkisinin gelişme modeli (Hoyle (1998)'den üretilmiştir.)

Endüstri Öncesi Dönem (İlk ve Orta Çağ)

İlk ve Orta Çağ'da su, yiyecek, güvenlik, ulaşım gibi bireyin temel gereksinimlerini karşılayabilecekleri kıyı alanları ilk yerleşim bölgeleri olarak seçilmişlerdir. Nil, Fırat ve Dicle nehir kıyıları ile Ege Denizi kıyılarında veya yakınlarında ilk kent yerleşimleri ve tarım alanları kurulmuştur. Endüstri çağı öncesi güvenlik amacıyla sur içinde kurulmuş kentlerin yakınından akarsu geçmekte, kıyı ise sulama imkanı tanıdığından tarım amaçlı kullanılmaktadır.

Endüstri Çağı

Kıyıları çağlar boyunca insanlar için yaşam kaynağı olmasının yanı sıra ekonomik ve fiziksel faaliyetlere olanak sağlamışlardır. Kıyıları her dönemde nüfus yoğunluğunun fazla olduğu, gelişme eğrisinin sürekli yükselme gösterdiği mekanlar olmuşlardır. Bu nedenle sanayinin kurulup gelişmesi için en elverişli alanlar olarak kıyı mekanları seçilmiştir (Kostof, 1992). Fabrikaların ürünlerini akarsuların ulaşım olanağını kullanmasının yanı sıra, atıklarını akarsulara boşaltmaya başlamalarının ardından akarsuların kirlenmesi ve sulama amaçlı kullanımda zararlı hale gelmesine neden olmuştur. Akarsuların kirletilmesi kentlinin akarsu ve kıyıdan uzaklaşmasına yol açmıştır (Şekil 3.2).



Şekil 3.2. Sanayi yapılarının kıyıda yerleşimi, Tampere, Finlandiya

Kıyidan Geri Çekilme

Kıyidan geri çekilme sürecinde kıyılar, bir önceki dönemde olduğu gibi teknoloji ve ulaşımaya dayalı önemli değişikliklerin görüldüğü ve dolayısıyla kent ile kıyı ilişkilerinin kısmen koptuğu kent parçalarına dönüştürmüştür. Gelişen teknoloji yeni ve büyük alan gereksinimleri ile birlikte sanayinin kıyılara olan bağımlılığını azalmış ve bu gelişmeler, kıyıların gerisindeki alanları da etkileyerek olagelen geri çekilme, geride büyük bir çöküntü alanı ile birlikte istihdam sorunu bırakmıştır. Kıyıların bir taraftan ekonomik aktiviteler için olanak yaratacak uygun alanları barındırmaları, diğer taraftan yeni yatırımlara olanak veren güçlü görünüşü, özellikle 1960 ve 1970’li yıllarda, kıyıların değişiminde etkili olmuştur. Bununla birlikte 1970’li yıllarda yaşanan ekonomik durgunluk kıyidan geri çekilme olgusunu güçlendirmiştir. Ancak bu çekilme sadece mekânsal boyutu içeren fonksiyonel bir geri çekilmeyi de beraberinde getirmiştir. Kıyı ile kent arasındaki ilişki fonksiyonel olsa da olmasa da ekonomi, politika, teknoloji, ulaşım, ekoloji gibi yadsınamaz bazı gerçeklere bağlıdır (Kılıç, 1999).

Kıyıların Yeniden Geliştirilmesi

1900’lü yılların başından itibaren sanayinin kıyı alanlarını işgal etmesi ve kentleşmenin artışı rekreasyon alanlarının azalmasına, akarsularda atıkların birikmesi sonucunda kirliliğinin meydana gelmesine ve kıyı yerleşimlerinin terkedilmesiyle sonuçlanmıştır. Kıyı alanlarında yer alan fabrikaların sayıca yetersiz kalması ile kent dışında organize sanayi bölgelerinin kurulmasıyla kıyı alanları boşaltılmıştır. Sanayinin kıyidan geri çekilmesiyle, kıyı alanlarının kente yeniden kazandırılması gündeme gelmiş ve kıyıların önemini yeniden kazanmıştır.

Kıyı mekanlarını yeniden kazanmak ve kopan kent-kıyı ilişkisinin tekrar kurulması adına kıyı alanlarının kamu yararına yeniden geliştirilip, kent halkı tarafından

kullanımına açılması sağlanmıştır (Torre, 1989). Gelişen teknoloji ve yeni ekonomik politikalarla birlikte, sanayinin kıyı bölgelerinden desantralizasyonu, yeni sorunlarla birlikte kopan kent-kıyı ilişkilerinin onarımı için fırsat yaratmıştır. Toplum yararı ve kent ekonomisinin refahı için önemli bir fırsatlara sahip olan kentsel kıyılar teknolojik değişim, dünya ticaretinin değişen, gelişen modelleri ve kıyı-kent arasındaki çeşitli ilişkiler, kıyısız alanların canlandırılması ve yeniden geliştirilmesi için önemli bir çıkış noktası olmuştur. Yeni kentsel kıyılar, kentsel çevre ve kıyı toplumu arasındaki tanımlanabilen, kavranabilen ilişkilerin, sosyal kültürel modellerinin, ekonomik stratejinin temelini oluşturmuştur (Kılıç, 1999). Son yıllarda kent planlama ve tasarımlarında plan ve projelerle beraber, kentsel kıyı mekanlarının yeniden canlandırılması, kent içindeki pasif konumunu aktif mekanlara dönüştürülmesi ve rehabilitasyon çalışmaları ile kıyının rekreasyon alanı olarak tasarlanmasını sağlamıştır. Kıyının kaybedilen önemini yeniden kazanmasıyla, kentleşmenin yok ettiği rekreasyon alanlarının kıyı mekanlarına taşınmasıyla, kentlerin kimliklerinde önemli bir imge konumuna gelmişlerdir.

3.2. Akarsu Kıyısı ve Kent İlişkisi

Dünya üzerindeki birçok kent su kenarında veya suyla ilişkili olan yerlerde kurulmuştur. Akarsu kenarlarında veya bu akarsuların oluşturduğu deltaların üzerinde, iki veya üç akarsuyun buluşma noktalarında, göl veya deniz kenarlarında gelişim göstermiş kıyı kentleri mevcuttur (Proshansky ve ark., 1995). Doğal su kaynaklarının bulunduğu kentlerde yerleşimin belirlenmesinde kıyının hakimiyeti söz konusudur. Akarsuların akış yönü ve konumlarına göre kentin yerleşim biçimi belirlenmektedir.

3.2.1. Akarsuların Kent İçindeki Konumları

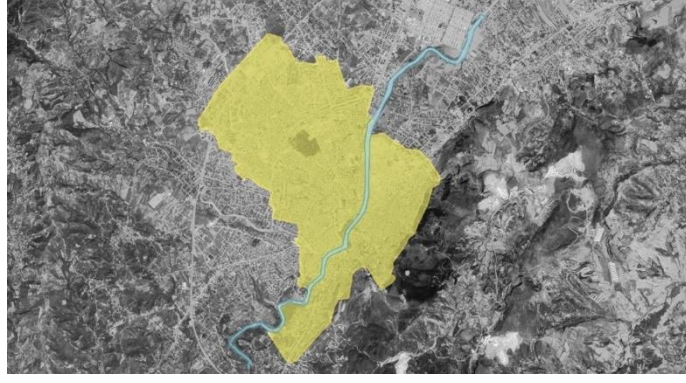
Silva ve ark. (2006); akarsuları kentlerin içindeki konumlarına göre üç ana grupta sınıflandırmıştır. Akarsular kente göre teğetsel olarak (tangential), merkezi eksen (diametral) ve dış merkezli eksen (eccentric) konumlanmaktadır (Tablo 3.1).

Tablo 3.1. Akarsuların Kent İçindeki Konumları (Silva ve ark. (2006)'dan alınarak düzenlenmiştir.)**Teğetsel (Tangential)****Merkezi Eksen (Diametral)****Dış Merkezli Eksen (Eccentric)**

Akarsuyun kente göre teğetsel konumda yer aldığı yerleşimlerde; akarsu kenti bir ya da daha fazla tarafta sınırlandırarak kentin dışından geçmektedir. Bu kentlerde akarsuyun tek yakasında yerleşim olduğu, karşı yakasında yerleşimin olmadığı veya kentsel alanların kentin toplam alanı ile yakın orantıda olduğu yerleşimlerdir. Akarsuların teğetsel konumda olduğu kentlerde yakalardaki yerleşimler arasındaki oran 0.95 ya da 1 bir değere sahiptir. Türkiye’de yer alan akarsu kıyı yerleşimlerinden Diyarbakır, Edirne, Sakarya, Sivas ve Artvin’de yer alan akarsular teğetsel konumda yer almaktadır (Şekil 3.3).

**Şekil 3.3.** Diyarbakır’da teğetsel konumda yer alan Dicle Nehri

Akarsuyun kente göre dış merkezli eksende yer aldığı yerleşimlerde; kentin içinden geçen akarsu kentsel alanlarının bir yakasının açıkça daha fazla gelişirken ve karşı yakanın nispeten çok daha az gelişmiştir. Bu kentlerde akarsuyun iki yakasında yer alan yerleşim birbiri ile oranı 0.70 ile 0.95 arasında bir oranla karakterize edilmektedir. Türkiye’de yer alan akarsu kıyı yerleşimlerinden Hatay, Tokat, Amasya, Düzce, Gümüşhane ve Bayburt’ta yer alan akarsular dış merkezli eksende yer aldığı tespit edilmiştir (Şekil 3.4).



Şekil 3.4. Hatay’da dış merkezli aksenel konumda yer alan Asi Nehri

Akarsuyun kente göre merkezi eksende yer aldığı yerleşimlerde; kentin içinden geçen akarsu kentsel alanları eşit ya da yakın büyüklükte ayıracak şekilde bölmektedir. Bu kentlerde akarsuyun iki yakasında yer alan yerleşimlerin birbiri ile oranı 0.50 (iki yakada eşit kentsel gelişim) ya da 0.75 (iki yakadan birisi daha küçükken diğerinin daha büyük olduğu kentsel gelişim) arasında bir değere sahiptir. Türkiye’de yer alan akarsu kıyı yerleşimlerinden Adana, Eskişehir, Aksaray, Kastamonu, Kırşehir, Çankırı ve Tunceli’de yer alan akarsular merkezi eksende konumlanmıştır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Adana’da merkezi aksenel konumda yer alan Seyhan Nehri

3.2.2. Akarsu Kıyı Yerleşimlerinin Biçimleri

Doğal su kaynakları ve çevresinde gelişen kıyılar geçmişten günümüze ilk yerleşim alanları olarak tercih edilmişlerdir. Akarsuların çevresinde gelişen kentler doğal su kaynağının varlığı ile kendilerine özgü kimlik kazanmaktadırlar.

Akarsu kıyı yerleşimleri kent içinde birleştirici ya da ayırıcı bir role sahiptirler (Kurdak, 1995). Kentler coğrafi durumlarına göre akarsuların etrafında tek veya iki yakasında yerleşmiş ve gelişmişlerdir. Erkök (2002); akarsu kıyı kentlerini dört kategoride sınıflandırmıştır. Buna göre kentlerde akarsu kıyı yerleşimleri iki tarafta eşit

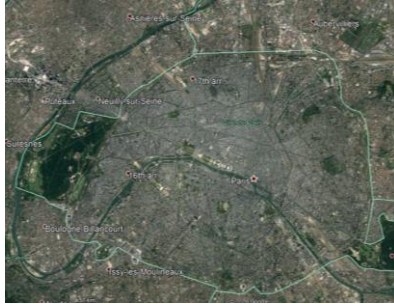
kullanım, tek taraflı kullanım, tek taraf ağırlıklı kullanım ve akarsu üzerinde adacık olarak gruplandırmıştır (Tablo 3.2).

Tablo 3.2. Akarsu kıyı kentlerinin yerleşim biçimleri ((Erkök (2002)'den düzenlenmiştir.)

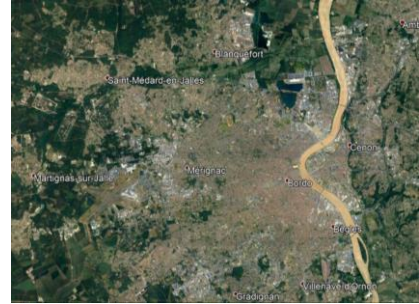
İki Tarafta Eşit Kullanım	Tek Taraflı Kullanım	Tek Taraf Ağırlıklı Kullanım	Akarsu Üzerinde Adacık
			
Londra, Paris, Dublin, Glasgow Rotterdam, Dordrecht, Bağdat	Bordeaux, Bristol, Hamburg, Floransa	Anvers	Lübeck, Kahire (Kısmi)
Adana, Eskişehir, Aksaray, Kastamonu, Kırşehir, Çankırı, Bayburt	Diyarbakır, Edirne, Sakarya, Sivas, Artvin	Antakya, Amasya, Tokat, Düzce, Gümüşhane, Tunceli	

Akarsu kıyılarında yerleşen kentlerin ilk ve orta çağda genellikle akarsuyun tek yakasında kurulduğu gözlenirken, tarihsel süreç içinde kentleşmenin artmasıyla akarsuyun iki yakasında eşit kentsel alanlarının yer aldığı görülmektedir. Tarihi kent merkezinden zaman içerisinde uzaklaşan kentin büyümesiyle yerleşimin tek yakada ağırlıklı olarak geliştiği görülmektedir. Akarsu kıyısında yerleşen kentlerin kuruluşunda akarsuyun yerleşimin karakterini şekillendirdiği görülürken, günümüzde akarsu odaklı olmayan kentsel yerleşimler ortaya çıkmıştır (Tablo 3.3).

Tablo 3.3. Akarsu kıyı kentlerinin yerleşim biçimlerine Dünya'dan örnekler



Akarsu üzerinde iki taraflı yerleşim, Paris



Akarsu üzerinde iki taraflı yerleşim, Bordeaux



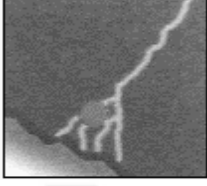
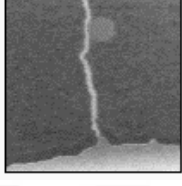
Akarsu üzerinde tek taraf ağırlıklı yerleşim, Anvers



Akarsu üzerinde ada yerleşimi, Lübeck

Doğal su kaynaklarının yakınında yerleşen kentlerden akarsu kıyısı kentler denizler ile ilişkili olarak konumlanabilmektedir. Erkök (2002); akarsu ve deniz ile ilişkili olan kentleri akarsu deltasında yerleşen kent, akarsu ağzına yakın kent, akarsu ağzında konumlanan kent olmak üzere üç ayrı kategoride sınıflandırmıştır (Tablo 3.4).

Tablo 3.4. Akarsu kıyı kentlerinin yerleşim biçimleri (Erkök (2002)'den düzenlenmiştir.)

Akarsu Deltasında Kent	Akarsu Ağzına Yakın Kent	Akarsu Ağzında Kent
		
Kalküta, New Orleans, Rotterdam, Bangkok, İskenderiye	Londra, Washington, Philadelphia, Roma	Bilbao, Valencia, Osaka, New York, Amsterdam, Vancouver, Lizbon

3.3. Akarsu Kıyıların Kullanım Amaçları

Akarsu kıyısı alanlar ulaşım katkı sağlaması, içme suyu olması, yiyecek kaynağı olması ve manzara oluşturması gibi nedenlerden dolayı pek çok farklı amaçlarla kullanılmıştır. Dünya’da farklı coğrafyalarda akarsu kıyısı alanlar birçok farklı amaçlarla kullanılmaktadır. Alkay (1995); nehir kıyıların çeşitli kullanımlarını ulaşım, endüstri, ticari, yerleşim, kültür ve eğitim ile rekreasyonel amaçlı kullanımlar olmak üzere altı başlıkta kategorize etmiştir.

Ulaşım Amaçlı Kullanımlar

Antik dönemde limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkilerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer veya ticaret amaçlı açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekan özelliği taşımaktadır. Antik dönemde Mısır’da İskenderiye, Ege’de Miken, Efes, Knidos, Rodos, Mezopotamya’da Ur ve Babil kentleri su kenarına kurulmuş olan yerleşimlerdir (Denisov, 1982). Akarsuların ulaşım amaçlı kullanımları ticaret amaçlı, seyahat amaçlı ve rekreasyon amaçlı ulaşım olmak üzere üç grupta sınıflandırılmaktadır.

Akarsuların ticaret amaçlı kullanımlarında limanlar etkin rol oynamaktadırlar. Taşımacılık ağına bağlanan liman ticaretinin yapılması, kıyı bölgelerinde sanayi alanlarının yoğunlaşmasına neden olmuştur (Ceccarelli, 1991). Endüstri alanlarının kıyı alanlarını terk etmesi ile kıyının yeniden canlandırmasına yönelik projeler hız kazanmış

ve kıyı tasarımında rekreasyonel kullanımlara bir eğilim başlamıştır. Tokyo, Hong Kong, Sydney, Rotterdam, Boston, Londra gibi liman kentleri başta olmak üzere kıyı yenileme projeleri başlatılmış ve rekreatif kamusal mekanlar oluşturulmuştur (Şekil 3.6).



Şekil 3.6. Ticaret amaçlı nehir kıyısı kullanımı, Rotterdam, Maas nehri (URL-26)

Akarsuların seyahat amaçlı kullanımlarında; kıyı iskele, yat limanları, yolcu limanları ve gezi araçları olarak kullanırken, kıyı hattı taşıt ve yaya yolları olarak kullanılmaktadır. Kıyı şeridinde yer alan taşıt yolları kent ile kıyı arasında engel oluşturması kentin kıyı ile ilişkisini koparmaktadır. Tanrıöver (1976); kıyı alanlarında araç yollarının yer almasının rant artışına neden olduğunu ve yapısal dokuda değişimlere yol açtığını ifade etmektedir (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. Rekreasyonel amaçlı ulaşım, bisiklet, yürüyüş yolu, Sarawak nehri, Malezya (URL-27)

Yerleşim Amaçlı Kullanımlar

Akarsular İlk ve Orta Çağ'da tarım ve balıkçılığa olanak tanınmasından dolayı yerleşim amaçlı kullanılmışlardır. Kıyıları kentlerinin kurulması ve gelişmesinde ilk yerleşim yerleri olarak seçilmesinde öncelikli alanlar olarak tercih edilmişlerdir. Suyun insan yaşamında hayati öneme sahip olması kıyı alanlarında yerleşimin yoğunlaşmasına neden olmuştur. Dünya'da ve Türkiye'de pek çok kent akarsu kıyısının tek ya da iki

yakasında kurulmuş ve gelişmiştir. Akarsular bulundukları kentlerin yerleşim biçimlerini ve yere özgü kimliğinin oluşmasını sağlamaktadır. Sanayileşme ve kentleşmenin artışı ile endüstriyel alanların kıyılara yerleşmesiyle toplumun kıyı kullanımının engellemesine ve doğal kıyı dokusunun tahrip edilmesine neden olmuştur. Kent için önemli rant alanlarından olan ve yoğun kullanılan kıyı alanlarında yer alan geleneksel dokunun fiziksel, toplumsal, yasal ve yönetsel süreç içinde tahrip edilmiş ve yeni yapılaşmalarda kıyıların yerleşim amaçlı kullanımı yerini ticari kullanıma bırakmıştır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8. Yerleşim amaçlı kullanım, Yeşilırmak Nehri, Amasya, Türkiye

Kıyı yerleşimlerinin cazip hale gelmesiyle, yerleşim alanların çevresine suni göl ve göletlerin yapılması söz konusu olmuştur. Akarsuların su taşkınları gibi doğal afetlere sebep olmasına rağmen akarsu kıyılarında yerleşimler devam etmektedir. Kıyı alanlarında konut alanları ile ticari alanların birlikte tasarımı mahremiyet olgusunda sorun oluşturmakta ve yerli-yabancı ayrımının yapılamaması güvenlik problemini de beraberinde getirmektedir (Breen ve Rigby, 1996). Clark (1974); kıyı alanlarında inşa edilmemiş alanların hızla azalmasının ve betonlaşmanın artmasından dolayı kıyı alanlarında birtakım bozulmalara yol açtığını ifade etmektedir.

Ticari Amaçlı Kullanımlar

Ticari amaçlı kullanımlar; kıyının sunduğu rekreatif alanlarını desteklemek ve maddi kazanç sağlamak amacıyla yapılan kafeler, restoranlar, satış birimleri, dükkanlar ve oteller gibi yapıların yer almasıdır. Günümüzde pek çok kıyı alanı yerleşim amaçlı kullanımdan ziyade, yürüyüş alanlarının olduğu rekreasyonel amaçlı kullanımla ağırlıklı olarak kafe ve restoranların olduğu ticari amaçlı kullanımın bir arada kullanıldığı kompleks kıyı düzenlemesine sahiptirler (Şekil 3.9).



Şekil 3.9. Ticari amaçlı akarsu kıyı düzenlemesi, Yarra Nehri, Melbourne, Victoria, Avustralya (URL-28)

Turizm ve Rekreatyonel Amaçlı Kullanımlar

İnsanların turizm ve rekreasyon faaliyetleri bir ihtiyaç olarak görülmektedir. Kıyılar bu amaçları gerçekleştirmek için en uygun ve en çok talep gören yerlerdir. Rekreatyonel amaçlı kullanımda akarsu gezi amaçlı kullanılırken kıyı şeridi ise yürüyüş yolları, sergi alanları, kültürel imgeler ve diğer destekleyici yapılarla rekreatyonel olarak kullanılmaktadır. Rekreatyonel kullanım kent ile kıyı ilişkisine zarar vermekten ziyade bu ilişkiyi olumlu olarak etkileyen en önemli planlama yoludur. Kent ile akarsu arasında bağlantıyı sağlayan ve akarsudan en iyi şekilde yararlanmayı amaçlayan kıyı şeridinin yaşanabilir hale getirilmesi gerekmektedir.

Bir alanın rekreasyon değerini, o alanın sahip olduğu doğal, ekolojik ve kültürel değerleri belirlemektedir. Bunlar, su ve su yaşamı, bitki örtüsü, topoğrafya, jeoloji, iklim, tarihi özellikler, konut, endüstridir (Musayev, 2003). Kıyılar denize girmek, balık tutmak, güneşlenmek, su kenarında dinlenmek, bisiklet sürmek, çeşitli sporları gerçekleştirmek, kitap okumak vb. eylemlere olanak sağlaması rekreatyonel açıdan kullanımı belirlemektedir. Kıyıların ortak kullanım amaçlı düzenlenmesi ile ilgili kararların üretilmesinde toplum istekleri göz önüne alınmalıdır (Kobayashi, 1990). Kıyı alanlarının rekreatyonel anlamda kullanılması hem kent ve kent halkı hem de doğanın korunması amacıyla en çok tercih edilen en faydalı kullanım amacıdır. Kent içerisinde rekreatyonel faaliyetlerin yoğun olarak yer alması, kent halkının psikolojik ve fiziksel açıdan kendini daha iyi hissetmesini sağlamasında ve sürdürülebilir bir kentin oluşumunda önemlidir (Good ve Goodwin, 1990) (Şekil 3.10).



Şekil 3.10. Rekreasyonel amaçlı akarsu kıyısı kullanımı, Yarra Nehri, Melbourne, Victoria, Avusturalya (URL-29)

Kıyı alanları toplumun dinamik yapısını güçlendiren, bireyin rekreasyonel aktivitelerini gerçekleştirebileceği, günlük aktivitenin bir parçası olan, sosyal ve kültürel yaşantıyı güçlendiren ve eğlenceli mekanların bir arada sağlandığı ortak kamusal mekanlardır (Simsonds, 1994). Kıyı alanlarının günün her saatinde erişilebilirliğinin kolay olması ile açık ve yeşil alanlarının yer almasından dolayı kentliler tarafından öncelikli tercih edilen mekanlardır. Kıyı alanlarında yer alan yürüyüş ve gezinti alanları, bisiklet ve paten yolları, çocuk oyun alanları gibi rekreasyonel aktiviteleri gerçekleştirebilmektedirler (Şekil 3.11).



Şekil 3.11. Rekreasyonel amaçlı akarsu kıyısı kullanımı, San Antonio Nehri, Paseo Del Rio, San Antonio, Teksas (URL-30)

Kültür ve Eğitim Amaçlı Kullanımlar

Kıyı alanlarında sergi alanları, müzeler, konser alanları, ekolojik parklar, gösteri alanları, konferans salonları gibi kültürel ve eğitim amaçlı alan kullanımları kentin kültürel kimliğini yansıtmak amacıyla tercih edilen ve eğitimsel amaçlı kullanılmaktadır. Kıyıların kültürel amaçlı kullanımlarında; resim ve heykel sergileri, kent ve kentli için önemli kişilerin büstleri, kentin imgesini yansıtan totemler ve toplumların değer verdiği

önemli öğelerin sergilenmesi öne çıkmaktadır. Örneğin Japonya kültürünün önemli simgeleri ve Hiroşima’da yaşanmış önemli olaylar gibi toplumun kentsel belleğine yer edinmiş simgeleri kıyı bandında sergilenmektedir (Şekil 3.12). Amasya’nın Yeşilırmak Nehri kıyısında Osmanlı Dönemi’nde sancak kenti olması nedeni ile yetişen şehzadelerin ve sultanların büstleri kentin öne çıktığı dönemi yansıtmaktadır (Şekil 3.13).



Şekil 3.12. Kültürel amaçlı akarsu kıyısı kullanımı, Çocuk Anıtı ve Barış Anıtı, Garden,Tenma ve Honkawa Nehirleri, Hiroşima, Japonya (URL-31)



Şekil 3.13. Kültürel amaçlı akarsu kıyısı kullanımı, Osmanlı şehzadelerin büstleri, Yeşilırmak Nehri, Amasya, Türkiye

Endüstriyel Amaçlı Kullanımlar

Sanayileşme ile başlayan akarsu ve deniz taşımacılığında teknolojik gelişmelerle kıyı ticaretinin artması liman kentlerinin önemini artırmıştır. Su taşımacılığının maliyetinin daha düşük olması, ticaret amaçlı ulaşımının artması ve limanın varlığı endüstri alanlarının kıyı alanlarını plansız olarak işgal etmesine neden olmuştur (Şekil 3.14).

Tekeli (1976); kıyı mekanlarının endüstri amaçlı tercih edilmesinin temel nedenlerini şu şekilde sıralamıştır:

- Kıyı kara ve su ulaşımı arasında geçişi sağlayan bir kırılma noktası olmakta ve depolama kolaylığı sağlamaktadır.
- Endüstrinin ürettiği negatif malların arıtılmadan deniz, göl ve akarsular yoluyla uzaklaştırılabilmekte ve bunun maddi karşılık olmadan yapılabilmektedir.
- Kıyıda bulunan kum, çakıl, kalker ve deniz bitkileri hammadde kaynağı olarak kullanılabilir.
- Akarsu ve denizler ticari açıdan ulaşım aracı olarak kullanılması kıyıların endüstriyel potansiyel kazanmasına olanak tanımaktadır.



Şekil 3.14. Endüstriyel amaçlı akarsu kıyısı kullanımı, Monessen Nehri, Pensilvanya (URL-32)

3.4. Akarsu Kıyı Yerleşimlerine Dünya’dan Örnekler

Dünya üzerinde ilk çağlardan itibaren pek çok kent ticari, ulaşım veya yerleşim amacıyla akarsu kıyısında kurulmuş ve gelişmiştir. Özellikle Orta Çağ’da akarsu kıyısına kurulan Avrupa kentlerinin formları akarsuya göre biçimlenmiştir. Dünya’daki kentsel akarsulara sahip kentlere örnekler Tablo 3.5.’de verilmiştir.

Tablo 3.5. Dünya'dan akarsu kıyı yerleşimlerine örnekler

Kent-Akarsu	Kıyı Yerleşimi	Kent-Akarsu	Kıyı Yerleşimi
Floransa (İtalya) Arno Nehri		Venedik (İtalya) Venedik Kanalları	
Roma (İtalya) Tiber ve Aniane Nehirleri		Londra (İngiltere) Thames Nehri	
Amsterdam (Hollanda) Amstel Nehri		Rotterdam (Hollanda) Rotte Nehri	
Berlin (Almanya) Spree ve Havel Nehirleri		Dresden (Almanya) Elbe Nehri	
Köln (Almanya) Ren Nehri		Sevilla (İspanya) Guadalquivir Nehri	
Lizbon (Portekiz) Tejo Nehri		Porto (Portekiz) Rio Douro Nehri	
Paris (Fransa) Sen Nehri		Lyon (Fransa) Saone ve Rhone Nehri	

Kiev (Ukrayna)
Dinyeper Nehri



Mostar
(Bosna Hersek)
Neretva Nehri



St. Petersburg
(Rusya)
Neva Nehri



Moskova (Rusya)
Moskova Nehri



Üsküp
(Makedonya)
Vardar Nehri



Vilnius
(Litvanya)
Neris Nehri



Bern
(İsviçre)
Aare Nehri



Graz (Avusturya)
Mora Nehri



Budapeşte
(Macaristan)
Tuna Nehri



Viyana
(Avusturya)
Tuna Nehri



New York (ABD)
Hudson Nehri



Boston
(ABD)
Charles Nehri



Kahire (Mısır)
Nil Nehri



Seul
(Tokyo)
Cheonggye Deresi



Paris, Fransa

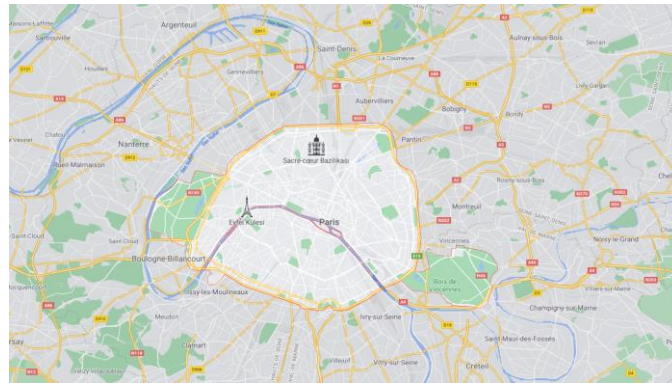
Seine Nehri üzerinde yer alan küçük bir ada üzerinde bir kasaba olarak kurulan Paris, 9. yy.'da genişleyerek akarsuyun her iki tarafında surlarla çevrili bir yerleşim haline gelmiştir.

12. yy.'da surların Philip Augustus tarafından genişletilerek, akarsuyun batı yakası kilise ve okulların yer aldığı dini ve eğitim merkezi iken, doğu yakası saray ve ticaret alanlarına ayrılmıştır. 14. yy.'da V. Charles sarayın yer aldığı doğu yakasında yer aldığı sur alanlarını inşa etmiştir (Eisner ve Gallion, 1963) (Şekil 3.15).



Şekil 3.15. Cite adasında kurulan Paris'in 1572 kent dokusu (URL-11)

XV. Louis döneminde La Notre bahçelerinden Champs Elysees'ye uzanan bir aksın açılması ile kentin gelişim formu oluşturulmuştur (Şekil 3.16). Paris'in kent morfolojisinin oluşmasında Seine Nehri kentin omurga noktasını oluşturarak, akarsudan dik olarak uzanan cadde ve sokaklar üzerinde aksiyel gelişme göstermiştir. Invalides yürüyüş alanı, Champ de Mars, Eiffel Kulesi aksı ve Champs Elysees bu akslara örnek gösterilebilir (Bacon, 1967).



Şekil 3.16. Paris kenti ile Seine Nehri ilişkisi (Google Earth üzerinden düzenlenmiştir.)

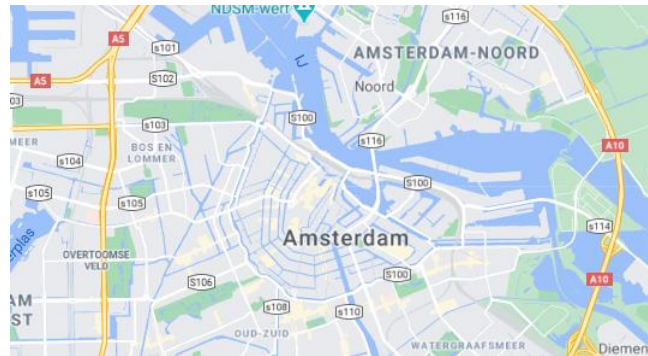
Paris hem soyut hem de somut bağlantılarla su yoluna bağlanmış bir nehir kentidir. Bir sokaktan ya da bir çatı bahçesinden görünen akarsu, kent sakinleri için bir referans noktası oluşturarak kentin bir parçası olarak görülmekte ve aidiyet oluşturmaktadır. Nehir Bastille Sarayı'nı, Louvre'u ve Tuileries Sarayını, karşı kıyıda Invalides Oteli'ni ve Eiffel Kulesi'ni birbirine bağlamaktadır (Hattapoğlu, 2004) (Şekil 3.17).



Şekil 3.17. Paris'in akarsu kıyı yerleşimi (URL-11)

Amsterdam, Hollanda

Amsterdam 13. yy.'da Amstel Nehri'nin döküldüğü noktada bir balıkçı köyü olarak kurulmuştur. Nehrin taşmasına karşın hendekler kazılarak korunmaya çalışılan kent, savunma amacıyla Amstel Nehri'nin suları ile doldurulmuştur. 16. yy.'ın ortalarında kale hendeğinin kanala dönüştürülmesinin ardından kentin gelişmesiyle yeni kanallar açılmıştır. 16. yy.'da kentin gelişmesini amaçlayan proje ile Herengracht (centilmenlerin kanalı), Kaisergracht (kral kanalı) ve Prinsengracht (prens kanalı), bunları birbirine bağlayan cadde ağları ve kanallarla birlikte tamamlanmıştır (Hattapoğlu, 2004) (Şekil 3.18).



Şekil 3.18. Amsterdam kenti ile Amstel Nehri kanallarının ilişkisi (Google Earth üzerinden düzenlenmiştir.)

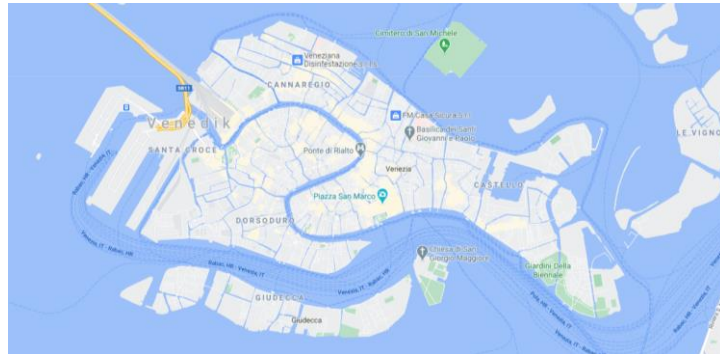
Amsterdam'ın bataklık alanlarının temizlenerek yapısal alanlara dönüştürülmüş, taşkınların önlenmesi amacıyla setler kurulmuştur (Davenport, 1974). Venedik ve Bruges gibi organik kanal yerleşimlerinin tersine dairesel formda kanallar açılmıştır. Kentin gelişmesiyle dairesel formda yeni kanalların açılmış ve deniz yolu ile ticareti sağlayan kanalların çevresinde caddeler, konut alanları, fabrikalar ve ticaret alanları yer almıştır (Moore ve Lidz, 1994). Amsterdam'da kurulan baraj çevresinde bataklık yerleşimini ekilebilir, işlenebilir ve kullanılabilir alanlara dönüştürmek amacıyla sulama kanalları kentin kimliğini oluşturmuştur (Şekil 3.19).



Şekil 3.19. Amsterdam'ın akarsu kıyı yerleşimi (URL-47)

Venedik, İtalya

Lombard akınlarından kaçan halkın 420 yılında saklanmanın kolay olduğu İtalya'nın kuzeydoğusunda yer alan Venedik lagünü içindeki adalara sığınarak, Büyük Kanal üzerinde yerleşim başlamıştır. Tüccarların ve korsanlarında dağıntı koloniler halinde yerleştiği Venedik, 11. yy.'da bağımsız adacıklar köprüler, taşıma yolları ve patikalarla birleşmeye başlamıştır (Hattapoğlu, 2004) (Şekil 3.20).



Şekil 3.20. Venedik kenti ile kanallarının ilişkisi (Google Earth üzerinden düzenlenmiştir.)

118 ada üzerinde inşa edilen Venedik kentinde adalar, caddeler yerine su kanalları ile bağlanmaktadır. Kentin anakaraya bağlanması amacıyla üzerinde demir ve kara yolu

bulunan bir köprü inşa edilmiştir. Kent merkezini bölen büyük kanalın yanı sıra, yapı adalarını birbirinden ayıran kanallar üzerinde yer alan pek çok köprü inşa edilmiştir. Kanallar yapı adalarını ve ana ulaşım sistemini belirlemekte ve yapı adalarında yer alan konutlar dar ve organik yapıda olan sokakları oluşturmaktadır. Bir ticaret merkezi olan kentin özgün kimliği sayesinde, turizm ve kültür merkezi olmuştur (Şekil 3.21).

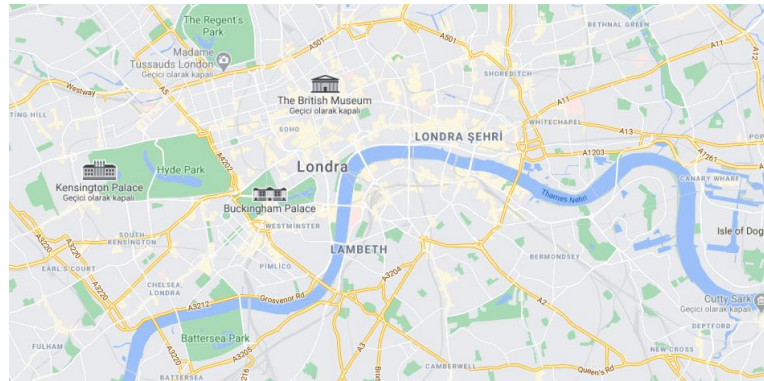


Şekil 3.21. Venedik'in kıyı yerleşimi ve Rialto Köprüsü (URL-7; URL-20)

Londra, İngiltere

Londra bir liman ve yerleşim yeri kıyısı olarak önem taşıyan Thames Nehri kıyısında yer alan tepede Romalılar tarafından kurulmuştur. Izgara plan şemasında kurulan ve liman kenti özelliği taşıyan Londra ticaret merkezi haline gelmiştir.

Romalıların yıkılmasının ardından nehir ticaretinin azalması ve çöküşe geçen Londra 11. yy.'da kraliyet yönetiminin merkezi haline gelmesiyle, liman etkinlikleri yeniden başlayarak ticari gücü elde etmiştir. Thames Nehri'nin Westminster ve City adlı iki yakasının birbirine bağlanmış ve kent kıyı boyunca gelişmiştir (Şekil 3.22). Akarsuyun kıvrımlı kıyı çizgisine paralel olarak açılan caddelerin oluşturduğu parseller kentin en önemli odak noktaları haline gelmiş ve kıyıda görkemli cephelere sahip yapılar inşa edilmiştir (Farrell, 1993).



Şekil 3.22. Londra kenti ile Thames Nehri ilişkisi (Google Earth üzerinden düzenlenmiştir.)

19. yy.'da Avrupa'nın en büyük kenti haline gelen Londra, liman ticaretinin merkezi olmuş ve kentin hızla büyümesine yol açmıştır. Mevcut limanın ihtiyacına yönelik doklar inşa edilirken, akarsu kıyısında geniş alanlar kazılmıştır. 1950'lerden itibaren bir metropol haline gelen kentte alt yapı sorunlarının oluşmasından dolayı, kentin ulaşım ağı yenilenmiştir (Hattapoğlu, 2004). Kentin kuzey ve güney yakasını ayıran Thames Nehri Londra'nın kent formunun biçimlenişinde etkili olmuştur. Kentin güney yakası ıııısal olarak gelişirken, kuzey yakası lineer aksların oluşturduğu bir dokuya sahiptir (Şekil 3.23).



Şekil 3.23. Londra'nın kıyı yerleşimi (URL-44)

4. SPACE SYNTAX YÖNTEMİ (MEKAN DİZİMİ)

4.1. Yöntemin Tanımı

20. yy.'da modernizmin savunucularının gerçekleştirdikleri tasarımlarda sosyal ve kültürel yapının yanı sıra çevrenin iklim koşulları ve fiziksel yapının da göz ardı edildiği görülmektedir. II. Dünya Savaşı'nın beraberinde getirdiği yıkım döneminin ardından dönemin eğilim rasyonalist görüşünün kent ölçeğinde monotonlaşmaya, kimliksizleşmeye ve anonimleşmeye sebep olması ve bu nedenle kentlerin özgün mimarisinin olumsuz yönde etkilendiğinden, bu görüşü eleştirenler oldukça artmıştır. Frampton (1980); 1953 yılında yapılan 9. CIAM kongresindeki tartışmaların ardından sonucunda üye olan bazı mimarlar tarafından 10. Ekip grubunu kurduklarını ifade etmiştir. Bu grup evrensellik yerine “kişilik”, mekan yerine “yer”, yaşama-eğlenme-çalışma-ulaşım gibi işlevlere göre zonlara ayırma anlayışı yerine “ev-sokak-mahalle-kent” gibi toplu yaşamın “hiyerarşik ilişkilerini” ön plana çıkaran ve insan ilişkilerini kurmaya çalışan bir yaklaşımı savunmuştur (Gündoğdu, 2014). Bu dönemden sonra mimarlık alanında gerçekleştirilen önemli gelişmelerden birisi de Bill Hillier ve Jullienne Hanson tarafından geliştirilen Space Syntax Yöntemi (mekan dizimi analizi) olmuştur. 1970'li yıllarda Univesity Colloge London'da geliştirilmiş olan bu yöntem “The Social Logic of Space” isimli kitap ile açıklanmıştır (Hillier ve Hanson, 1984). Space Syntax Metodu kültür ve toplum yapısının mimari, kentsel tasarım ve kentsel planlamaya yansımaları oluşturan ilişkisel örüntüleri anlamamızı sağlayan kentsel biçime dayalı bir yöntemdir (Kubat ve ark., 2005).

Space Syntax yöntemi fiziksel yapı ve mekânsal yapı ile ilgili sorulara cevaplar aramış ve mimariden yola çıkarak oluşturulmuş bir yöntemdir. Kentlerde yapılaşmış çevrenin, mekandaki yaşantı ile ilişkisi temel sorun oluşturmıştır (Sarı, 2003). Mekanın somut ve sayısal olarak ifade edilmesiyle analiz etmeyi sağlayan bu yöntem tek bina ölçeğinden kent ölçeğine kadar pek çok farklı ölçekte kullanabilmekte, mekanda insan deneyimlerine dayanan harita ve grafiklerin oluşturulmasıyla sayısal veriler elde edilmektedir.

Hillier ve Hanson (1984), kentsel mekanın tanımlanmasında ve mekan kimliğinin oluşumunda belirleyici olanın yerleşimdeki açık ve kapalı mekanlar arasındaki ilişki olduğunu vurgulamışlardır. Bu ilişkinin oluşturduğu sistemde açık mekan haritası oluşturularak alfa analizi ile mekan kimliğinin değişkenlerini incelenmektedir.

Space Syntax yöntemi ile her şehrin kendine özgü ekstenel haritaları oluşturularak kentler arasında geometrik ve sentaktik farklılıkların sebepleri araştırılabilmektedir. Lynch'in kitabında ifade ettiği yollar, sokak ve caddeler, sınırlar her kentte farklı bişimlenme gösterdiğinden ekstenel haritaları farklı ve kente özgüdür. Örneğın İslamiyet'in hakim olduğu Arap ülkeleri ile Avrupa ülkelerinin kentsel ölçekte ekstenel haritaları incelendiğinde organik ve gridal doku arasındaki farklılıkların nedeni Space Syntax metodu ile incelenebilmektedir. Kamusal alanlar, mahremiyeti yüksek olan mekanlar, ticari ve konut alanların konumları ve oluşturdukları kent dokusunun farklılıkları sentaktik ölçümler ile analiz edilebilmektedir.

Space Syntax Yöntemi ile tasarımcıların tasarladıkları mekanların kentsel ve yapısal ölçekte etkilerini anlayabilmeleri açısından önemli ön analizler elde edilebilmektedir. Tasarıma yardımcı ve tasarımı sınavan bir araç olan bu yöntem mekanları sınamada objektif bir bakış açısı sağlamaktadır (Altınöz, 2003). 1980'lerin sonunda ve 1990'ların başında Space Syntax Metodu kentsel ve mimari tasarım projelerinde kullanılmasına yönelik çalışmalar başlamıştır. Bu yöntem Bartlett'de bir araştırma merkezi olan Space Syntax Laboratory tarafından danışmanlık hizmetlerinde kullanılmaya başlamıştır. Yöntem planları optimize etmeye çalışmak ve kentsel gelişim alanlarında riski minimuma indirmek amacıyla kullanılmıştır (Karimi, 2018).

4.2. Yöntemin Amacı

Space Syntax yöntemi, modern ve geleneksel dokularda yapılaşmış çevrenin mekânsal konfigürasyonlarının anlaşılması, toplumsal ve kültürel yapının mekanla ilişkisinin oluşmasına dair morfolojik bir yaklaşım sunmaktadır (Hillier ve Hanson, 1984). Mekanın morfolojik olarak incelenmesi ve bütünleştirilmesi ile sayısallaştırılması amacıyla geliştirilmiştir. Son yıllarda mimarlık, iç mimarlık, peyzaj mimarlığı, şehir planlama, kentsel tasarım, arkeoloji, kent coğrafyası gibi pek çok alanda bilgisayar desteğiyle objektif sonuçlar elde etmek amacıyla uygulanan yöntemin amaçları şu şekilde sıralanabilir (URL-33): Kentleri oluşturan karmaşık yapılanmaların tanımlanarak kentsel alanda dolaşan insan hareketlerini nasıl etkilediğini araştırmak,

- Yaya hareketlerinin incelenmesi ile yol bulma (way-finding) ve mekan okuma (intelligibility) analizlerini yapmak
- Kent genelinde fiziksel doku içinde güvenli ve güvenli olmayan mekanları belirleyerek, suç oranlarını üzerinde etkilerini değerlendirmek,
- Mekânsal düzen ile sosyal yapı arasındaki ilişkileri tespit etmek,

- Ticaret alanlarının konumlarının insanların alışveriş davranışlarını ne şekilde etkilediğini araştırmak,
- Konut tipolojisinde kullanım alanlarını belirlemek,
- Karmaşık fonksiyonlu hastaneler, alışveriş merkezleri, havaalanları ve müzelerin çözümü ve planlamasında hareket organizasyonunu tespit etmek,
- Kentsel tasarım sürecinde önerilen tasarım alternatiflerin işlevselliğini önceden tahmin etmek,
- Sosyal bağlamda bir mekan ile ilişkili mahremiyet, güvenlik ve sosyal hiyerarşiyi algılamak,
- Ofis ve araştırma bürolarında mekânsal düzenin iş verimliliğine ve yaratıcılığa etkisini araştırmak

Yamu ve Voigt (2011); yöntemin faydalarını ve sınırlılıklarını şu şekilde sıralamıştır:

- Kentsel yapıları bağlılık ve erişilebilirlik fikri aracılığıyla sosyal aktivite ile ilişkilendirme yeteneğine sahip topolojik bir modeldir.
- Basit ve sağlam sonuçlar elde edilmesi amacıyla, bir dizi vaka ve sonucun hızlı analizine izin verir.
- Stratejik konular, hedefler yaklaşımı, senaryo yaklaşımı, doğrudan yaklaşım, strateji geliştirme, geleceğin tanımı ve değerlendirme sonrası tasarım sürecini destekler. Eksenel harita teknik olarak arazi kullanım faktörlerini entegre etmez.
- ABM'nin sağladığı avantajların (zaman içindeki dinamik aktivite, karmaşık aracı etkileşimi, hedef izleme, sosyal öğrenme ve ortaya çıkan davranış) yetersiz kalan statik bir modeldir (Yamu ve Voigt, 2011).

4.3. Yönteme İlişkin Kavramlar

Doğal Hareketlilik: Bir yerleşim alanında yaşayan insanlar doğrular boyunca hareket eder ve konveks mekanlarda toplanırlar. Yaya hareketini ve biçimlenişini aksiyel (yollar) ve konveks mekanların (kamusal mekanlar) oluşturduğu kentsel ağlar belirlemektedir. Space Syntax yöntemi ile kentsel ağın belirlediği doğal hareketin analiziyle elde edilen matematiksel değerlerle arasındaki ilişki belirlenebilmektedir. Bu ilişkinin tespitiyle arazi kullanımların saptanması ve kullanılmayan alanların canlandırılması sağlanabilmektedir (Altınöz, 2003). Hillier ve ark. (1993)'a göre kentsel doku doğal

hareketliliğin belirlenmesindeki ana etkidir. Kentsel doku içinde sokak, parsel ve adaların biçimlenmesi sonucunda oluşan doğal hareketin yoğun olduğu alanlarda ticari alanların konumlandığını ifade etmektedir.

Deforme Olmuş Grid: Kent dokuları genel olarak analizi kolay olan düzenli bir grid yapısı yerine, kentsel analizleri nispeten zor olan deforme olmuş bir grid olarak şekillenmektedir (Hillier ve ark., 1993). Hillier ve Hanson (1984), sürekli bir yapıda olan kentsel dokunun süreksiz elemanlar ile temsil edilmesini amaçlayarak çalışmış ve yeni kavramlarla yerleşimlerin morfolojik diline katkıda bulunmuştur (Şekil 4.1).



Şekil 4.1. Kent dokuları a) Deforme olmuş grid b) Düzgün grid (Hillier ve ark., 1993)

Aksiyel Mekan: Tek boyutlu, doğrusal mekanlar ya da doğrulardır. Bir mekandan diğeri hem görünüyor hem de ulaşılabiliriyorsa aksiyel doğruyla ilişkilendirilir (Altınöz, 2003).

Konveks Mekan: Konveks mekanlar iki boyutlu mekanlardır. Matematiksel anlamda bir konveks mekanda mekanın içerisinde herhangi bir noktadan bir diğerine çizilen herhangi bir doğrunun her noktada yine mekan sınırlarının içerisinde kalması önemli bir koşuldur. Bir konveks mekan içinde bulunan kullanıcının konveks mekanın içerisinde kalan her noktayı görebileceği anlamına gelmektedir (Altınöz, 2003).

Isovist Mekan: Bir noktadan görülebilen toplam alanı ifade etmektedir. Araştırılan bölgenin özelliklerine göre bu üç mekan türünün kombinasyonları kullanılabilir (Altınöz, 2003) (Şekil 4.2).



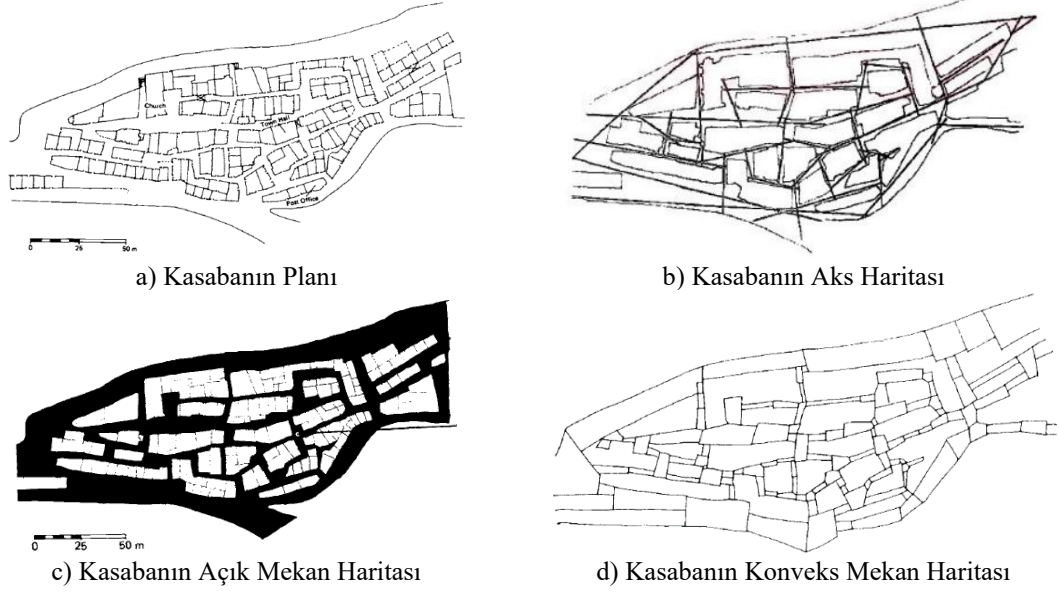
Şekil 4.2. Mekan, insan ve aktivite ilişkisini ifade eden diyagram (Hillier, 2005)

Aksiyel Harita (Axial Map): Aksiyel haritalar yerleşim planlarının mekansal analizinin yapılabilmesi amacıyla hazırlanmaktadır. Yerleşimin açık mekan haritasında çizilebilecek en uzun ve en az sayıda aksların birleştirilerek çizilmesi ile aks haritası oluşturulmaktadır. Oluşturulan haritalar üzerinden analizler yapılarak her aksın derinlik, bağlılık ve bütünleşme değerleri elde edilmektedir (Şekil 4.3.b).

Bir yerleşimin aks haritalarının Space Syntax Metodu ile analiz edilmesi amacıyla bir alanda bağlantılı olan ilişkiler analiz edilmektedir (Hillier ve Hanson, 1984). Aksiyel harita belirli bir yerleşim alanında ideal yürüme akslarını ve hareket potansiyelini ifade etmektedir. Genellikle kentsel alanların sokak düzenini anlamaya yarayan eksenel haritaların analizleri ile uzun ve dar olan alanlar için idealdir (Dawes ve Ostwald, 2013). Aks haritaları bir mekanın kimliğini ortaya koymak amacıyla oluşturulmaktadır. Bu bağlamda Karimi (1998) tarafından hazırlanan çalışmada eski İran ve İngiltere’de yer alan şehirler incelenerek mekanın sosyo-kültürel özellikleri Space Syntax Yöntemi kullanılarak karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

Konveks Harita (Convex Map): Mekan sentaksı analizi sırasında sosyal, ticari ve kültürel olayların yaşandığı, yapısal alanlar dışında yer alan tüm kamusal mekanlar açık mekan olarak kabul edilmektedir. Açık mekanlar kent sisteminin anlaşılmasına katkıda bulunmaktadır (Sarı, 2003). Konveks haritalar ise bir yerleşimde yer alan konveks mekanların (convex space) yani açık alan sisteminin birbirine eklenmeleri sonucunda oluşturulan haritalardır. Yapılara ait sınırları ifade eden konveks mekanların sınırlarının gösterildiği haritalar konveks haritalar olarak adlandırılmaktadır. Konveks mekanlar arasındaki ilişki kentte yaşayan insanların algılama ve kavrayabilme özelliklerini belirlemektedir (Özbek, 2007). Hillier ve Hanson (1984), açık alan haritasını negatif diyagram olarak da ifade etmektedir (Şekil 4.3.d).

Isovist Harita: Isovist haritalar bir noktadan görülebilen toplam alanı ifade eden haritalardır.



Şekil 4.3. Bir Fransız kasabasının Space Syntax Yöntemi ile analizi için oluşturulan haritaları (Hillier ve Hanson, 1984)

4.4. Space Syntax Parametreleri

Bir eksenel haritanın uzamsal konfigürasyonunu bağlantı, entegrasyon (küresel ve yerel) ve anlaşılabilirlik olmak üzere üç önemli sözdizimsel ölçüsü vardır. Dışbükey uzay ile ilgili olarak, başka bir sözdizimsel özellik olan dışbükey alanın görünürlüğü, kentsel bir çevreyi incelemek için daha uygun bir şekilde kullanılır (Hillier ve Hanson, 1984).

4.4.1. Derinlik (Mean Depth/Total Depth)

Bir mekan ile diğer mekanlar arasında metrik değil, topolojik ilişki söz konusudur. Mekan sentaksı teorisi; objektif olarak mekan konfigürasyonunun tanımlanması ve ölçülmesine dayanmaktadır (Malek, 2019). Space Syntax Yöntemi kapsamında haritalar üzerinde bir mekandan diğerine ulaşabilmek amacıyla kullanılan minimum sentaktik adım ile her mekanın derinlik kavramı (depth) elde edilmektedir. Mekan içinde çok adım derinlik, az adım ise sıklık anlamına gelmektedir. Kısaca ifade etmek gerekirse bir doğrudan diğer doğruya gitmek için kullanılan minimum adım sayısı kadar birbirine göre derinlikte yer almaktadır. Birbirine doğrudan bağlantılı iki mekan veya kesişen iki doğrunun birbirlerine göre derinlikleri “1” olarak kabul edilmektedir (Altınöz, 2003). Yöntemin algoritmasında sokakları temsil eden çizgiler ağından oluşan bir haritada tüm çizgiler numaralandırıldıktan sonra herhangi bir çizgi başlangıç olarak kabul edilmektedir. Bu çizgi başka bir çizgiyi temsil eden herhangi bir (n) numara ile kesişir.

İlk kesişen çizginin derinliği 1, o çizgi ile kesişen çizginin derinliği 2 şeklinde artarak devam etmektedir.

Hillier ve Hanson (1984)'un çalışmasında mekan sentaksında derinlik değerinin elde edilmesi ile bütünleşme değerinin nasıl elde edileceğini formülize edilmiştir. Yerleşimde bulunan tüm aksların derinlik değeri toplanarak, toplam derinlik değeri (total depth) hesaplanmaktadır. Toplam derinlik değerinin toplam aks sayısına bölünmesiyle ortalama derinlik değeri (mean depth) elde edilmektedir.

Eklenen her mekan ya da doğru ile derinlik artmakta ve grafik değerleri farklılaşmaktadır. Analizler sonucunda elde edilen en fazla derinlik değeri, yerleşimin mahremiyeti en yüksek ve ulaşılması en zor olan mekanı ifade etmektedir. Sosyo-kültürel yapının ifadesi ile en mahrem olan mekanın yeri ve anlamı farklılık gösterebilmektedir (Yıldırım, 2018). Sığ bir sistemde toplanmış çizgilerin derinlik değeri düşük olduğundan oldukça hareketli bir kentsel sistemi ifade ederken, derin bir sistemde derinlik değerinin yüksek olması hareketliliğin az olduğunu göstermektedir (Baç, 2012). Kentsel mekan ile bütünleşmesi az olan derin mekanların düşük insan hareketliliğine neden olduğundan yüksek suç potansiyeline sahip mekanlar olarak tanımlamaktadır (Hillier ve Netto, 2003). Örneğin İslam kentlerinde yerli ve yabancıların karşılaşmasının önlenmesi amacıyla, konut alanlarının derinlik değerleri yüksektir. Toplumun sosyal ve kültürel yapısı kentlerin şekillenmesine neden olduğundan, mahremiyet ve güvenlik ihtiyacı sonucunda derin mekanlar konut alanları olarak kullanılmaktadır.

4.4.2. Bağlılık Değeri (Connectivity)

Bir aksın kaç aks ile bağlantılı olduğunu ifade eden bağlılık analizleri, yerleşimdeki en güçlü bağlantı noktalarını belirlemeyi sağlarlar. Bir yerleşim alanında bağlantı noktasının fazla olması, o yerleşime ait birbirine bağlanan aks sayısının fazla olduğunu ifade etmektedir. Bir aksa bağlanan aks sayısı ne kadar fazla ise o aksın bağlılık değerinin yüksek olmasına neden olmaktadır. Yüksek değere sahip olan akslar yüksek ulaşılabilirliğin yüksek karşılaşma olasılığının ve yoğun hareketin olduğunu ortaya koyarken; düşük değere sahip olan akslar zayıf ulaşılabilirliğin olduğunu ve düşük hareketin olduğunu göstermektedir. Bağlılık analizlerinde güçlü bağlantıları gösteren yüksek değerler kırmızı, zayıf bağlantıları gösteren düşük değerler ise mavi renkle belirtilmektedir. Yerleşim içinde yer alan aksa bağlanan aks sayısı arttıkça bağlantı sayısı da artmaktadır. Geniş, uzun ve düz akslara bağlanan aks sayısı fazla olduğundan bağlılık değeri yüksek olurken; dar, kısa ve kırıklı akslara bağlanan aks sayısı az olduğundan

bağlantılık değerinin düşük olmasına neden olmaktadır. Deforme olmuş grid sisteme sahip İslam kentlerinin organik sokak dokusu kısa, kırıklı, dışa kapalı ve ayrışık bir mekan özelliği yansıtmaktadır. Yerleşimin içe dönük olması yabancıların ulaşması zor mekânsal düzen düşük bağlılık değerleri ile yansıtılmaktadır.

4.4.3. Global ve Yerel Bütünleşme Değeri (Integration)

Bir yerleşimin oluşturulan aksiyel haritasındaki aksların birbirleriyle olan ilişkilerinin tanımlanması ve bütünleşmesiyle mekânsal etkileşim değerlerinin hesaplanması için akslar numaralandırılarak bütünleşme (entegrasyon) değeri belirlenmektedir (Tutal, 1999). Bağlılık değeri her mekandan açıkça görülebilir bir özellikken, bütünleşme değeri görünmeyen bir değerdir (Dursun, 2001). Aks haritalarında yer alan her aks bir diğer aksın derinliğine göre bütünleşme değerine sahiptir. Aks haritalarında en çok kullanılan en az kullanılan kadar kademeli bir şekilde okunabilmesi ve belirli bir noktanın yerleşimle kurduğu ilişki ve bütünleşme derecesini anlamayı sağlayan bütünleşme haritaları oluşturulmaktadır.

Kentsel alanda bir mekanın entegrasyonu, sistem içindeki diğer tüm mekanlardan o mekanın rölatif derinliğini ifade etmektedir. Yüksek rölatif asimetri (RA) değeri düşük entegrasyonu, düşük rölatif asimetri değeri yüksek entegrasyonu belirtmektedir (Dursun, 2001). Bir mekandan başka bir mekana erişebilmek için gerekli olan yön değişimlerinin sayısal olarak tespitiyle, aksların bütünleşme değeri hesaplanmaktadır. Hesaplanan değerlerin toplamının, toplam aks sayısına bölünmesiyle ortalama bütünleşme değeri elde edilmektedir. Bütünleşme değeri global ve yerel olmak üzere farklı sistemler arasındaki ilişkiler ölçülmektedir. Global sistem içinde yerleşimi oluşturan bütün aksların birbiri ile ilişkisi göz önüne alınarak; $r=n$ değeri ile global bütünleşme değeri (HH) elde edilmektedir. Yerel sistem içinde ise belirli adım mesafede yer alan aksların birbiri ile ilişkisi değerlendirilerek; $r=3$, $r=5$, $r=7$ ve $r=9$ değeri ile yerel bütünleşme değerleri (HR3, HR5, HR7 ve HR9) elde edilmektedir.

Yüksek bütünleşme değerine sahip olan bir aks kolay erişilebilir, en uzun ve düz aksları ifade etmektedir. Düşük bütünleşme değerine sahip olan akslar ayrışmış, erişilebilirliği zor ve en derin akslardır. Space Syntax Yöntemi ile yapılan analizleri sonucunda akslar kırmızı renkten mor renge doğru bir renk skalası ile ifade edilmektedir. Aks haritasında en bütünleşik akslar kırmızı renkle gösterilirken, en derin akslar ise mavi ya da mor renkle ifade edilmektedir. Yüksek bütünleşme değerine sahip olan akslar ticaretin en yoğun olduğu, herkes tarafından tercih edilen, en çok kullanılan kamusal

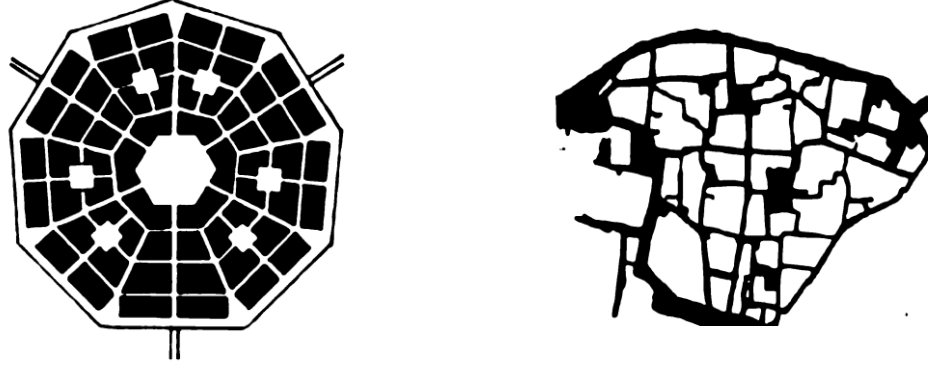
mekanlar ya da tarihi kent merkezleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Düşük bütünleşme değerine sahip olan akslar ise ticaretin az bulunduğu, hareketin az olduğu ve mahremiyetin yüksek olduğu genellikle konut alanlarının bulunduğu mekanlardır.

4.4.4. Sayısal Okunabilirlik Değeri (Intelligibility)

Space Syntax parametrelerinden bağıllık ve bütünleşme değeri birinci dereceden bir ölçüt iken; okunabilirlik değeri ikinci dereceden bir ölçüttür. Mekanın bağıllık ve global bütünleşme değeri arasındaki korelasyon değeri (R) sayısal okunabilirlik değerini oluşturur. Okunabilirlik mekan konfigürasyonunun anlaşılabilir olmasını ve yaya ile araç hareketinin öngörülebilir olmasını sağlayan bir değerdir (Zhang ve ark., 2013).

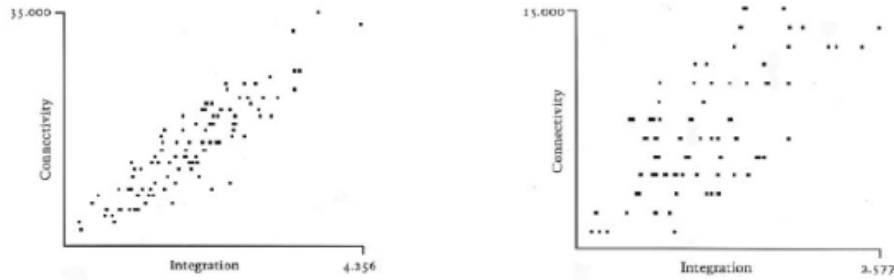
Yerel ölçütü oluşturan bağıllık ile global ölçütü temsil eden bütünleşme değeri arasındaki korelasyonda elde edilen yüksek ilişki mekanın anlaşılabilir olmasını sağlamaktadır. Korelasyon değeri bulunan bir mekanda görülebilen deneyimin tüm sistem hakkında elde edinilen bilginin doğruluk derecesidir (Topçu, 2008). Hillier ve Hanson (1984); okunabilirlik değerinin 0 ile 1 arasında bir değer alabileceğini; 1 değerinin çok güçlü bir sistem içi yerel-global ilişkinin olduğunu, 0 değerinin ise rastlantısal bir ilişkinin olduğunu ifade etmektedir. Okunabilirlik değerinin 0.45 civarında olması gerektiğini belirtmiştir. 0.2 ve daha düşük değerlerin çok az olduğunu belirterek; sistemin yeterince okunabilir olmadığını ve mekanın algılanma ölçütünün zayıf olduğunu göstermektedir. Yüksek bütünleşme ve bağıllık değerine sahip dokular yapıli çevrenin kavranabilir olduğunu ifade eden yüksek okunabilirlik değerine sahiptirler. Sayısal okunabilirlik değerinin yüksek olması, kullanıcının bulunduğu noktada yerini tespit etmesini sağlayan ve konumunun ayırt edebilmesini ifade etmektedir. Kavram bu yönü ile kent kimliğı ile dolaylı olarak ilişkilidir.

Kullanıcının bulunduğu mekanda bulabileceğı diğer noktaların değeri olarak algılanan bir değer olan okunabilirlik değerinin elde edilen sonuç ile yerleşim yerinin planı karşılaştırmalı olarak analiz edilerek yorumlanmalıdır. Örneğın yüksek okunabilirlik değerine sahip olduğu düşünölen ve düzenli bir kent dokusu olan Şekil 4.4.a’da sokakların birbirine benzemesi sonucunda kullanıcının yerini tespit edebilmesi zor olabileceğinden düşük değere sahip çıkabilir. Buna ek olarak düşük okunabilirlik değerine sahip olduğu düşünölen organik sokak dokusuna sahip olan Şekil 4.4.b.’de verilen Apt Kasabası’nın okunabilirlik değeri yüksek çıkabilir.



Şekil 4.4. Sayısal okunabilirliğin mekan üzerinden algılanması a) Okunabilirliği yüksek olduğu düşünülen plan b) Okunabilirliği düşük olduğu düşünülen plan (Hillier, 2007)

Okunabilirlik değeri bağıllık ve bütünleşme parametreleri gibi haritalarla değil, grafiklerle gösterilmektedir. Bu grafikte x eksenini bağıllık değerini ifade ederken, y ekseninde bütünleşme değeri yer almaktadır. Analiz edilen yerleşimde yer alan her bir aks bir nokta ile ifade edilmekte ve dağılımı grafikte belirtilmektedir. Oluşturulan grafikte noktaların birbiriyle ilişkili ve 45 derecelik bir çizgi etrafında gruplaşıyor ise; yerleşimin yüksek okunabilirlik değerine sahip olduğu şeklinde yorumlanmaktadır. Eğer noktalar birbirinden ayrışık olarak bir dağılım gösteriyor ise; düşük okunabilirlik değerini yansıtmaktadır. Hillier (2007), dağılım grafikleri ile; Şekil 4.5.a'da (soldaki grafik) bir çizgi üzerinde gruplanmış olan yüksek okunabilirlik değerini ifade ederken, Şekil 4.5.b'de (sağdaki grafik) dağınık noktalar düşük okunabilirlik değerini vurgulamaktadır.



Şekil 4.5. Sayısal okunabilirlik grafikleri a) Okunabilirliği yüksek olan yerleşim b) Okunabilirliği düşük olan yerleşim (Kim, 2001)

4.4.5. Sinerji Değeri (Synergy)

Sinerji yerel ve global bütünleşme değeri arasındaki korelasyon, bir başka deyişle parça bütün arasındaki ilişki olarak tanımlanmaktadır. Sinerji kavramını yerel ve global strüktür ile ilgili olan farklı bir okunabilirlik olarak yorumlamak da mümkündür. Sinerji ve okunabilirlik değerlerinin her ikisi de kullanıcının mekânsal deneyimi ile alakalıdır.

Sinerji yerel strüktürün bütünü ne kadar yansıttığının, bütünün de yereli ne kadar yansıttığının bir ölçümüdür (Hillier, 1996). Yüksek sinerji değeri, kullanıcıların kentsel strüktürün içerisinde rahat hareket ettiklerinin bir göstergesidir.

Dalton (2010), yerleşim alanlarında sinerji ve anlaşılabilirlik üzerine yaptığı çalışmada yerleşimin ölçeğinin oldukça önemli olduğunu ifade etmiştir. Analiz edilen yerleşim alanının boyutu büyüdükçe anlaşılabilirliğin ve sinerjinin azalacağını öne sürmüştür. Küçük sistemlerin labirent gibi bir sistem üzerine kurgulanması ile anlaşılabilirliğin düşebileceğini de kabul etmektedir.

4.4.6. Tercih Değeri (Choice)

Tercih değeri mekanın içinden geçen hareket (through-movement) ile ilişkili bir kavram olarak tanımlanmaktadır (Hillier ve ark., 1987). Yerleşimin ölçeği ile orantılı olarak doğrudan bağlantılı olan tercih değeri (choice) ana ulaşım akslarını ifade eden bir değerdir (Hillier ve Vaughan, 2007). Sinerji değeri global bütünleşme (integration/HH) değeri ile yerel bütünleşme (HR3) değeri arasındaki korelasyon değeridir. Yerel değer ile global değer arasındaki ilişkiyi ifade eden tercih değeri hem yerelin bütünü hem de bütünün yereli ne kadar yansıttığını göstermektedir. Yüksek sinerji değeri alanda bulunan kullanıcıların hareketinin rahat olduğunu, düşük sinerji değeri ise hareketin az ve zor olduğunu ifade etmektedir.

5. ALAN ARAŞTIRMASI

5.1. Alan Araştırmasında Uygulanan Yöntem

Akarsu kıyı yerleşimlerinin kent kimliğinin tarihsel süreç içinde kent kimliğinin korunabilirliği ve sürdürülebilirliğinin incelenmesini amaçlayan bu çalışmada ilk olarak çalışma evreni sınırlandırılmıştır. Çalışma kapsamında Türkiye’de yer alan 18 akarsu kıyı kenti dört kategoriye ayrılmıştır. Tez kapsamında tarihi kent merkezi akarsu ile ilişkili olan üç kategori çalışma kapsamına dahil edilirken, tarihi kent merkezi akarsu ile ilişkili olmayan bir kategori araştırmanın dışında bırakılmıştır. Çalışmada incelenen üç kategoride 6 kent çalışmanın örneklem alanı olarak seçilmiştir. Alan araştırması kapsamında seçilen 6 kentin kıyı kimliğinin oluşumu ve bileşenlerinin tespiti ile bu bileşenlerin sürdürülebilirliğine etki eden kentin dönüm noktaları araştırılmıştır. Alan araştırmasında kent, kategori ve örneklem alanların tümünün sırasıyla kıyaslanmasını içeren üç karşılaştırmada tüme varım yöntemi kullanılmıştır. Çalışmanın ilk aşamasında seçilen 6 kentin akarsu kıyı kimliği incelenmiş, ikinci aşamada kategorilerde yer alan kentler kıyaslanarak kategorinin ortak ve farklı yönleri tespit edilmiş, son aşamada örneklem alan olarak seçilen tüm kentler karşılaştırılmıştır.

Tez kapsamında ilk olarak her bir kentin doğal kimlik bileşenleri (coğrafi konum, topografya, iklim-bitki örtüsü, jeolojik yapı), tarihi gelişimleri, tarihi yapıları ve toplumsal kimlik özelliklerini (demografik yapı) içeren kimlik fişleri hazırlanmıştır. İkinci olarak kentlerin kuruluş yerlerinin akarsu ile ilişkisi ve tarihsel gelişimleri incelenmiştir. Kentlerin gelişimini etkileyen nazım ve uygulama imar planları ile sit alanlarına yönelik koruma amaçlı imar plan kararları doğrultusunda mekânsal gelişimleri araştırılmıştır. Üçüncü olarak seçilen kentlerin kimliklerinin farklı ölçeklerde değişimini anlamak amacıyla her bir kent için yapı, doku ve kent ölçeğinde analizler yapılmıştır. Yapı ölçeğinde yapılan analiz kapsamında; kentlerin kimliklerini yansıtan geleneksel konutlar, geçmiş uygarlıklardan günümüze ulaşmış tarihi yapılar ve günümüz konut yapılarının mimari değişim süreci incelenmiştir. Doku ölçeğinde yapılan analiz kapsamında; kentlerin tarihi kent merkezlerinde yer alan kentsel sit alanlarının akarsu kıyı yerleşimlerinin 19. yüzyıl ve 21. yüzyıla ait iki farklı dönemdeki haritaları Space Syntax Yöntemi kullanılarak karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Kent ölçeğinde yapılan analiz kapsamında ise; kentlerin merkez ilçelerinin 19. yüzyıl ve 21. yüzyıl haritaları Space Syntax Yöntemi kullanılarak karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Sonuç olarak kentlerin akarsular ile morfolojik ilişkileri, mekânsal gelişimi, kıyı kimliğinin korunarak

sürdürülebilirliğinin sağlanması ve akarsularla kentlerin bütünleşme sorunları tartışmalı olarak ortaya konmuştur. Kentlerin büyüme yönüne bağlı olarak akarsu kıyısına yaklaşma ya da kıyıdan uzaklaşma nedenleri grafik anlatımlarla sunulurken, akarsu kıyılarına yönelik önerilerde bulunmaktadır.

5.2. Alan Araştırmasının Evreninin Belirlenmesi

Akarsuları açısından oldukça zengin bir ülke olan Türkiye’de birçok nehir, çay ve dere pek çok kentten geçerek denize dökülür. Kızılırmak, Yeşilirmak, Fırat, Dicle, Seyhan, Ceyhan, Meriç, Büyük Menderes, Küçük Menderes, Gediz, Çoruh ve Sakarya gibi nehirlerin oluşturdukları havzalar; içme suyu kaynağı olması ve tarımla hayvancılığa elverişli alanlar oluşturması ile kentlerin kurulmasına neden olmuştur. Kentlerin akarsular ile ilişkisine bakıldığında; akarsular kimi zaman kenti ikiye bölmekte, kimi zaman kentin çeperinden geçmektedir. Bu çalışma kapsamında Türkiye’de akarsu kıyısına kurulmuş olan kentler araştırılarak, 18 kentin şehir merkezinden farklı büyüklüklerdeki akarsuların kıyısına kurulmuş oldukları tespit edilmiştir (Tablo 5.1). Bu tez çalışmasının evrenini Adana, Diyarbakır, Hatay, Sakarya, Eskişehir, Sivas, Tokat, Aksaray, Edirne, Düzce, Kastamonu, Amasya, Kırşehir, Çankırı, Artvin, Gümüşhane, Tunceli ve Bayburt kentleri oluşturmaktadır. Bu çalışmada yalnızca kent merkezinden geçen akarsular baz alınmış ve ilçelerden geçen akarsular çalışma kapsamına dahil edilmemiştir.

Kentlerin akarsu kıyısına göre yerleşim biçimleri tezin üçüncü bölümünde; kentin dışından geçen akarsular teğetsel, kenti eşit iki yakaya ayıran akarsular merkezi eksenli ve kentin bir yakasının diğer yakaya göre daha fazla oranda ikiye bölen akarsular ise dış merkezli eksenli olmak üzere üç kategoriye ayrılmaktadır. Teğetsel konumda olan akarsular kentin çeperinden geçerken kent yerleşimi tek yakada yer almaktadır. Merkezi ve dış merkezi eksenli akarsular kentin içinden geçtiğinden kent yerleşimi iki yakada konumlanmaktadır. Bu tanımlamaya göre Türkiye’de akarsuların kente göre konumları incelendiğinde; 5 kentte (Diyarbakır, Sakarya, Sivas, Edirne ve Artvin) yer alan akarsular kent ile teğetsel konumda; 7 kentte (Adana, Eskişehir, Aksaray, Kastamonu, Kırşehir, Çankırı ve Tunceli) yer alan akarsular kente göre merkezi eksende; 6 kentte (Hatay, Tokat, Amasya, Düzce, Gümüşhane ve Bayburt) yer alan akarsular ise kente göre dış merkezi eksende yer almaktadır. Ayrıca akarsu kıyısı yerleşimlerine göre; akarsular 5 kentte teğetsel konumda yer alırken, 13 kentin merkezinden geçtiği tespit edilmiştir. Çalışmada belirlenen akarsu kıyısına kurulmuş olan kentlerden Düzce ve Çankırı’da akarsu akışı pasifken; diğer kentlerde akarsu akışı aktif olarak devam etmektedir.

Tablo 5.1. Alan araştırmasının evrenini oluşturan kentler

No	Şehir	Akarsu Adı	Kent Nüfusu	Merkez Nüfus	Akarsu Genişliği	Akarsu ile Kent İlişkisi	Akarsu Akışı	Akarsuyun Konumu	Yerleşilen Yaka	Tarihi Yerleşim Olan Yaka Sayısı	Koruma ve Sürdürülebilirlik
1	Adana	Seyhan Nehri	2.220.125	1.769.875	200 m	İçinden	Aktif	Merkezi Eksen	İki Yaka	İki Yaka	Tarihi yerleşim kaybedilmiştir.
2	Diyarbakır	Dicle Nehri	1.732.396	963.893	66 m	Dışından	Aktif	Teğetsel	Tek Yaka	İlişkili değildir.	Tarihi merkez akarsuyla ilişkilidir.
3	Hatay	Asi Nehri	1.609.856	528.81	37 m	İçinden	Aktif	Dış Merkezli Eksen	İki Yaka	Tek Yaka	Tek yakası korunmuştur.
4	Sakarya	Sakarya Nehri	1.029.650	412.994	45 m	Dışından	Aktif	Teğetsel	Tek Yaka	İlişkili değildir.	Yeni yerleşim akarsu kıyısındadır.
5	Eskişehir	Porsuk Çayı	871.187	763.57	14 m	İçinden	Aktif	Merkezi Eksen	İki Yaka	İlişkili değildir.	Yeni yerleşim akarsu kıyısındadır.
6	Sivas	Kızılırmak Nehri	646.608	381.325	90 m	Dışından	Aktif	Teğetsel	Tek Yaka	İlişkili değildir.	Yeni yerleşim akarsu kıyısındadır.
7	Tokat	Yeşilirmak Nehri	612. 646	201.294	30 m	İçinden	Aktif	Dış Merkezli Eksen	İki Yaka	İlişkili değildir.	Tarihi yerleşim kaybedilmiştir.
8	Aksaray	Ulurmak	295.351	295.351	20 m	İçinden	Aktif	Merkezi Eksen	İki Yaka	İki Yaka	Tarihi yerleşim kaybedilmiştir.
9	Edirne	Tunca ve Meriç Nehri	411.528	180.327	200 m	Dışından	Aktif	Teğetsel	Tek Yaka	İlişkili değildir.	Tarihi merkez akarsuyla ilişkilidir.
10	Düzce	Melen Çayı	387.844	240.633	17 m	İçinden	Pasif	Dış Merkezli Eksen	İki Yaka	İki Yaka	Yeni yerleşim akarsu kıyısındadır.
11	Kastamonu	Karaçomak Çayı	383.373	148.931	15 m	İçinden	Aktif	Merkezi Eksen	İki Yaka	İki Yaka	Kıyı dokusu kaybedilmiştir.
12	Amasya	Yeşilirmak Nehri	337.508	149.084	50 m	İçinden	Aktif	Merkezi Eksen	İki Yaka	İki Yaka	Tek yakası korunmuştur.
13	Kırşehir	Kılıçözü Çayı	241.868	153.511	17 m	İçinden	Aktif	Merkezi Eksen	İki Yaka	İlişkili değildir.	Tarihi yerleşim kaybedilmiştir.
14	Çankırı	Tath Çay	216.362	96.025	20 m	İçinden	Pasif	Merkezi Eksen	İki Yaka	Tek Yaka	Yeni yerleşim akarsu kıyısındadır.
15	Artvin	Çoruh Nehri	174.01	35.081	50 m	Dışından	Aktif	Teğetsel	Tek Yaka	İlişkili değildir.	Tarihi merkez akarsu ile ilişkili değildir.
16	Gümüşhane	Harşit Çayı	162.748	28.735	15 m	İçinden	Aktif	Dış Merkezli Eksen	İki Yaka	İki Yaka	Yeni yerleşim akarsu kıyısındadır.
17	Tunceli	Munzur Irmağı	88.198	38.504	40 m	İçinden	Aktif	Merkezi Eksen	İki Yaka	İlişkili değildir.	Tarihi merkez akarsu ile ilişkili değildir.
18	Bayburt	Yıldırım Çayı	82.274	66.633	20 m	İçinden	Aktif	Dış Merkezli Eksen	İki Yaka	İki Yaka	Tarihi yerleşim kaybedilmiştir.

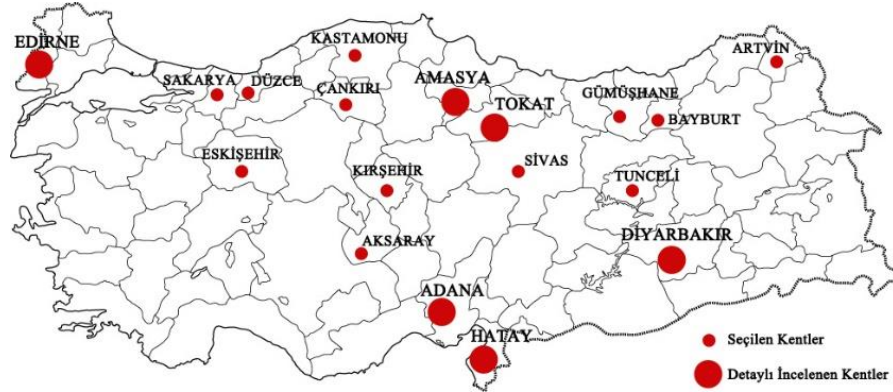
5.3. Alan Araştırmasının Örneklem Alanının Belirlenmesi

Çalışma alanının evrenini oluşturan Türkiye’de akarsu kıyısına yerleşen kentlerin kıyı kimliklerinin sürdürülebilirliklerini incelemek amacıyla belirli bir yöntem ve düzende sınıflandırılmıştır. Tespit edilen akarsu kıyı yerleşimleri ilk olarak kentin içinden (merkezi eksen ve dış merkezli eksen) ve dışından (teğetsel) geçen akarsuların kente göre konumları baz alınarak iki gruba ayrılmıştır. İkinci olarak kentlerin tarihi çekirdekleri ile akarsuların birbirlerine göre konumları baz alınarak sınıflandırma yapılmıştır. Kıyı yerleşimlerinin tarihsel süreci incelendiğinde; akarsuların tarihi kent merkezlerinden geçtiği ya da kentlerin yeni yerleşim bölgelerinin akarsu kıyısında kurulduğu görülmektedir (Tablo 5.2).

Tablo 5.2. Alan araştırması örneklem alan olarak seçilen kentler

Akarsu ile Kent İlişkisi	Kategori No	Tarihi Merkez ile Akarsu ilişkisi	Kent	Akarsu Adı	Nüfus
Dışından Akarsu Geçen Kentler	Kategori I	Akarsu Kıyısının Yakınında Yerleşen Kentler	Diyarbakır	Dicle Nehri	1.732.396
			Sivas	Kızılırmak Nehri	646.608
			Edirne	Tunca ve Meriç Nehri	411.528
			Artvin	Çoruh Nehri	174.010
İçinden Akarsu Geçen Kentler	Kategori II	Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Kısmi Korunduğu Kentler	Antakya	Asi Nehri	1.609.856
			Amasya	Yeşilirmak Nehri	337.508
			Adana	Seyhan Nehri	2.220.125
			Tokat	Yeşilirmak Nehri	612. 646
	Kategori III	Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Kaybedildiği Kentler	Aksaray	Ulurmak	412.172
			Kastamonu	Karaçomak Çayı	383.373
			Kırşehir	Kılıçözü Çayı	241.868
			Bayburt	Yıldırım Çayı	82.274
	Kategori IV	Akarsu Kıyısında Yeni Yerleşim Olan Kentler	Sakarya	Sakarya Nehri	1.029.650
			Eskişehir	Porsuk Çayı	871.187
			Düzce	Melen Çayı	387.844
			Çankırı	Tatlı Çay	216.362
			Gümüşhane	Kelkit Çayı	162.748
			Tunceli	Munzur Irmağı	88.198

Akarsu kıyısında tarihi yerleşimlerin yer aldığı kentlerde tarihsel süreç içerisinde çeşitli nedenler ile kent dokusunun kaybedildiği görülmektedir. Bu kriterler doğrultusunda kentler dört kategoride sınıflandırılmıştır. Akarsu kıyısının yakınında yerleşen kentler Kategori I, akarsu kıyısında tarihi dokunun kısmi korunduğu kentler Kategori II, akarsu kıyısında tarihi dokunun kaybedildiği kentler Kategori III ve akarsu kıyısında yeni yerleşim olan kentler Kategori IV olarak gruplandırılmıştır. Bu kapsamda Kategori I’de 4 kent, Kategori II’de 2 kent, Kategori III’de 6 kent ve Kategori IV’de 6 kent yer almaktadır. Çalışma kapsamında örneklem alan olarak kategorilerde yer alan kıyı kentlerinin morfolojik yapısını ve kimliklerini yansıtmaya amacıyla, kategorilerde yer alan en yüksek nüfusa sahip iki kent seçilmiştir. Bu bağlamda Kategori I’de Diyarbakır ve Edirne, Kategori II’de Antakya ve Amasya, Kategori III’de Adana ve Tokat çalışmanın örneklem alanı olarak seçilmiştir. Çalışmada Kategori IV’de yer alan kentlerin tarihi kent merkezlerinin akarsu ile ilişkili olmaması nedeniyle çalışma kapsamı dışında tutulmuştur. Kategori I’de nüfus sıralamasına göre ikinci sırada yer alan Sivas’ın Sivas Büyükşehir Belediyesi tarafından koruma amaçlı imar planı ve kentsel sit alanı sınırlarının hazırlanmamış olması sebebiyle Sivas kenti kapsam dışı bırakılarak, sıralamada üçüncü olan kent Edirne alan araştırması kapsamına dahil edilmiştir (Şekil 5.1).



Şekil 5.1. Çalışmanın evren ve örneklemi oluşturan kentlerin konumları

Örneklem alan olarak belirlenen kentlerin kimliklerinin değişiminin incelenmesi dört kategoride irdelenmiştir.

- A. Mekânsal Gelişimi ve Dönüm Noktaları
- B. Yapı Ölçeğinde Kimlik Değişimi
- C. Doku Ölçeğinde Kimlik Değişimi
- D. Kentsel Ölçekte Kimlik Değişimi

5.3.1. Kategori I: Akarsu Kıyısının Yakınında Yerleşen Kentler

Akarsuların kent ile ilişkisine göre teğetsel konumda olan kentler “Akarsu Kıyısının Yakınında Yerleşen Kentler” olarak sınıflandırılmıştır. Kategori I’de Dicle Nehri kıyısında Diyarbakır, Kızılırmak Nehri kıyısında Sivas, Tunca ve Meriç Nehri kıyısında Edirne ve Çoruh Nehri’nin kıyısında yer alan Artvin kenti yer almaktadır. Alan araştırması kapsamında kategoride yer alan en yüksek nüfusa sahip 2 kent seçilmiş olmasına rağmen, Kategori I’de Diyarbakır ve Edirne kenti seçilmiştir. Nüfus büyüklüğü sıralamasına göre ikinci sırada yer alan Sivas’ın kentsel sit alanının bulunmaması nedeni ile doku ölçeğinde analiz yapılamayacağından alan araştırmasına dahil edilmemiş, sıralamada üçüncü olan kent olan Edirne çalışma kapsamında incelenmiştir.

5.3.1.1. Diyarbakır’ın Kimlik Değişiminin İncelenmesi

Diyarbakır’ın kentsel kimlik değişimi dört bölümde incelenmiştir. İlk olarak kentin dönüm noktalarının belirlenmesi amacıyla kentin mekânsal değişiminde imar ve planlama kararları araştırılmıştır. Kentin yapı ölçeğinde kimlik değişimi tarihi kent merkezi olan Suriçi yerleşimini içeren kentsel sit alanı ile sınırlandırılarak, anıtsal ve sivil mimari yapıları ile günümüz yerleşimi karşılaştırılmalı olarak incelenmiş, ayrıca Dicle Nehri kıyısının eski ve yeni dokusu karşılaştırılmıştır. Doku ölçeğinde kimlik değişiminin incelenmesinde, 19. ve 21. yy. halihazır haritaları üzerinden kentsel sit alanı sınır olarak kabul edilmiştir. Kentsel ölçekte kimlik değişiminin incelenmesinde ise; kentin Bağlar, Kayapınar, Sur ve Yenişehir merkez ilçelerinin 19. yy. ve 21. yy. halihazır haritası üzerinden analizler yapılmıştır. Diyarbakır kentinin kimliğini oluşturan coğrafi konum, topografya, jeolojik yapı, iklim ve bitki örtüsü gibi doğal kimlik bileşenleri, demografik özellikleri, kentin tarihçesi ve kent kimliğini yansıtan anıtsal yapılar Tablo 5.3.’de verilmiştir.

A. Diyarbakır'ın Mekânsal Gelişimi ve Dönüm Noktaları

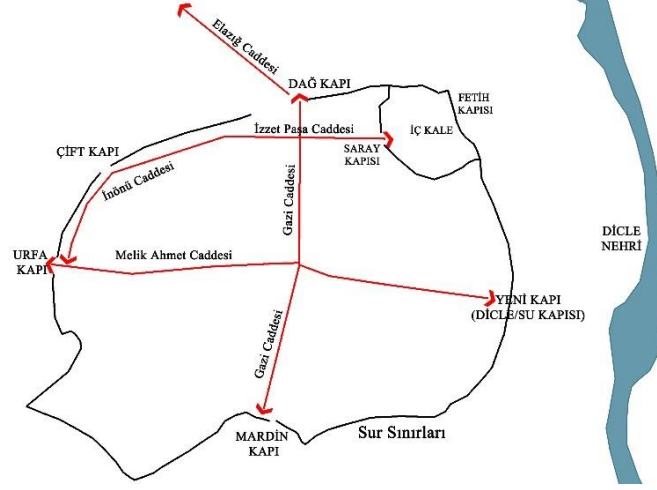
Ticaret yolları üzerinde bulunan Diyarbakır kenti, Dicle Nehri'nin batı yakasında yer alan korumaya elverişli olan tepede kurulmuştur. Gabriel'e göre surların ilk kuruluş tarihi bilinmemekle birlikte, İç Kale bölgesi ilk yerleşim alanıdır. Diyarbakır'ın tarihsel gelişiminde Roma dönemi önemli bir rol oynamaktadır. M.S. 367-375 yıllarında Konstantin tarafından inşa edilen surlar batıya doğru genişletilmiştir (Yıldırım, 2002). Diyarbakır surlarının çevre uzunluğu yaklaşık 5200 metredir. İç Kale'nin, Suriçi'nde kalan bölümünün uzunluğu 599 metreyken, İç Kale ile birlikte sur duvarlarının toplam uzunluğu ise yaklaşık 5800 metredir (Nabikoğlu ve Dalkılıç, 2015). Üzerinde 82 adet burç ve 4 ana kapısı bulunan surların yüksekliği yaklaşık olarak 8-12 metre, kalınlığı 3-5 metre arasında değişmektedir (Halifeoğlu ve Dalkılıç, 2005). Suriçi'nde kenti kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusunda kesen birbirine dik iki cadde bulunmaktadır. Suriçi'nin kuzeyinde Dağ Kapı, batısında Urfa Kapı, güneyinde Mardin Kapı ve doğusunda Dicle Kapı yer almaktadır.

19. yy.'a kadar gelişimini devam ettiren Diyarbakır'da, tüm Türkiye'de olduğu gibi modernleşme hareketleri başlamıştır (Kejanlı ve Dinçer, 2011). Orta Çağ özelliği taşıyan kent 19. yy. sonuna kadar korumasına rağmen, nüfusun artması ile kent merkezinde bir dönüşüm başlamış ve 1916 yılında Melik Ahmet Caddesi açılmıştır. Ayrıca kentin kuzey giriş kapısı olan Dağ Kapı'nın çevresinde yer alan kuzey surlarının yıkılmasıyla yeni gelişme alanlarının sur dışına aktarılması sağlanmıştır (Şekil 5.2). Bu uygulama Dağ Kapı yönünde yer alan ticaret alanlarının önem kazanmasına neden olmuştur (Kejanlı, 2009). Dalkılıç arşivinde yer alan imar planında görüldüğü gibi; 1932 yılında hazırlanan sur dışı imar planı ile kale içine sıkışan kentin sur dışında çıkarılmasıyla beraber, yeni yerleşim alanlarının açılması amaçlanmıştır. Diyarbakır'ın ilk imar planı Yenişehir Bölgesi'ne doğru yönelimin sağlandığı İstasyon Caddesi, Elazığ Yolu ve sur dışına yönelen ııınsal yolların olduğu ve sur dışı yerleşim ile bağlantı sağlayan yollar genişletilmiştir. 1930 yılında hava akımlarını engellemesi ve yeni şehirle ilişkinin sağlanması gerekçesiyle surlar yıkmaya çalışılmıştır (Gabriel, 1940).



Şekil 5.2. 1932 yılında hazırlanan sur dışı imar planı (Neslihan Dalkılıç arşivinden akt. (Kejanlı ve Dinçer, 2011))

İmar planı doğrultusunda 1935 yılına kadar İzzet Paşa Caddesi üzerinde 4 otel, 30 ticari yapı ve 15 konut yapılmıştır. 1940'lı yıllarda sur üzerinde Çift Kapı açılarak, yeni yerleşim alanları ile bağlantı sağlanmıştır. Ayrıca bu dönemde ticaret alanları İzzet Paşa Caddesi üzerinde yoğunlaşmıştır (Kejanlı, 2009) (Şekil 5.3). 1945 yılında yerli halkın sur içini terk etmesi ile iç göç ile gelen düşük gelirli kesim sur içine yerleşmiştir. 1950'li yıllarda Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu ile tesciller yapılmaya başlamıştır. Fakat tesciller başlamasına rağmen, 1954 yılında çıkarılan 6217 sayılı kanunla kat mülkiyetine olanak tanınmış ve bu durum Suriçi'nde yer alan 1 ya da 2 katlı sivil mimari yapıların yıkılarak yerlerine apartmanlar ya da iş merkezleri yapılmasına neden olmuştur. Suriçi kimliğinin kaybedilmesine neden olan bu uygulama sonucunda, geleneksel konut ve çarşı yapısının yanı sıra apartmanlar ve iş hanlarının bir arada bulunduğu Suriçi farklı dokulara sahip kent merkezi haline dönüşmüştür (Güneli, 2001). 1959 yılında Diyarbakır'ın 1/5000 ölçekli ilk nazım imar planı yapılmıştır. Planda Suriçi'nde yer alan ana yolların Melik Ahmet Caddesi ve Gazi Caddesi'nin genişletilmesiyle yeni yerleşim alanlarına bağlantıların sağlanması amaçlanmıştır. (Oruçkaptan, 2009).



Şekil 5.3. Diyarbakır Suriçi'nde açılan yollar ve sur kapıları (Yazar tarafından hazırlanmıştır.)

1965 ile 1967 yıllarında 1/1000 ölçekli planlar hazırlanmış ve bu plan doğrultusunda sur çevresinde kale duvarlarına yaslanarak gelişen gecekondu yapılaşmanın önüne geçilmeye başlanmıştır. 1983 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun yürürlüğe girmiş olmasına rağmen, sit alanına dair herhangi bir karar alınmamıştır (Kejanlı ve Dinçer, 2011). 1980'li yılların sonunda zorunlu göç olaylarının meydana gelmesi nedeniyle Diyarbakır'da nüfus yoğunluğu artmış, çarpık kentleşme süreci başlamıştır. 1970 yılından itibaren yoğun göçle birlikte çok katlı ve tuğladan yığma yapılar yapılmıştır (Özyılmaz ve ark., 2007). Bu gelişmeler alt yapı problemlerini ortaya çıkarmış ve tarihi dokunun tahribatını hızlandırmıştır (Güneli, 2001). 1984 yılında hazırlanan nazım imar planı doğrultusunda nehrin doğu yakasında Dicle Üniversitesi'ne bir kampüs alanı belirlenmiştir (Durak, 2014). 1985 yılında kentin gelişme yönlerinin batı yönünde Şanlıurfa ve kuzeybatı yönünde Elazığ aksları doğrultusunda olması kararlaştırılmıştır (Oruçkaptan, 2009).

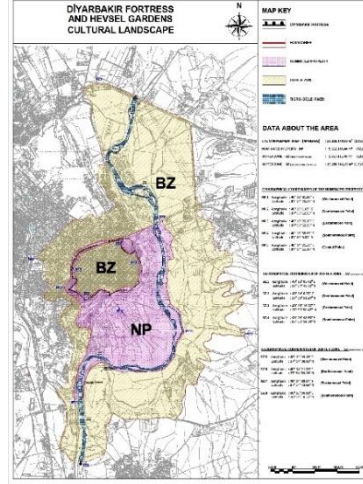
Diyarbakır Koruma Kurulu'nun 29.09.1988 tarih ve 38 nolu kararı ile Suriçi bölgesi Kentsel Sit Alanı ilan edilmiştir. Kentin koruma amaçlı imar planı ise Yıldız Teknik Üniversitesi tarafından 1990 yılında hazırlanmış ve bu plan 1992 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından onaylanmıştır. Koruma amaçlı imar planının hazırlanması aşamasında sur içi bölgesinde Koruma Planlama Grubu tarafından yapılan tespitlere göre, 161 anıtsal ve sivil mimarlık yapısının tescil edilmesi önerilmiştir. Bu yapılardan 14 anıtsal ve 58 sivil mimarlık yapısı olmak üzere toplam 72 adet yapı, Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescile değer görülmüş ve 1992 yılında bu yapıların tescili yapılmıştır. Bu tescillerle birlikte, korunması gerekli yapı sayısı toplam 267'ye ulaşmıştır. Bu plan doğrultusunda; Sur

diplerinden 50 metre ötesinde bir alan dahil edilerek koruma alanı olarak belirlenmiştir. Fakat onaylanan koruma amaçlı imar planını uyulamaya koymada sosyo-politik ve mekânsal sorunlardan dolayı problemler meydana gelmiştir.

1990 yılında hazırlanan koruma amaçlı imar planı ile işlev alanları ve yoğunluk alanlarına göre geleneksel dokunun korunduğu alanlarda kat yüksekliği 2 kat, seyrek dağılım gösterdiği alanlarda dört ya da beş kat, geleneksel dokunun olmadığı yerlerde ise altı kata kadar yapılanma kararı alınmıştır. Geleneksel dokunun bozulduğu yerlerde Suriçi’nde yeni akslar açılmış ve ulaşılabilirlik artırılmaya çalışılmıştır. (Kejanlı ve Dinçer, 2011). 1990 yılında göç olayları ile artan nüfus tarihi kent merkezinde yoğunluğun artmasıyla ve Suriçi’nde yatay sıkışmaya yol açmıştır. Yoğun olarak Ali Paşa, Lalebey ve Cevatpaşa Mahallesi’ne yerleşen göçmenler kaçak ve niteliksiz geleneksel avlulu Diyarbakır evi tarzı konutlar yapılmaya başlanmasıyla, mahallelerin geleneksel kimliği bozulmaya başlamıştır (Çatalbaş, 2012).

1990’lı yıllarda planlı yerleşimin sağlanması amaçlı düzenlemeler yapılmaya başlanmış ve bu kapsamda Dicle Üniversitesi’ne Dicle Nehri’nin doğu yakasında bir kampüs alanı tahsis edilmiştir (Kejanlı ve Dinçer, 2011). 1993 yılı Çevre Düzeni Planı ve 1994 Nazım İmar Planı ile Dicle Nehri kıyısının rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi kararı ile akarsu-kent ilişkisi yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. Bu plan ile akarsu kıyısı ağaçlandırılacak alan olarak belirlenirken, Hevsel Bahçeleri tarımsal niteliği korunacak sulama alanı olarak belirlenmiştir (Oruçkaptan, 2009). 1990’lı yıllarda kent planlamasına dahil edilmeyen Dicle Nehri göz önüne alınarak projeler yapılmaya başlanmış ve kentin akarsu ile bütünleştirilmesine yönelik amaçlı adımlar atılmıştır.

2015 yılında ise Almanya’da gerçekleşen 39. Unesco Dünya Mirası Komitesi tarafından düzenlenen toplantıda; Türkiye’nin 14. miras alanı olarak Diyarbakır Kalesi ve Hevsel Bahçeleri Kültürel Peyzaj Alanı UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi’ne kaydedilmiştir. UNESCO’ya sunulan alan yönetim planında Hevsel Bahçeleri, Hevsel Bahçeleri Etki Alanı, Dicle Nehri Kamusal Kıyı Kullanımı olarak miras alanları ile tampon alanlar ile Etkileşim Geçiş Bölgesi oluşturulmuştur (Şekil 5.4).



Şekil 5.4. Diyarbakır'ın UNESCO'ya sunulan yönetim planı (UNESCO, 2015)

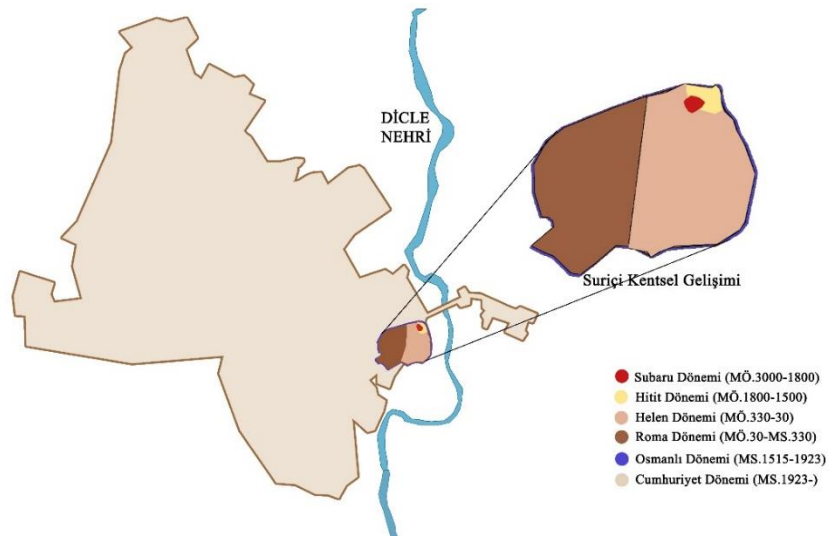
Diyarbakır Suriçi'nde Ekim 2015 ile Mart 2016 yılında yaşanan terör olayları sırasında anıtsal ve sivil mimari yapıların yakılıp yıkılması ile tahrip edilmesinden kaynaklı kentin kimliği büyük ölçüde zarar görmüştür. Bu olayların yoğun olarak yaşandığı Cemal Yılmaz, Cevatpaşa, Dabanoğlu, Fatihpaşa, Hasırlı ve Savaş mahalleleri büyük ölçüde tahrip edilmiştir. Özellikle terör örgütünün binaların birbiri ile bağlanması geleneksel konutlara zarar vermiştir. Çatışmaların sonunda pek çok tarihi yapı yok olmuş ya da ağır hasar görmüştür. Ayrıca çatışmalar bitmesine rağmen, bölgede güvenlik probleminin devam etmesinden dolayı bu mahallelerdeki yapılar yıkılarak kontrol edilebilir düz bir alan haline getirilmiştir (Şekil 5.5).

Yakut ve Ceylan (2019) yıkılmayan ancak önemli hasar gören yapıları; Cemal Yılmaz Mahallesi'nde Hüsrev Paşa Camisi ve Protestan Kilisesi, Dabanoğlu Mahallesi'nde Nasuh Paşa Cami, Şehzadeler Konağı ve Yavuz Selim İlkokulu, Fatihpaşa Mahallesi'nde Kurşunlu Cami, Esmâ Ocak Evi ve Yenikapı Sağlık Ocağı, Hasırlı Mahallesi'nde Ermeni Katolik Kilisesi, Mehmet Uzun Evi ve Paşa Hamamı, Savaş Mahallesi'nde Şeyh Mutahhar Cami, Dört Ayaklı Minare, Hacı Hamit Cami, Giragos Ermeni Kilisesi, Marpetyun Keldani Kilisesi ve SODES Kreşi ile Ziya Gökalp Mahallesi'nde Dengbejler Evi şeklinde belirtmiştir. Ayrıca Bakanlık tarafından açıklanan bilgiye göre 675 adet binanın tamamen yıkıldığı, 823 binanın ağır hasar gördüğü, 714 binanın az hasar gördüğü ve 597 adet korunmaya değer yapının da hasar gördüğü ifade edilmiştir (Karaaslan, 2018). Bölgenin riskli alan olması nedeniyle Suriçi'nde yaklaşık 6300 parsel taşınmazın Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 16.03.2016 tarih ve 2988 sayılı yazısı üzerine 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu'nun 27. maddesine göre kamulaştırılmasına karar verilmiştir (Resmi Gazete, 2016) .



Şekil 5.5. 2016 tarihli uydu görüntüsü üzerinden yıkılan alanlar (TMMOB, 2017)

Günümüzde Suriçi bölgesi incelendiğinde ise; yıkılan geleneksel konutlar, tahrip edilen tarihi yapılar ve plansız yerleşim sonucunda oluşan kat ilaveleri, yıkılan yapıların yerine çok katlı yapıların yapılmasından dolayı çöküntü bölgesi durumundadır. Yeni yapılan yapıların betonarme ve tuğla malzeme kullanılarak 3 ve üzeri katlı inşa edilmesi surların algılanabilirliğini engellemektedir. Karaaslan (2018); Suriçi’nde 3 kat ve üzeri yapı sayısının 831 adet olduğu ifade etmiştir. Günümüzde tarihi bir kent merkezinden ziyade sorunlu alan olarak görülen Suriçi yerleşiminde; kentsel dönüşüm uygulamaları başlatılmıştır. Diyarbakır nazım imar planında ise Dicle Nehri’nin doğu yakasında Kırklar Dağı üzerinde çok katlı ve yoğun yapılaşmaya izin vermektedir. (Anonim, 2014) (Şekil 5.6).



Şekil 5.6. Diyarbakır mekânsal gelişim haritası

B. Diyarbakır'ın Yapı Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Diyarbakır'ın yapı ölçeğinde kimlik değişimi tarihi kent merkezi olan Suriçi yerleşimi ile sınırlandırılmış ve alanın anıtsal ve sivil mimari yapıları ile günümüz yerleşimi karşılaştırılmalı olarak incelenmiştir.

Kentlerin coğrafi konumu, topografik yapısı, iklimi, jeolojik yapısı ve bitki örtüsü insan eliyle inşa edilen fiziksel çevresinin oluşmasında önemlidir. Diyarbakır'ın Mezopotamya'ya hakim konumda yer alması güvenlik sorunlarına neden olduğundan surlarla çevrili bir yerleşim kurulmasına sebep olmuştur. Roma Dönemi'ne kadar uzanan tarihi Suriçi'nde Bizans, İnalıoğulları, Nisanoğulları, Artuklu, Akkoyunlu, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'ne ait çok sayıda kilise, cami, medrese, han, hamam bulunmaktadır (Şekil 5.7).



Şekil 5.7. Diyarbakır'ın anıtsal mimari yapılarının konumları

Sıcak ve kuru bir iklime sahip olan Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan kentlerde olduğu gibi Diyarbakır'da birbirine eklenen konutların ve avlularının arasında kalan dar ve bitişik sokaklar organik sokak dokusunu oluşturmaktadır. Özyılmaz (2007), Roma döneminden günümüze kadar ulaşmış ve bazı yerlerde hala kullanılan kanalizasyon ağının sıkışık bir mimari dokuyu yansıttığını ifade etmiştir. Çalışmasında sokak ve evlerin düzensiz yerleşimine rağmen, evlerin avlu duvarlarının birbiri ile dik açı yapacak şekilde birleştiğini belirtmiştir.



Şekil 5.8. a) Diyarbakır Dicle Nehri üzerinde yer alan On Gözlü Köprü b) On Gözlü Köprü'den Suriçi'nin görünümü (Özkaynak kişisel arşivi, 2020)

Geleneksel Diyarbakır evlerinin mekanlarının büyük bir kısmının pencere açıklıkları mahremiyeti korumak amacıyla avlu yönünde yer almaktadır. Konutlarda sokağa yönelen mekan sayısı oldukça azdır. Dar sokakları çevreleyen konutların yüksek duvarlar, sıcak aylarda gölge mekanları sağlayarak serinletici etki oluşturmaktadır. Bazı sokaklarda üst katta sokağın üzerine kurulan odalar kabaltı adı verilen geçitler oluşturmaktadır. Oruç (2017)'a göre; bazı konutların üst katında cumbalar yapılması ile odaların genişletilmesi amaçlanmıştır. Bu cumbaların sokağa bakan cepheleri yerine yan yüzeylerinde yapılan pencere açıklıkları ile mekanlarda hava akımı sağlanmıştır (Şekil 5.9).



Şekil 5.9. a) Diyarbakır geleneksel sokak dokusu ve kabaltılar (Özkaynak kişisel arşivi, 2019)

Konutlar genellikle bir ya da iki katlı olup, nadiren üç katlı konutlara rastlanmaktadır. Sokak aralığı ya da giriş aralığı adı verilen geçitlerden girilerek avluya ulaşılmaktadır (Özyılmaz ve Sahil, 2017). Diyarbakır evlerinde üzeri açık avlu etrafında konumlanan odalar, eyvanlar ve servis mekanları farklı şekilde biçimlenmektedir (Bekleyen, 1993). Konutlar duvarların taşıyıcı olduğu yığma yapı sistemi ile inşa

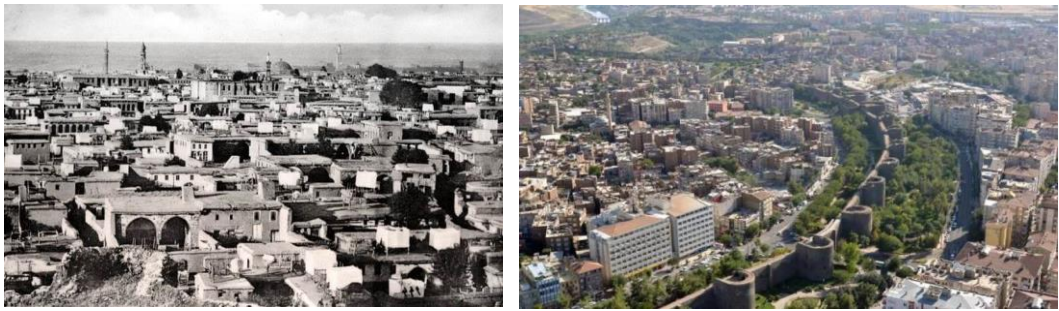
edilmiştir. Bölgenin jeolojik yapısında bulunan siyah renkli bazalt taşı tarihi yapıların yanı sıra konutlarda da kullanılmıştır (Şekil 5.10).



Şekil 5.10. a) Ziya Gökalp Evi b) Cahit Sıtkı Tarancı Evi (Özkaynak kişisel arşivi, 2019)

Ekonomik ve sosyal gelişmeler sonucunda kalabalık aile yapısının giderek yerini çekirdek aile yapısına bırakması büyük konuta olan gereksinimi azaltmıştır. Özellikle yoğun olarak 1990'lı yıllarda meydana gelen iç göçün artması Suriçi'nde nüfusun artmasına neden olmuştur. Sur dışında yeni yerleşim alanların imara açılmasıyla yeni malzeme ve tekniklerle modern apartman tipi konutlara geçiş yapılmaya başlanılmışlardır.

Güneli (2001)'ye göre avlulu geleneksel konutun bitişik nizamında 6 katlı konutların yapılması ile üst katlardan avlunun görülmesi günlük mahremiyetin ihlal edilmesine yol açmıştır. Eski konutların yerine yüksek katlı apartmanların yapılmasına yönelik talebin artması ve müteahhit teklifleriyle geleneksel konut mimarisinin terk edilmeye başlaması geleneksel dokunun yok olmasını hızlandırmıştır (Şekil 5.11).



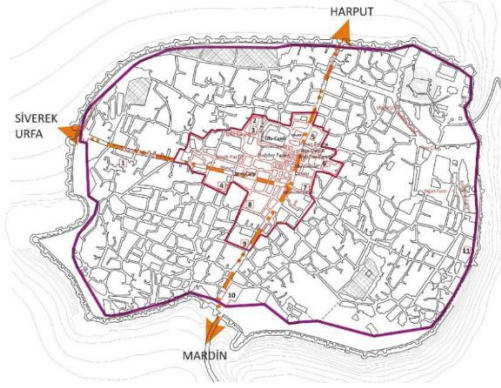
Şekil 5.11. a) Suriçi'nin eski konut dokusu (URL-40) b) Surların yeni kentle ilişkisi (URL-41)

2015 yılında yaşanan olayların ardından Suriçi kimliği büyük ölçüde zarar görmüş ve bölge dönüşüme girmiştir. Yıkılan geleneksel konutlar ile bölgenin yerel dokusu kaybedilmiş ve kentsel dönüşüm kapsamında çalışmalar yapılmaya başlamıştır. Dönüşüm kapsamında bazalt taşın kullanıldığı geleneksel konutlar yıkılarak yerine, kentin yerel

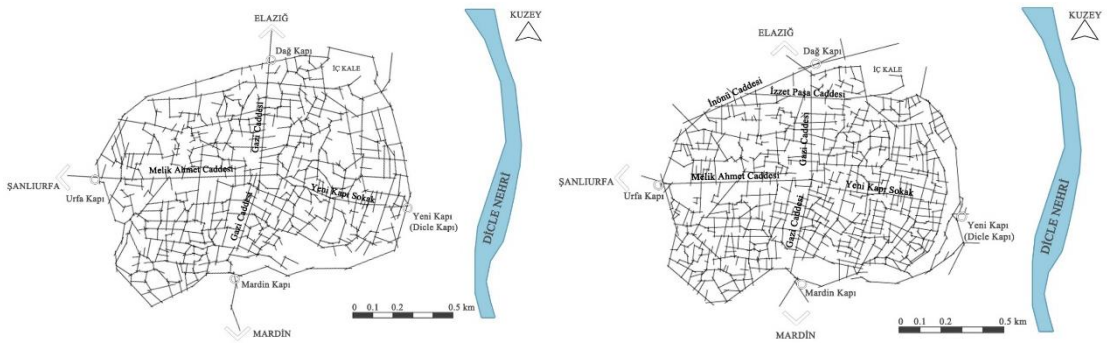
kimliğine uymayan taş kaplamalı betonarme malzeme kullanılarak yeni yapılar inşa edilmiştir.

C. Diyarbakır'ın Doku Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Diyarbakır kentinin tarihi kent merkezinin kimlik değişiminin sayısal olarak analiz edilmesi amacıyla, 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait kentsel sit alanı sınırı içinde yer alan bölge doku ölçeğinde analiz edilmiştir (Şekil 5.12). Kentin 19. yüzyıla ait yerleşim sınırının tamamı günümüzde kentsel sit alanı olarak ilan edilmiştir. Diyarbakır'ın kentsel sit alanı olan Suriçi yerleşiminde iki dönemin halihazır haritaları üzerinden aks haritaları oluşturulmuştur (Şekil 5.13). Elde edilen aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre analizler yapılmıştır.



Şekil 5.12. Diyarbakır'ın 19. yüzyıla ait kent planı (Çöteli, 2011)



Şekil 5.13. Diyarbakır'ın kentsel sit alanı aks haritaları a) 19. yüzyıl aks haritası b) 21. yüzyıl aks haritası

Diyarbakır kentinin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden hazırlanan aks haritasında; 599 bağlantı varken, bu değer 21. yüzyılda 669 bağlantıya yükselmiştir. Kentin Suriçi yerleşiminde yer alan bağlantı sayısının artması; tarihi merkezde yeni

bağlantıların eklendiğinin bir göstergesidir. Yerleşimin ortalama derinlik değeri ise değişmemiştir (Tablo 5.4 ve Tablo 5.5).

Tablo 5.4. Diyarbakır kentinin doku ölçeğinde analiz sonuçları

			Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Doku Ölçeğinde	19. Yüzyıl	Diyarbakır		8.07	4825.66	599
	21. Yüzyıl	Diyarbakır		8.07	5394.00	669
						Yüksek Olan Değer
						Düşük Olan Değer

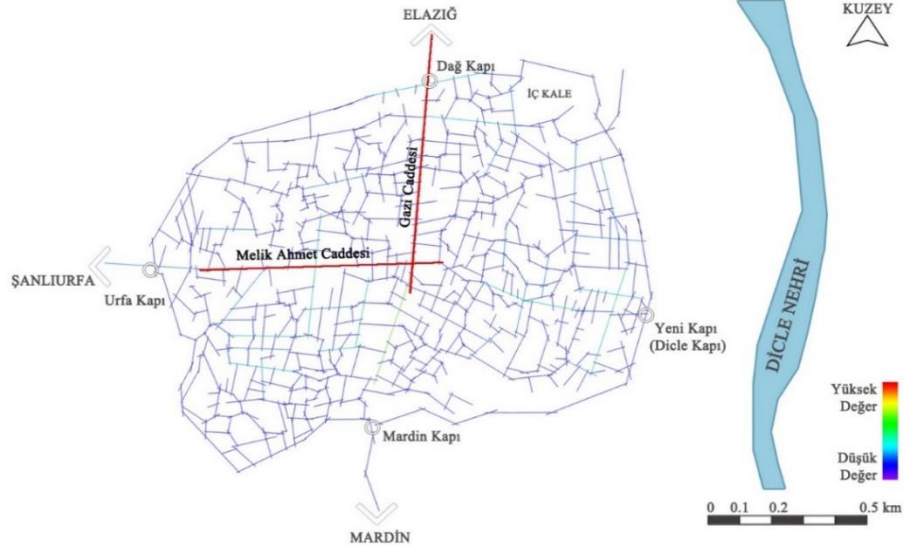
Tablo 5.5. Diyarbakır kentinin doku ölçeğinde Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

			Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Doku Ölçeğinde	19. Yüzyıl	Diyarbakır		0.98	1.68	3.39	0.38	0.70
	21. Yüzyıl	Diyarbakır		1.00	1.69	3.35	0.38	0.65
								Yüksek Olan Değer
								Düşük Olan Değer

Bağlılık Analizi Sonuçları

Diyarbakır kentinin kentsel sit alanı olan Suriçi bölgesinde yapılan analizler sonucunda bağlılık haritası incelendiğinde; 19. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 3.39 olarak belirlenirken, 21. yüzyılda ise aynı değer 3.35 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları incelendiğinde ortalama değerlerin büyük ölçüde değişmediği söylenebilir.

Suriçi yerleşiminin 19. yüzyıl döneminde 22.00 değeri ile en yüksek bağlılık değerine sahip olan akslar; Dağ Kapı ile bağlantıyı sağlayan Gazi Caddesi ve 19.00 değeri ile Urfa Kapı yönünde yer alan Melik Ahmet Caddesi'dir (Şekil 5.14). Sit alanında 21. yüzyıl döneminde 20.00 bağlılık değeri ile Mardin Kapı yönünde yer alan Gazi Caddesi ve 19.00 değeri ile Melik Ahmet Caddesi'dir (Şekil 5.15). Ortalama bağlılık değerinin yanı sıra en yüksek bağlılık değeri de büyük oranda değişiklik göstermemektedir. İncelenen iki yüzyıl arasında bağlılık yüksek olan caddeler ve bağlantılı aksların sayısının değişmemesi bağlılık değerinin sabit kalmasına neden olmuştur.



Şekil 5.14. Diyarbakır kentsel sit alanının 19. yüzyıl bağlilik haritası

Sit alanına yönelik 1916 yılında Melik Ahmet Caddesi'nin açılması ve kentin kuzey giriş kapısı Dağ Kapı'nın çevresinde yer alan surlar yıkılarak, Suriçi yerleşimi Gazi Caddesi aksından sur dışına yönlendirilmiştir. Alınan bu karar doğrultusunda Suriçi ile yeni kent yerleşiminin bağlantısını sağlayan Gazi Caddesi'nin kullanım yoğunluğu artmıştır.



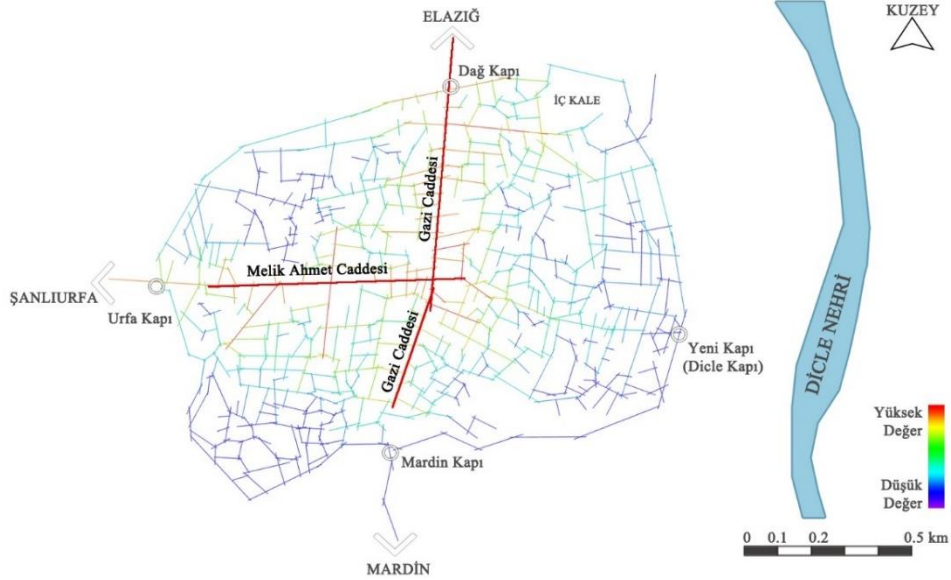
Şekil 5.15. Diyarbakır kentsel sit alanının 21. yüzyıl bağlilik haritası

Bütünleşme Analizi Sonuçları

Diyarbakır kentinin kentsel sit alanı Suriçi bölgesinde yapılan analizler sonucunda bütünleşme haritası incelendiğinde; global bütünleşme değeri 19. yüzyılda 0.98 iken, 21.

yüzyılda aynı değerin 1.00'a yükseldiği görülmektedir. Belirli bir aksın ya da noktanın ne kadar bütünleştiğini gösteren ortalama bütünleşme değerinde artış olması ulaşılabilirliğin arttığının göstergesidir. Global bütünleşme değerinde fazla bir artış olmaması, yerleşimde meydana gelen değişikliklere rağmen iki yüzyıl içinde ulaşılabilirliği artıracak herhangi bir uygulama olmadığını göstermektedir.

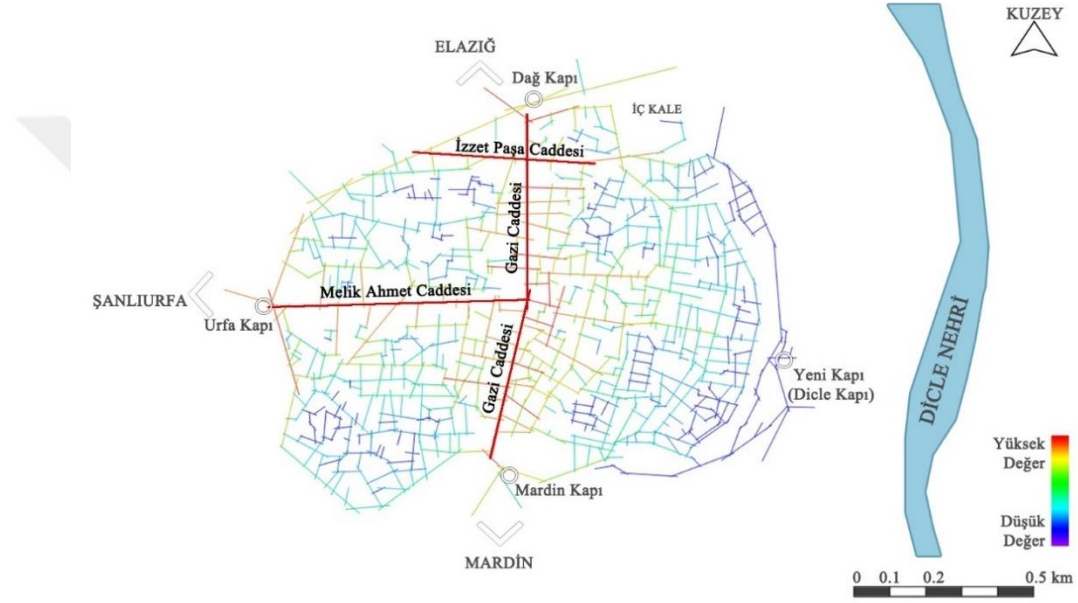
Bütünleşme haritasında yüksek bütünleşme değerindeki akslar kırmızı renk ile gösterilirken, düşük bütünleşme değerindeki akslar mavi renk ile gösterilmektedir. Kentin 19. yüzyıl döneminde 1.73 değeriyle, 21. yüzyılda ise 1.70 değeriyle en yüksek bütünleşme değerine sahip olan aks Gazi Caddesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentin 19. yüzyıla ait bütünleşme haritasında kırmızı renk ile gösterilen akslar incelendiğinde; kentin batısında yer alan Urfa Kapı aksı Melik Ahmet Caddesi ve güney kapısı Mardin Kapı ile kuzey kapısı Dağ Kapı ile ulaşımı sağlayan aksın Gazi Caddesi olduğu görülmektedir (Şekil 5.16). Kent merkezinde bulunan Melik Ahmet Caddesi ve Gazi Caddesi'nin yoğun kullanılan akslar olduğu gözlenmektedir. Ayrıca mavi ve mor renkle gösterilen derinliği fazla olan aksların sur duvarlarına yakın alanlarla korunması gereken İç Kale ve çevresinin bulunduğu alanlardır.



Şekil 5.16. Diyarbakır kentsel sit alanı 19. yüzyıl global bütünleşme haritası

Diyarbakır kentsel sit alanının 21. yüzyıla ait bütünleşme haritasında kırmızı renk ile gösterilen akslar incelendiğinde; kentin batı yönünde bağlantısını sağlayan Melik Ahmet Caddesi, güney-kuzey aksında bağlantıyı sağlayan Gazi Caddesi ve İzzet Paşa Caddesi olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 5.17). İki dönem karşılaştırıldığında; Melik

Ahmet Caddesi ile kesişerek kuzey-güney yönünde bağlantıyı sağlayan Gazi Caddesi'nin bütünleşme değerinin yüksek olduğu tespit edilmiştir. Diyarbakır'ın kentsel sit alanı olan Suriçi bölgesinin nazım imar planı ve koruma amaçlı imar planı doğrultusunda alınan kararlar bütünleşme haritasında değişimleri meydana getirmiştir. 1916 yılında Melik Ahmet Caddesi ile Dağ Kapı'nın birbirleriyle bağlanması amacıyla İnönü Caddesi ve İç Kale'ye uzanan İzzet Paşa Caddesi aksları açılmıştır. 1936'da İzzet Paşa Caddesi üzerinde yeni konut, otel ve dükkanların açılmasıyla caddenin kullanımı ve İç Kale'nin bağlantısı artırılmıştır.



Şekil 5.17. Diyarbakır kentsel sit alanı 21. yüzyıl global bütünleşme haritası

Sanayi Devrimi'nden sonra Türkiye'de otomobilin yaygınlaşması ile yeni yolların açılmasının yanı sıra mevcut yolların genişletilmesine ihtiyaç duyulmuş ve Diyarbakır'ın 1959 yılında hazırlanan nazım imar planı kararıyla Gazi Caddesi ve Melik Ahmet Caddesi genişletilmiştir. Fakat yol genişletme çalışmaları tarihi dokunun tahribatı ile sonuçlanmıştır. Tarihi merkezlerde yoğunluğun artması ile yüksek yapılaşma ihtiyacı oluşmuş ve Kat Mülkiyeti Kanunu'nun çıkarılması sonucunda sivil mimarlık örneklerinin bir kısmı yıkılarak yerine apartmanlar ya da iş merkezleri yapılması tarihi dokunun kaybedilmesini tetiklemiştir. Bölge 1988 yılında kentsel sit alanı olarak ilan edilmiş olmasına rağmen, kararın geç alınmasından dolayı geleneksel dokunun kaybedilmesine yol açmıştır. Bu gelişmeler sonucunda zamana adapte edilmeye çalışılan Suriçi'nin kimliği kaybedilmeye başlamıştır. Batı, güney ve kuzey yönünün tersine Dicle Kapı

yönündeki doğu aksında kırık, kısa ve dar yolların oluşturduğu sokak dokusu düşük bütünleşme değerine sahip olan mavi ve mor akslardan oluşmaktadır. Nazım imar planı kararlarında alınan kararlar doğrultusunda Suriçi yerleşimi Dicle Nehri'nin tersine kuzey ve batı yönünde yönlendirilmesi, kentin akarsudan uzaklaşmasına ve bütünleşememesine yol açmıştır.

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

Diyarbakır kentinin global bütünleşme ve bağılılık değerleri arasındaki korelasyon değeri (R) olan sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; tarihi kent merkezinin hem 19. yüzyıl hem de 21. yüzyıla ait halihazır üzerinden elde edilen sayısal okunabilirlik değeri 0.38 olarak saptanmıştır. Hillier ve Hanson (1984), sayısal okunabilirlik değerinin 0.45 civarında olması gerekliliğini savunmuş ve daha düşük değerlerin okunabilirliğin çok az olduğunu ifade etmiştir. Suriçi yerleşiminin okunabilirlik değeri yüksek olmamakla birlikte, iki yüzyıl sonunda herhangi bir değişim meydana gelmemiştir. Ayrıca Diyarbakır'ın tarihi kent merkezinin surlar ile çevrili olması ve akarsuyun sur dışında kalmasından dolayı direk olarak ilişkili olmadığı söylenebilir. Bu nedenle akarsuyun kentin okunabilirliği üzerinde güçlü bir etki oluşturamamıştır.

Sinerji Analizi Sonuçları

Diyarbakır kentinin global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olarak adlandırılan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; tarihi kent merkezinin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır haritalar üzerinden elde edilen sinerji değeri 0.70, 21. yüzyıl dönemine ait değer ise 0.65 olarak belirlenmiştir. Yerelin bütünü yansıması olarak ifade edilen sinerjinde meydana gelen azalma, günümüz yerleşiminin daha dışa kapalı olduğunu ifade etmektedir.

D. Diyarbakır'ın Kentsel Ölçekte Kimlik Değişimi

Diyarbakır kentinin tarihi kent merkezinin kimlik değişiminin sayısal olarak analiz edilmesi amacıyla, 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait yerleşiminin aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı ile analiz edilmiştir (Şekil 5.19). Diyarbakır kentinin 19. yüzyılda bir kale yerleşimi olan Suriçi'nin haritası Çötel (2011)'den elde edilmiş ve aks haritası oluşturulmuştur. Kentin 21. yüzyılda yerleşimi ise Bağlar, Kayapınar, Sur ve Yenişehir merkez ilçelerinin aks haritası oluşturularak elde edilmiştir (Şekil 5.18).



Şekil 5.18. Diyarbakır kenti 19. yüzyıl ve 21. yüzyıl kent yerleşimi



Şekil 5.19. Diyarbakır kenti aks haritaları a) 19. yüzyıl aks haritası b) 21. yüzyıl aks haritası

Diyarbakır kentinin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır haritası üzerinden hazırlanan aks haritasında; 599 bağlantı varken (Tablo 5.6), bu değer 21. yüzyılda 7962 bağlantıya yükselmiştir (

Tablo 5.7). Bağlantı sayısındaki (node count) yüksek artış iki dönem arasındaki kentin gelişimini ve kentleşme sürecini ifade etmektedir. Diyarbakır kentinde iki dönem karşılaştırıldığında; kentleşmenin etkisiyle hızla geliştiği, toplam derinlik değerinde meydana gelen artış kentin yatay doğrultuda geliştiğini ifade etmektedir.

Tablo 5.6. Diyarbakır kentinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

Kent			Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Diyarbakır	8.07	4825.66	599
	21. Yüzyıl	Diyarbakır	11.05	88001.90	7962

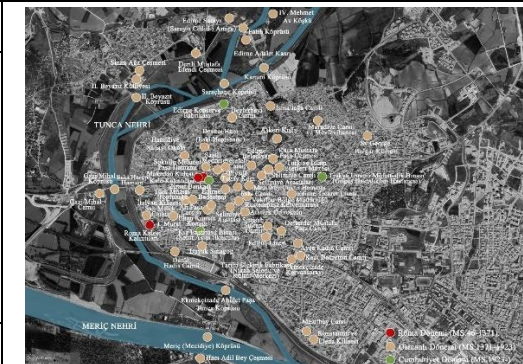
Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

5.3.1.2. Edirne'nin Kimlik Değişiminin İncelenmesi

Edirne'nin kentsel kimlik değişimi dört bölümde incelenmiştir. İlk olarak kentin dönüm noktalarının belirlenmesi amacıyla kentin mekânsal değişiminde imar ve planlama kararları araştırılmıştır. Kentin yapı ölçeğinde kimlik değişimi tarihi kent merkezi olan Kaleiçi yerleşimi ve çevresindeki alanı içeren kentsel sit alanı ile sınırlandırılarak, anıtsal ve sivil mimari yapıları ile günümüz yerleşimi karşılaştırılmalı olarak incelenmiş, ayrıca Tunca ve Meriç Nehri kıyısının eski ve yeni dokusu karşılaştırılmıştır. Doku ölçeğinde kimlik değişiminin incelenmesinde, 19. ve 21. yy. halihazır haritaları üzerinden kentsel sit alanı sınır olarak kabul edilmiştir. Kentsel ölçekte kimlik değişiminin incelenmesinde ise; kentin Merkez ilçesinin 19. yy. ve 21. yy. halihazır haritası üzerinden analizler yapılmıştır. Edirne kentinin kimliğini oluşturan coğrafi konum, topografya, jeolojik yapı, iklim ve bitki örtüsü gibi doğal kimlik bileşenleri, demografik özellikleri, kentin tarihçesi ve kent kimliğini yansıtan anıtsal yapılar Tablo 5.8.'de verilmiştir.

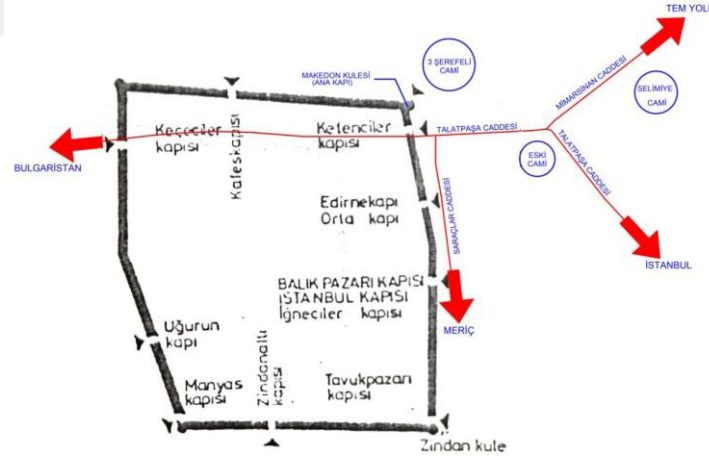
Tablo 5.8. Edirne kenti kimlik fişi

KATEGORİ I: Akarsu Kıyısının Yakınında Yerleşen Kentler		Kent No:2. EDİRNE Akarsu Adı: Meriç-Tunca Nehri	Akarsu Genişliği: 200 m. Akarsu Konumu: Teğetsel/Dışından	Tarihi Yerleşim Olan Yaka Sayısı: Tek Yaka Günümüzdeki Yaka Sayısı: Tek Yaka Koruma ve Sürdürülebilirlik: Kaleiçi yerleşimi kısmi olarak korunmuştur.								
Konum-Topografya	Türkiye'nin Avrupa yakasında Trakya'da Marmara Bölgesi'nde yer alan Edirne'nin kuzeyinde Bulgaristan, batısında Yunanistan, doğusunda Kırklareli ve Tekirdağ yer almaktadır. Edirne'den Pazarkule sınır kapısı ise Yunanistan'a, Kapıkule sınır kapısı ile Bulgaristan'a geçiş sağlanır. Edirne Merkez, Enez, Havsa, İpsala, Keşan, Lalapaşa, Meriç, Süloğlu ve Uzunköprü olmak üzere 9 ilçeden oluşmaktadır. Aru (1998); Tunca Irmağının kuzey, batı ve güneyden sardığı yerleşme, batıdan doğuya yükselen tepelere doğru yayılarak genişlemekte olduğunu ve kentin rakımının Tunca kıyısında 47 m., Selimiye de 75 m olduğu ifade etmektedir.   											
Jeolojik Yapı	Tunca Irmağının kuzey, batı ve güneyden sardığı yerleşme, batıdan doğuya yükselen tepelere doğru yayılarak genişlemektedir. Kentin rakımı, Tunca kıyısında 47 m., Selimiye de 75 m.'dir. Kentin yukarı bölümünde killi, kumlu 3. zaman arazisi vardır. Orta bölümde yapışık ve dağınık tabakalar, aşağı kısımlarda ise genç akarsu tortuları ile örtülü olduğu görülür. (Aru, 1998).			Demografik Yapı	1965	1975	1985	1990	2000	2010	2019	
Bitki Örtüsü				İl Toplamı	303.234	340.732	389.638	404.599	402.606	390428	413903	
İklim	Edirne'nin %47'si tarıma elverişli topraklar, %13'ü ağaçlık ve ormanlık alanlar, %34'ü mera alanları ve %6'sı ise verimsiz topraklardır. Istranca Dağları'nda yer alan orman alanları keresteden daha çok mangal kömürü olmaya elverişli meşe ağaçları yer almaktadır. Ayrıca %12'si ormanlık alandır (Temiz, 2019).			İl Kentsel	102.171	135.792	178.610	210.421	230.908	261920	107439	
				İl Kırsal	201.063	204.940	211.028	194.178	171.698	128508	306464	
Tarihçe	Kara iklimine sahip olan Edirne'de kış ayları soğuk ve uzun geçerken, yaz ayları sıcak geçmektedir. En fazla yağışı ilkbaharda alan Edirne'nin yağış ortalaması 452, 95 kg/m²'dir. Temmuz ve Ağustos ayları en sıcak aylar, Ocak ve Şubat en soğuk aylardır (URL-34)			Ortalama Sıcaklık (°C): 13.6 En Yüksek Sıcaklık: 44.1 En Düşük Sıcaklık: -19.5 Ortalama En Yüksek Sıcaklık: 19.6 Ortalama En Düşük Sıcaklık: 8.3		En Yüksek Kar: 50.0 cm En Yüksek Yağış Miktarı: 128.5 mm Ortalama Yağışlı Gün Sayısı: 106.0 En Yüksek Rüzgar Hızı: 104.0 km/sa Yıllık Ortalama Güneşlenme Süresi: 70.3 saat						
Tarihi Yapılar	Roma Dönemi	46-1371	Roma Kalesi Kalıntıları, Makedon Kulesi									
	Osmanlı Dönemi	1371-1920	Edirne Sarayı (Saray-ı Cedid-i Amire), II. Beyazıt Külliyesi, Selimiye Camii, Eski Camii 3 Şerefeli Camii, Muradiye Camii ve Mevlevihanesi, İsmailağa Camii, Beylerbeyi Camii, Gazi Mihal Camii, Şah Melek Camii, Sittişah Sultan Camii, Defterdar Mustafa Paşa Camii, Kadı Bedrettin Camii, Darül Hadis Camii, Ayşe Kadın Camii, Mezitbey Camii, Ekmekçizade Kervansarayı, Rüstempaşa Kervensarayı, Saatlı Medrese, Selimiye Arastası, Ali Paşa Çarşısı, Edirne Bedesteni, Deveci Hanı, IV. Mehmet Av Köşkü, Mezitbey Çukur Hamamı, Sokullu Mehmet Paşa Hamamı, Eski Harap Hamamı, Sv George Bulgar Kilisesi, İtalyan Kilisesi, Büyük Sinagog, Konstantin ve Elena Kilisesi, Askeri Kışla, Edirne Belediyesi, Hamidiye Sanayi Okulu, I. Murat Lisesi, Edirne Ticaret Lisesi, Atatürk Ortaokulu, Edirne Lisesi, Türk ve İslam Eserleri Müzesi, Vakıflar Bölge Müdürlüğü, Edirne Adalet Kasrı, Türk Müziği Topluluğu Binası, Piyade Tugay Komutanlığı Binası, Tarihi Elektrik Fabrikası, Gazi Mihal Köprüsü, Fatih Köprüsü, Saraçhane Köprüsü, Kanuni Köprüsü, II. Beyazıt Köprüsü, Meriç (Mecidiye) Köprüsü, Ekmekçizade Ahmet Paşa Tunca Köprüsü, Kara Mustafa Paşa Çeşmesi, Dertli Mustafa Efendi Çeşmesi, Sinan Ağa Çeşmesi, Hacı Adil Bey Çeşmesi, İlhan Koman Konağı									
	Cumhuriyet Dönemi	MS. 1920-	Trakya Umumi Müfettişlik Binası (Göğüs Hastalıkları Hastanesi), Edirne Konserve Fabrikası, Ziraat Bankası, Kız Enstitüsü Binası (Şehit Asım İlkokulu)									
												



A. Edirne'nin Mekânsal Gelişimi ve Dönüm Noktaları

Edirne'nin M.S. 44-46 yılları arasında Roma İmparatorluğu'na katılmasının ardından, M.S. 123-124 yıllarında bölgeye gelen Roma İmparatoru Hadrianus, kasaba statüsünde olan yerleşime adını vererek şehir statüsüne yükseltmiştir. Kent Hadrianus döneminde castrum (savunma kalesi) şeklinde inşa edilmiştir (Eyice, 1965). "Hadrianopolis" adıyla anılmaya başlanan kentin tarihi çekirdeği bu dönemde oluşmaya başlamıştır (Şekil 5.24). Günümüzde Kaleiçi yerleşimi olarak adlandırılan bu bölgede Bizans döneminde 10 adet mahalle olduğu ve nüfusunun 15 bin olduğu bilinmektedir. Bu dönemde Kaleiçi'nde 15 adet kilise ve Tekfur Sarayı yer almaktadır (Aytin ve ark., 2016). Roma Dönemi'nde Meriç ve Tunca Nehri'nin kıyısında kurulan kalede dokuz adet giriş kapısı bulunmaktadır. Ayrıca askeri bir kuşatma esnasında güneybatıda yer alan burçtan nehre açılan kaçış amaçlı gizli bir kapı da bulunmaktadır (Alkan, 2016). Önemli karayolları ve su yolları üzerinde yer alan Kaleiçi yerleşimi, 40 hektardan bir alan üzerine kurulmuştur. Düşük eğimli bir arazi üzerine yerleşmiş kentin büyük bölümü güney yönüne yönelmiştir (Yıldırım, 2015).

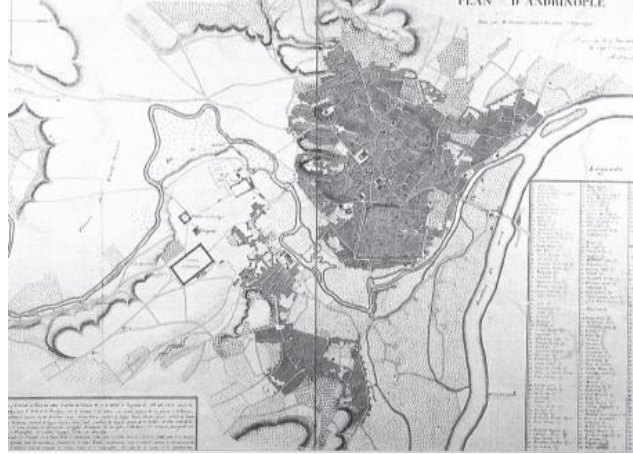


Şekil 5.24. Edirne Kalesi ve kapıları plan şeması (Tütüncü, 2017)

Trakya'nın en önemli noktasında konumlanan Edirne; 1361'de Türklerin eline geçmesinin ardından yerleşim sur dışında gelişmeye başlamıştır. Bu dönemden sonra saray kompleksi, han, kervansaray, cami ve mescitlerin inşa edilmesiyle kent Türk şehri kimliği kazanmıştır (Eyice). 1365 yılında başkent olan kent, 13. yy.'da önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş, 14. yy.'da ise günümüzde Yıldırım Mahallesi olarak bilinen alanda gelişerek 100 hektara ulaşmıştır. 15. yy.'ın sonlarında ise kentin batı ve kuzey yönünde yer alan Yeni İmaret ve Saray İçî semtleri gelişerek 350 hektarlık alana

yayılmıştır (Kıran, 1994). Rum ve Yahudi gibi gayrimüslimlerin yaşadığı Kaleiçi'nde, 16. yy'da Türk mahalleleri oluşmaya başlamıştır (Çakır, 2006). Osmanlı Dönemi'nde kalenin doğu yönünde kentin ııınsal olarak ovaya doğru yayılarak kent dokusu oluşmuştur. Meriç Nehri'nin sürekli taşması kentin batı ve güney yönünde akarsuyun doğal sınır oluşturmasına neden olmuştur (Aru, 1998). 1500'lü yıllarda kuzey ve doğu yönünde büyüyen kentte kale dışında yeni mahalleler oluşmaya başlamıştır (Çakır, 2006). Edirne'nin geçirdiğı 1745 yangını ve 1751 depremi ile yönetsel sorunlar kentin gerileme dönemi olmuştur. 19 yy.'da kentin nüfusunun 100 bin olduğı ve yerleşimin 750 hektara düştüğü bilinmektedir (Kıran, 1994). Osmanlı döneminde Edirne'nin semt ve mahallelerinin oluşmasında kent merkezinden 2 ya da 4 km. uzaklıkta yapılan imaretler (Yeni İmaret Mahallesi, Mezid Bey Mahalleri, Balabar Mahallesi gibi) etkili olmuştur (Onur, 1990).

Edirne kenti planlar üzerinden incelendiğinde; 1854 yılına ait Edirne'nin Osmont Planı'nda Kaleiçi'nin kale duvarlarının sağlam olduğı, dokuz kapı ile kale dışına açıldığı ve dört köşesinde de silindir kulelerin bulunduğı görölmektedir (Alkan, 2016) (Şekil 5.25). Kale 19. yy.'a kadar yapılan çeşitli onarımlarla korunmasına rağmen, 1866-1870 yılları arasında yıkılmış ve günümüze saat kulesine dönüştürölen Makedonya Kulesi ile bazı sur parçaları ulaşabilmiştir (Erdoğan ve Kuter, 2010).

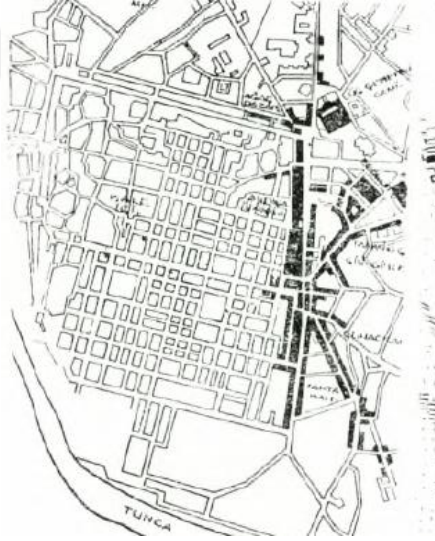


Şekil 5.25. 1854 Edirne Osmont Planı (Kontolaimos, 2016)

1882 yılında “Edirne Şehri ve Civarı” haritası askeri amaçlı olarak Mehmet Selami tarafından çizilmiştir (Gökşen, 2017). Harita üzerinden kent merkezi, Edirne Sarayı, Karaağaç Bölgesi ve İstasyon binası okunabilmektedir. Buna ek olarak Tunca ve

günümüzde Yahşi Fakih, Doğan, Mimar Sinan ve Dilaver Bey mahalleleri olarak adlandırılan alan yok olmuştur (Onur, 1990).

1902 yangınından sonra Edirne Belediye Başkanı Dilaver Bey döneminde Batı ülkelerinin imar planlarına göre tekrar imar edilmesi amacıyla, 1889 yılında Mehmed Selami'nin planından esinlenerek bir yerleşim planı hazırlanmıştır (Onur, 1990) (Şekil 5.28). 1908 yılında ise Fransız uzmanlar tarafından gridal yerleşime göre plan şeması tasarlanmıştır (Akansel, 2004). Bu planda özel mülkiyetin yeniden belirlenmesi amaçlanmıştır (Alkan, 2016). Dilaver Bey Planı'nda Edirne'nin 19. yy. sonu ve 20. yy. başında sahip olduğu yerleşimden farklı radikal kararlar alınmıştır. Planda castruma dair en ufak bir iz bulunmamakla birlikte, gridal formda akslar ve birbirini dik kesen yatay ana akslar bulunmamaktadır (Alkan, 2016). Ana yollar ara yollara göre daha geniş olup, arazi verilerini içermemektedir. Uygulama adına bir ipucu olmaması ve Balkan Savaşları ile sosyal çöküş döneminin başlamasıyla plan taslak olarak kalmıştır (Gökşen, 2017). Bu planda ayrıca rekreasyon alanlarına yer verilmeye başlanmıştır (Alkan, 2016).



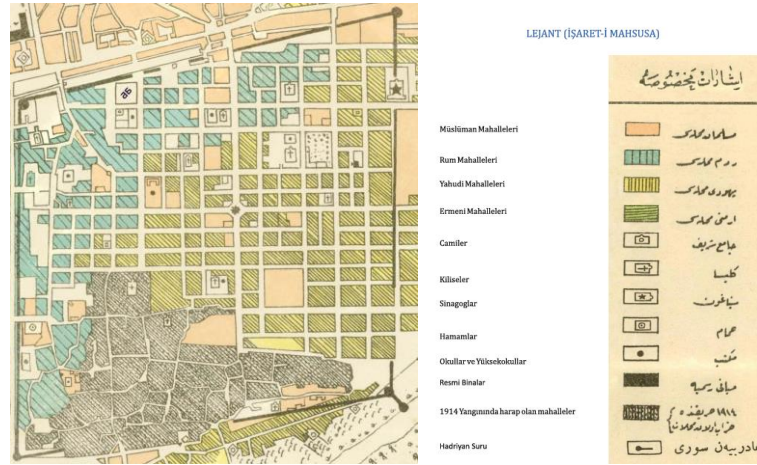
Şekil 5.28. 1905 yangını sonrası Kaleiçi planı (Yerolympos, 1993)

1918 Edirne haritası; 1913 yılında yeniden Türk hakimiyetine geçen kentin I. Dünya Savaşı sonrasında halihazır durumunu göstermektedir. Bu planda Kaleiçi bölgesinin gridal dokusu görülmektedir (Gökşen, 2017). 1918 planında Dilaver Bey planının aksine kalenin surları mevcut olmasına rağmen, yol geçirilmesi amacıyla kalenin bazı kısımları yıkılmıştır. Bu planda ana yollar, az kullanılan sokaklara göre daha geniş tasarlanarak hiyerarşik kullanıma göre gridal olarak şekillenmiştir. Ayrıca 1854 planına göre yolların genişletildiği görülmektedir (Alkan, 2016) (Şekil 5.29).



Şekil 5.29. 1918 Edirne haritası (Bayatlı, 2018)

1918 planında Bayatlı (2018), Edirne’de yer alan yapılar ve adaları lejantlar ile gruplandırılmıştır. Bu lejanta göre; Kaleiçi’nde Rum ve Yahudilere ait yerleşim alanlarının fazla, Müslüman yerleşimlerinin ise yok denecek kadar az olduğu görülmektedir. Müslüman mahalleleri yoğun olarak kale dışında ve Edirne’nin gelişen kuzey-doğu yönlerinde, Yahudi mahallelerinin Kaleiçi ve Kaleiçi’nin doğusunda, Ermeni mahallerinin ise Kaleiçi’nin kuzeybatısında konumlandığı ifade edilmektedir. Rum mahalleleri ise Kaleiçi ve Kaleiçi’nin kuzeybatı kapısına yakın alanda ve Edirne’nin doğu- kuzeydoğu yönünde kentin çıkış alanlarında yer aldığı görülmektedir (Şekil 5.30).



Şekil 5.30. 1918 yılı Edirne haritası Kaleiçi yerleşimi ve lejantlı gösterim (Bayatlı, 2018)

Türkiye’de pek çok kent planı yabancılar tarafından çizilmesine karşılık olarak, Türk mimarlar haritalar çizmeye başlamış ve Türk kentleri adına çalışmalar yapmışlardır. Yabancı mimarların Türkiye’de planlama yapmalarının sağlıklı sonuçlar oluşturmayacağını savunan şehirci mimar Burhan Arif 1931 yılında bazı kentlerin planlarını hazırlamış ve sergi açmıştır (Tekeli, 2010). Burhan Arif’in Edirne için hazırladığı 1931 planında (Arif, 1931); kentin Kıyık ve Sultan Selim mahallelerinin gelişim bölgeleri olarak görüldüğünü ve Ali Paşa Çarşısı’nın etrafının açıldığını ifade etmiştir. Bu planda Kıyık, Saraçhane ve İstanbul Yolu’nun genişletildiğini, Tunca Nehri kıyısının ise yeşil alan olarak tasarlandığını ifade etmiştir. Planda Kaleiçi belirgin bir gridal formda gösterilmiş ve ana ulaşım yolları belirgin bir hale getirilmiştir (Şekil 5.31).



Şekil 5.31. 1931 yılında Burhan Arif tarafından hazırlanan Edirne haritası (Arif, 1931)

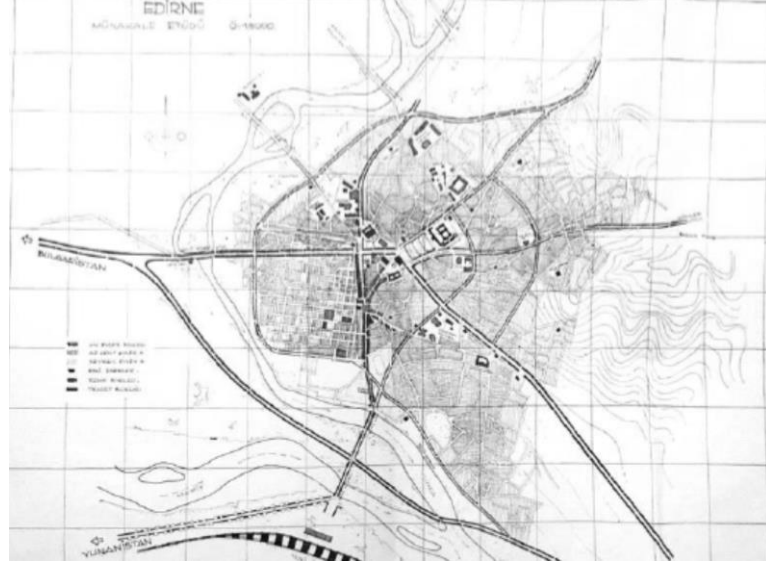
1934 yılında Londra Asfaltı’nın (Talat Paşa Caddesi) Selimiye Camii ile Gazimihal köprüsü arasında yer alan kısmın açılması en önemli imar faaliyeti olarak gösterilmektedir (Çakır, 2006). Türkiye’nin Avrupa ile bağlantısını sağlayan Londra Asfaltı’nın kentin ortasından geçmesi sanayinin gelişmesine olanak tanımıştır. Fakat bu gelişme iki tarafındaki tarihi dokuya uygun olmayan yüksek katlı modern bloklar yapılmaya başlanmasına sebep olmuştur (Yücel, 1975). 1940 yılında Alman şehirci Prof. Ernest Egli tarafından hazırlanan kent planı ise onaylı ilk imar planıdır (Ertem, 2016). Bu planda arazi yapısı dikkate alınarak Selimiye Camii’nin olduğu topografyaya uygun bir aks oluşturularak, Edirne-İstanbul yolu ile bağlantı kurulmuştur. Kent yerleşiminin dışından Tunca Nehri boyunca bir çevre yolu planlanmış ve transit geçişi kent

merkezinden uzaklaştırmıştır (Gökşen, 2017). Planda anıtsal eserlerin etrafı yeşil alan olarak tasarlanması yaklaşımı benimsenmiş ve uygulanmıştır (Ertem, 2016). Kent merkezine ulaşan yolların Sultan Selim Camii'nin çevresinde birleştirilmesi uygun görülmüştür. Anıtsal yapıların etrafında bulunan dokunun kaldırılması insan ölçeğinin kaybedilmesi sorununu ortaya çıkarmıştır (Onur, 1990). Kaleiçi yerleşimin gridal formda olduğu planda, Kaleiçi'nin kuzey ve doğu tarafında ııınsal bir şekilde Kaleiçi'ne bağlanan organik sokak dokusu görülmektedir. Egli'nin planında akarsuların sınır olarak görülmeyerek, nehirler üzerinde köprüler inşa edilerek yollar tasarlanmıştır. Bu tasarım akarsuların kent ile bütünleşmesini sağlamış ve kent içindeki yolların devamlılığının sağlanmasına katkıda bulunmuştur (Şekil 5.32).



Şekil 5.32. 1940 Prof. Egli Edirne kent planı (Unbekannt, 1942)

1950'den sonra kent dokusunun hızlı bir şekilde yok edildiği ve yıkıma uğradığı görülmektedir. 1951 yılında Gündüz Özdeş başkanlığında hazırlanan Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü'nde yeni açılan İstanbul Asfaltı'nın çevresinde yer alan binaların kaldırılması kararı alınmıştır (Onur, 1990). Ayrıca plan incelendiğinde; Eski Camii'den Avrupa yönündeki yol Kaleiçi'nde yerleşim yerleri üzerinden geçmektedir. Kaleiçi'nin içinden geçen otoyol gridal sokak dokusu düzenini bozarak, tarihi dokunun kimliğini zedelemiştir. Bu planda Tunca Nehri'nin batısında yer alan Yıldırım ve Yeni İmaret ile Meriç Nehri'nin güneyinde yer alan Karaağaç'a yönelik bir çalışma yapılmamış olup, akarsular kentin gelişim alanları üzerinde birer sınır olarak görülmüştür (Şekil 5.33).



Şekil 5.33. 1951 yılında Gündüz Özdeş'in hazırladığı Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü (Gökşen, 2017)

Edirne'nin 1967 yılında hazırlanan imar planına göre Kaleiçi'ne 7.50 ve 9.50 metre gabari koşulları getirilerek çok katlı yapılaşmaya izin verilmiştir. Bu dönemde Kaleiçi'nde yap-sat hareketliliğinin başlamasıyla geleneksel konutların yerini 5 ya da 6 kadar inşa edilen apartmanlar almıştır. 1970'li yıllara kadar özgün dokusunu kısmen koruyabilen Kaleiçi'nde ekonomik, teknolojik, sosyal ve fiziksel dönüşümlerin yaşanmasıyla kentleşmenin başlaması tarihi kimliğin kaybedilmesi hız kazanmıştır (Aytin ve ark., 2016). 1969 yılında bir kararname ile Edirne kalkınmada öncelikli iller kapsamına alınmasına rağmen, 1973 yılında kapsam dışı bırakılmıştır (Kıran, 1994). 1970'li yıllara kadar geleneksel kent dokusunu koruyan Edirne; alınan kararlar doğrultusunda İstanbul yönünde E-5 karayolunun açılmasıyla yol üzerinde lineer büyüme göstermiştir (Çakır, 2006). 1970 ile 1980 yılları arasında sanayileşmenin artması ile hızlı kentleşme süreci, Edirne'nin kent merkezinde arazi fiyatlarının artmasına ve çok katlı konut üretimine olan talebi artırmıştır (Şuta, 2016). 1973 ve 1976 yılında ise Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Kurulu tarafından 24.3.1973 tarihli 732/699 sayılı kararda Kaleiçi'nin sit alanı içine dahil edilmemesi, 5-6 kat yükseklikte konutların inşa edilmesine yol açmıştır. Sazak (1999); 1976 yılında Kaleiçi bölgesinde koruma çalışmaları başlatıldığını ifade etmiştir (Erşen, 2009). 2006 yılında Kaleiçi bölgesine yönelik yapılan uygulama imar planı ve 1/5000 Nazım İmar Planı'na göre, Edirne Sit Alanı ve Etkilenme Bölgesi'nde 88 anıt eser, 25 resmi bina ve 365 sivil mimarlık örneği tescil edilmiştir (Vatandaş-Çelebi, 2006).

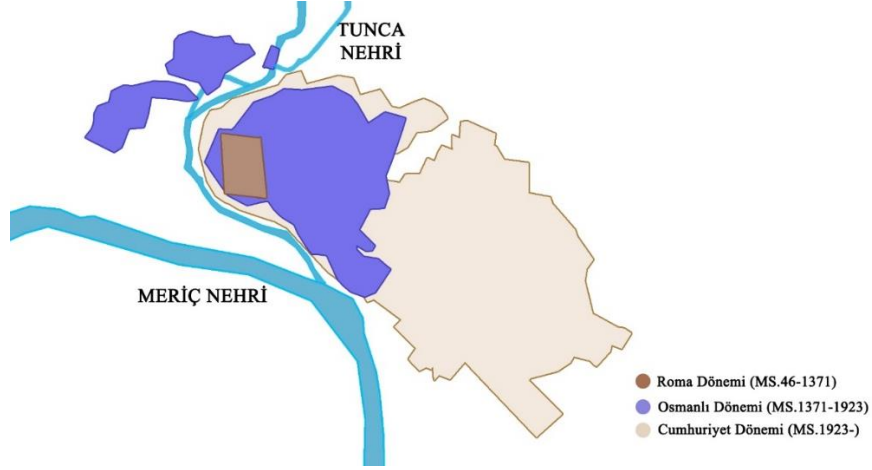
1970-1980 yılları arasında Edirne’de yap-sat faaliyetlerinin artmasına rağmen; 1980’li yıllarda Edirne’de kooperatifler yoluyla konut edinmede pilot alan olarak seçilmiştir. Böylece yap-sat yoluyla yapılan konut üretimleri yerine E-5 karayoluna paralel olarak gelişen kooperatiflere bırakmıştır. Kooperatiflerle kentin kimliğine aykırı monoton bloklar yapılması geleneksel doku ile bağı koparmıştır (Sirel, 1996). Sirel (1996)’ın hazırladığı Edirne’nin 1980 sonrası gelişim alanlarının haritası incelendiğinde; yeni yerleşimlerin İstanbul aksı yönünde geliştiği ve Ayşe Kadın Mahallesi’nin oluşmaya başladığı görülmektedir. Sanayi bölgesi ve üniversite kampüs yerleşkesi için İstanbul yolu üzerinde kent merkezinden uzak bir alanın tahsis edilmesi gelişmenin doğu yönünde olmasına olanak tanımıştır (Şekil 5.34).

1985 yılına kadar yapı ölçeğinde korunan tarihi kent merkezi, bu tarihten itibaren sit alanı ilan edilmiştir. Günümüzde artan nüfusa ve kentin hızlı gelişmesine adapte olamayan kent merkezinde konut alanları ticaret alanlarına dönüşmüştür (Çakır, 2006). Sazak (1999), geleneksel sivil mimari yapıların kullanıcılarının değişmesi ve yeni yapılara karşı artan taleplerle Kaleiçi’nin prestij alanı olmaktan çıkarak çöküntü bölgesi haline dönüştüğünü ifade etmiştir (Erşen, 2009).



Şekil 5.34. Edirne’nin gelişim haritaları a) 1970 yılına kadar Edirne b) 1980 yılı sonrası Edirne (Sirel, 1996)

1990’lı yıllarda kentin kuzeydoğusundan geçen TEM karayolunun tamamlanması (1994), sanayi ve üniversitenin gelişmesi, otogarın yer seçimi ve sosyo-psikolojik faktörler kuzeydoğu yönünde kentsel gelişme eğilimlerini artırmıştır. Kentin tarım alanları olan bölgelerde konut talebinin yoğunlaşması (Sirel, 1996), Fatih, I.Murat, Kocasinan ve Şükrüpaşa mahallelerinin oluşmuştur (Çakır, 2006) (Şekil 5.35).



Şekil 5.35. Edirne Mekânsal Gelişim Haritası

B. Edirne'nin Yapı Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Edirne Roma İmparatorluğu egemenliğindeyken bayındırlık, ticari, tarım ve askeri alanlarda büyük reformlarla şehir niteliğine kavuşmuştur. Bu dönemde kentin surları ve kalesi inşa edilmiştir (Alkan, 2016). Buna rağmen Edirne'de Bizans ve Roma döneminden kalma eserler yok denecek kadar azdır. Edirne Kalesi'nin üzerinde Talat Paşa Caddesi'nin açılması Kaleiçi'nin sokak dokusunun bozulmasına ve geleneksel konutların yıkılmasına neden olarak tarihi dokusuna zarar vermiştir. Roma döneminden günümüze kadar Kaleiçi ve çevresinde gelişen Edirne'de Roma, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'ne ait kale kalıntıları, saat kulesi, kilise, sinagog, cami, medrese, han, arasta, bedesten, hamam, köprü ve çeşme gibi çok sayıda anıtsal yapı bulunmaktadır (Şekil 5.36).



Şekil 5.36. Edirne'nin Tarihi Yapılarının Konumları

Edirne'nin Türklerin eline geçmesinden sonra Kaleiçi'nde Bizanslı, Cenevizli ve Yahudiler yerleşmişlerdir. Kaleiçi Edirne'nin 18. yy. sonu ve 19. yy başında kentin sosyal ve kültürel yaşamını yansıtan geleneksel evlerinin bulunduğu bir yerleşim alanıdır (Aytin ve ark., 2016). Fakat 1903 yılında büyük yangın sırasında yaklaşık 1270 konut kullanılamaz hale gelmiştir (Gökşen, 2017). Kent merkezinde yer alan Hafızağa Konağı, Zorlutuna Konağı ve Saadet Hanım Köşkü gibi restore edilen geleneksel konutlar restore edilmiştir (Erdoğan ve Kuter, 2010). Edirne geleneksel Kaleiçi gridal dokunun oluşturduğu kare veya dikdörtgen parseller üzerinde inşa edilmişlerdir. Parsellerin konumuna göre bitişik nizamlı ya da köşe yapıları olmak üzere arka bahçeli ya da dar yan bahçeli konutlar inşa edilmiştir (Meriç, 2019). Konutlar yerleştikleri parselde sokağa cepheli ve genellikle iki kattan oluşmaktadır. Konutların zemin katlarında su basman kotunda taş malzeme kullanılırken, üst kısımlarda ahşap yapı malzemesi kullanılarak yığma yapı tekniği ile inşa edilmişlerdir (Şekil 5.37).



Şekil 5.37. Edirne Kaleiçi sokak dokusu (Özkaynak kişisel arşivi, 2020)

Geleneksel Türk evinin özelliği olan mahremiyetin bir göstergesi olan zemin katlarda az pencere bulunmasının tersine, Edirne Kaleiçi konutlarının zemin katlarında üst katlarda olduğu gibi geniş pencere açıklıkları yer almaktadır. Ayrıca üst katlarda sokağa bakan cephelerde balkonlar (açık çıkmalar) ve cumbalarla (kapalı çıkmalar) üst kat planında mekanların genişletilmesi amaçlanmıştır. Konutların zemin katları oldukça sade, üst katları ise eklenen çıkmalarla gösterişli hale getirilmiştir. Bazı konutlarda çatı katında kenti seyretmek amacıyla yapılan Cihannüma adı verilen seyir terasları yer almaktadır (Şekil 5.38).



Şekil 5.38. Edirne Kaleiçi geleneksel konutları (Özkaynak kişisel arşivi, 2020)

Geleneksel Edirne konutları yazlık, kışlık, açık ve kapalı mekanlardan oluşmaktadır. Avluları duvar ile sokaktan ayrılmış bu konutların bahçelerinde çeşme, süslemeli havuzlar ve sebiller bulunmaktadır (Aytin ve ark., 2016). Konutların tavan yüksekliklerinin 4 metreden fazla olarak inşa edilmesiyle ferah mekanların oluşması sağlanmıştır. Genellikle ıslak mekanlar konut dışında yapılan muhdes kısımlarda yer almaktadır (Meriç, 2019). İki odalı plan tipinin yaygın olarak görüldüğü konutlarda, sofanın yanda olduğu örneklerde üç odalı, sofanın ortada olduğu örneklerde ise dört odalı plan şeması görülmektedir (Akansel, 2004). Konutlarda geleneksel Türk evinde olduğu gibi belirgin bir ana kat bulunmamaktadır. Ayrıca sokağa daha fazla oda yönlendirmek amacıyla plan tipolojisinde değişiklikler yapılmıştır (Dullinja, 2012).



Şekil 5.39. a) II. Beyazıt Camii ile Tunca Nehri kıyısı b) Gazimihal köprüsü ile Tunca Nehri kıyısı (Kargopoulo arşivi, www.eskiturkiye.net)

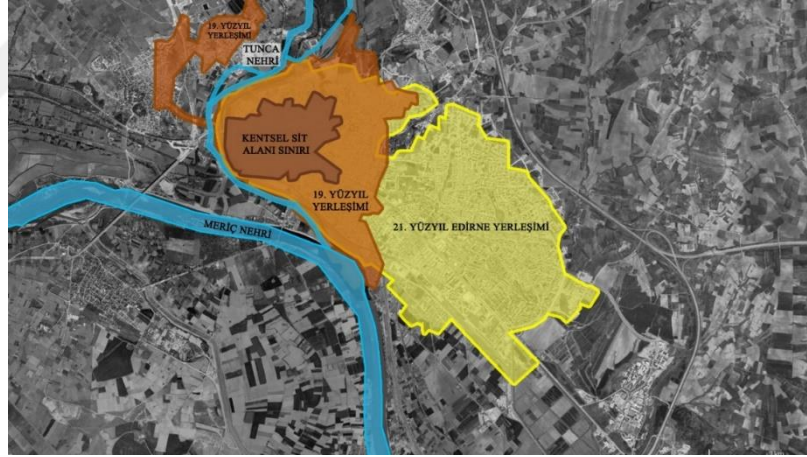
1970’li yıllardan itibaren sanayileşmenin etkisi, nüfusun artması, imar planında üniversite, sanayi, Tem otoyolu ve otogarın konumlarının belirlenmesi gibi çeşitli nedenlerle hızla artan kentleşme olgusu yeni yerleşim alanlarına olan talebin artmasına neden olmuştur (Sirel, 1996). 1980’li yıllarda kooperatifler yoluyla konut üretimi inşasında kat adetlerinin 5, 6 veya 7 katlı ve 2000’li yıllarda ise 9 ya da 10 kata kadar ulaştığı görülmektedir (Şuta, 2016) (Şekil 5.39 ve Şekil 5.40).



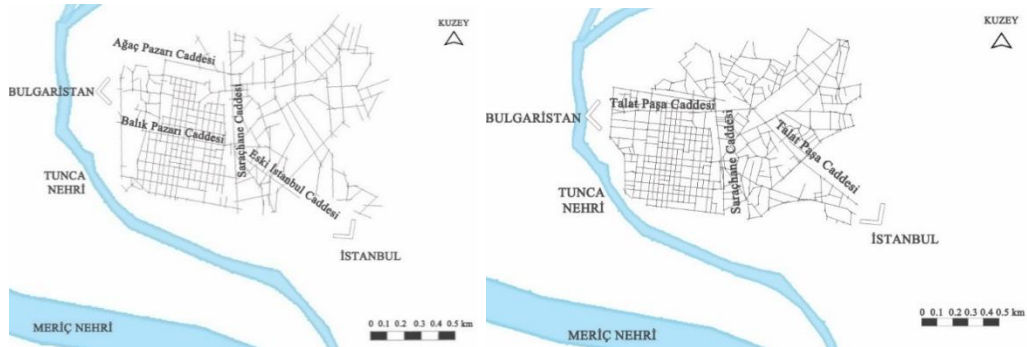
Şekil 5.40. Edirne kent dokusunun Meriç ve Tunca Nehri ile ilişkisi (URL-42)

C. Edirne'nin Doku Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Edirne kentinin tarihi kent merkezinin kimlik değişiminin sayısal olarak analiz edilmesi amacıyla, 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait kentsel sit alanı sınırı içinde yer alan bölge doku ölçeğinde analiz edilmiştir (Şekil 5.41). Edirne'nin doku ölçeğinde analizi için Edirne Belediyesi tarafından belirlenen Edirne kentsel sit alanı sınırları içinde kalan bölgenin aks haritası oluşturulmuştur (Şekil 5.42). Elde edilen haritalar DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre incelenmiştir.



Şekil 5.41. Edirne kentinin kentsel sit alanının 19. ve 21. yy. yerleşiminde konumu



Şekil 5.42. Edirne'nin kentsel sit alanı aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Edirne'nin kentsel sit alanında 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden hazırlanan aks haritasında; 221 bağlantı varken, bu değer 21. yüzyılda 892 bağlantıya yükselmiştir. Kentin tarihi çekirdeğinde yer alan bağlantı sayısının artması; tarihi merkezde yeni bağlantıların eklendiğini ifade etmektedir (Tablo 5.9 ve Tablo 5.10).

Tablo 5.9. Edirne kentinin doku ölçeğinde analiz sonuçları

			Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Doku Ölçeğinde	19. Yüzyıl	Edirne		5.78	1271.67	221
	21. Yüzyıl	Edirne		19.17	17062.49	892

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.10. Edirne kentinin doku ölçeğinde Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

			Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Doku Ölçeğinde	19. Yüzyıl	Edirne		1.18	1.85	4.21	0.60	0.87
	21. Yüzyıl	Edirne		0.42	1.56	3.40	0.33	0.51

Yüksek Olan Değer

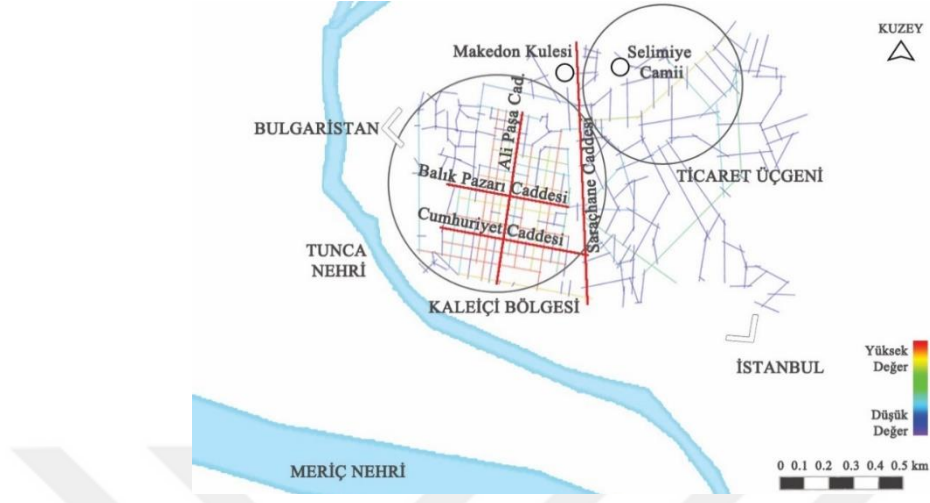
Düşük Olan Değer

Bağlılık Analizi Sonuçları

Edirne'nin kentsel sit alanı bölgesinde yapılan analizler sonucunda bağlılık haritası incelendiğinde; 19. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 4.21 olarak belirlenirken, 21. yüzyılda aynı değer 3.40 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentsel sit alanının 21. yüzyıl bağlılık değerinin 19. yüzyıla göre azaldığı tespit edilmiştir.

Edirne'nin 19. yy. dönemi haritasına göre kentsel sit alanının aks haritasının analiz sonuçlarını incelendiğinde; 18.00 ile en yüksek bağlılık değerine sahip aks günümüzde Saraçhane Caddesi ve Hükümet Caddesi olarak adlandırılan akslar olduğu görülmektedir. Kırmızı renk ile ifade edilen bağlılık değeri yüksek olan akslar incelendiğinde; Kaleiçi gridal sokak dokusunu oluşturan dikey ve yatay akslar olduğu görülmektedir (Şekil 5.43). Sit alanında yer alan aksların 21. yy. bağlılık haritası incelendiğinde ise; 20.00 ile en yüksek bağlılık değerine sahip aks günümüzde Balık Pazarı Caddesi olarak adlandırılan akstır. Sit alanının bağlılık değeri yüksek olan akslar karşılaştırıldığında; 19. yy.

yerleşiminde olduğu gibi 21. yy. yerleşiminde de Kaleiçi'nin bağılılık değerinin yüksek olduğu görülmektedir (Şekil 5.44).

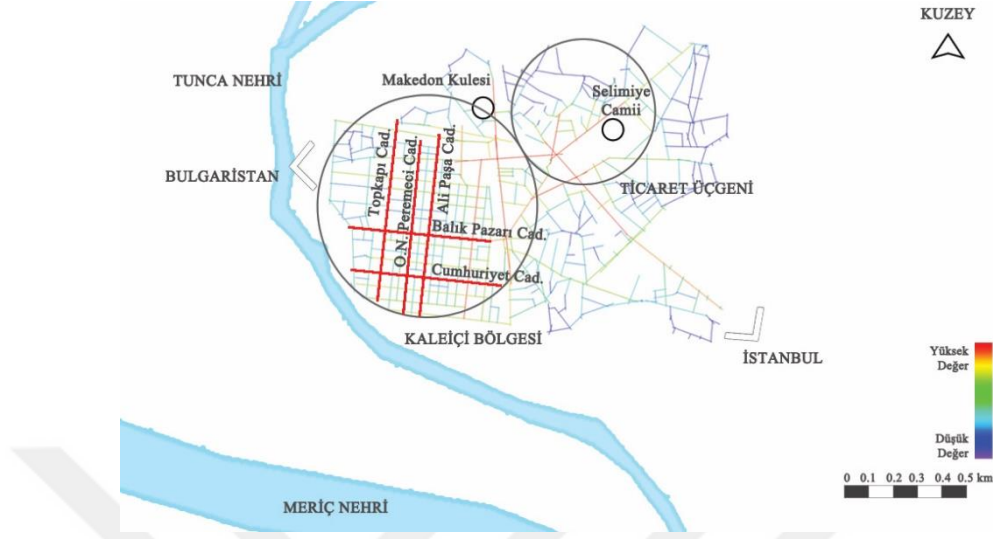


Şekil 5.43. Edirne kentsel sit alanının 19. yüzyıl bağılılık haritası

Edirne'nin sit alanı içinde yer alan ve kentin ilk yerleşim yeri olan Kaleiçi bir castrum yapısı olarak inşa edilmiştir. Kentin Osmanlı İmparatorluğu tarafından ele geçirilmesi ile Kaleiçi yerleşimi gayrimüslimlere bırakılmış ve Müslümanlar kale dışında yeni alanlara yerleşmişlerdir. Roma döneminde inşa edilen Kaleiçi yerleşimi planlı bir yerleşim düzeni olan gridal dokudan oluşmaktadır. Fakat Osmanlı Dönemi'nde Eski Cami ve çevresinde kurulan yerleşim düzenini ifade eden organik sokak dokusuna sahiptir. Kaleiçi'nde yer alan gridal aksların düz ve uzun olması bağılılık değerinin yüksek olmasını sağlarken; organik dokuyu oluşturan aksların kırıklı ve dar olması bağılılık değerinin düşük olmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle farklı dokulara sahip olan Edirne sit alanı sınırları içinde kalan Kaleiçi'nin bağılılık değeri, çevresindeki yerleşime göre daha yüksek bir değere sahiptir.

Edirne kentsel sit alanına yönelik alınan önemli kararlardan biri olan 1934 yılında Selimiye Camii ile Gazimihal Köprüsü arasında Londra Asfaltı'nın yapılması Kaleiçi yerleşiminin gridal dokusu bölünmüştür. Korumaların yapı ölçeğinde olduğu Edirne'de 1985 yılında sit alanı ve etkileme bölgesi ilan edilmesiyle bütüncül bir koruma planı oluşturulmuştur. Fakat Türkiye'de 1980 yılları sonrasında hızlı kentleşme sonucu tarihi merkezlerin hızla yok edilme süreci Edirne'de de etkisini göstermesiyle Kaleiçi'nde düşük gelirli aileler yerleşmiş ve alan sosyal çöküntü bölgesi haline gelmiştir. Tarihi çekirdekte terkedilen geleneksel konutlar ticari alan olarak dönüştürülmüş ya da yıkılarak

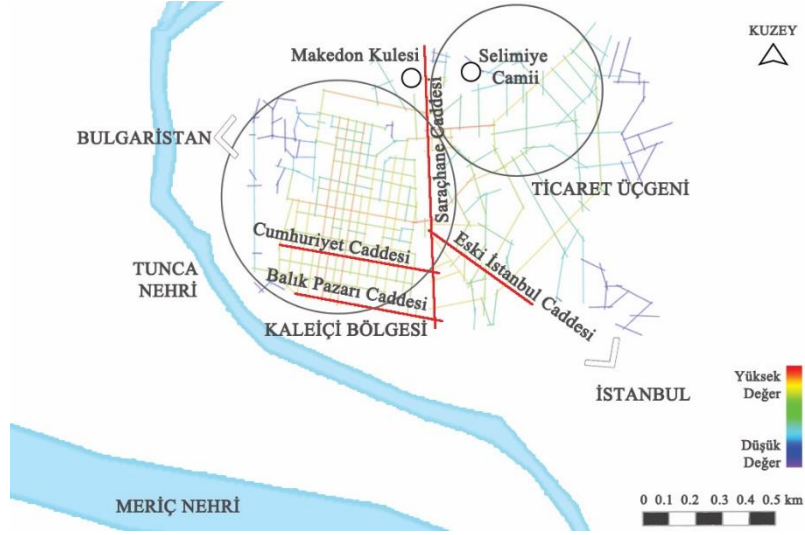
çok katlı apartmanlar yapılmıştır. Edirne'nin tarihi kent merkezi olan Kaleiçi ve çevresinin geleneksel dokusunun kaybedilmesiyle kentin kimliği yok edilmiştir.



Şekil 5.44. Edirne kentsel sit alanının 21. yüzyıl bağıllık haritası

Bütünleşme Analizi Sonuçları

Edirne'nin kentsel sit alanında yapılan analizler sonucunda global bütünleşme haritası incelendiğinde; 19. yy. ortalama global bütünleşme değeri 1.18 iken, 21. yy'da aynı değer 0.42 olarak belirlenmiştir. Dönemsel olarak analiz sonuçları karşılaştırıldığında; 21. yy. bütünleşme değerinin 19. yy.'a göre oldukça azaldığı görülmektedir. Sit alanının 19. yy. dönemine ait bütünleşme değeri haritası incelendiğinde; 2.12 değeri ile en yüksek bağıllık değerine sahip aks günümüzde yayalaştırılan Saraçhane Caddesi ve Hükümet Caddesi'dir. Bütünleşme haritasında kırmızı renkler ile ifade edilen yüksek bütünleşme değerine sahip olan aksların Kaleiçi'nin doğu duvarını sınırlayan Saraçhane Caddesi ve bu cadde ile bağlantılı yatay akslar olduğu görülmektedir. Ayrıca Selimiye Camii ile bağlantılı cadde ve günümüzde Eski İstanbul Caddesi olarak adlandırılan aks yüksek bütünleşme değerine sahiptir. Bu dönemde yüksek bütünleşme değerine sahip aksların yoğun olarak kullanılan Kaleiçi bölgesi ve çevresinde yoğunlaştığı görülmektedir. Saraçhane Caddesi 19. yy.'da Ali Paşa Çarşısı'nda yer alması ve kalenin iç ve dış bölgesini bağlayan aks olması bakımından önemlidir. Eski İstanbul Caddesi ise dönemin başkenti olan İstanbul ile bağlantısını sağlayan aks olduğu için yüksek bütünleşme değerine sahiptir (Şekil 5.45).



Şekil 5.45. Edirne kentsel sit alanının 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Sit alanında yer alan aksların 21. yy. bağlılık haritası incelendiğinde ise; 2.11 ile en yüksek bağlılık değerine sahip aks günümüzde Kaleiçi girişi olan Makedonya Kulesi ile Selimiye Camii ile bağlantısını sağlayan Talat Paşa Caddesi olduğu görülmektedir. Sit alanının 21. yy. yerleşiminin bütünleşme haritasında yer alan yüksek bütünleşme değerini yansıtan kırmızı renkli akslar incelendiğinde ise; Sarayhan Caddesi, Kaleiçi'nin Selimiye Camii ile bağlantısını sağlayan ve devamında İstanbul ile bağlantıyı sağlayan Talat Paşa Caddesi olarak tespit edilmiştir. Kentin doğusu ile batısını bağlayan Talat Paşa Caddesi, İstanbul ile bağlantıyı sağlayan ve kent merkezine ulaşan aks olması nedeni ile yoğun olarak kullanılmaktadır (Şekil 5.46).



Şekil 5.46. Edirne kentsel sit alanının 21. yüzyıl bütünleşme haritası

Tunca ve Meriç Nehri kıyısında konumlanmasından dolayı oldukça verimli topraklara sahip olan Edirne tarih boyunca önemini korumuştur. Roma döneminde kale yerleşimi Tunca Nehri'ne yakın konumda konumlanmış ve güneybatıda yer alan burçlardan ulaşılan kapıyla ise akarsu ile ilişki kurulmuştur. Osmanlı Dönemi'nde yeni yerleşim alanlarının konumları itibarıyla akarsudan uzaklaşmış olmasına rağmen, kentin başkent olduğu dönemde Tunca Nehri'nin batı kıyısında yeni saray (Sarayı Cedid-i Amire) ve Beyazıt Külliyesi inşa edilmiştir. Fakat günümüzde Tunca ve Meriç Nehri kıyısının batısında kentin merkez yerleşimi bulunmamaktadır. Edirne kentinin coğrafi konumu incelendiğinde ise, kentin sahip olduğu topografya akarsu ile kent arasında kurulmuştur. Ayrıca mevcut yerleşim ve analizler sonucunda elde edilen yüksek bütünleşme değerine sahip aksların akarsu ilişkili olmadığı tespit edilmiştir. Edirne'nin tarihi kent merkezinin akarsu ile ilişkisinin artırılmasına yönelik kararlar alınmamış ya da uygulamaya geçirilememiştir.

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

Edirne sit alanının global bütünleşme ve bağılılık değerleri arasındaki korelasyon değerinin (R) olan sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır haritalar üzerinden elde edilen sinerji değeri 0.60 iken, 21. yüzyıl dönemine ait değer 0.33'e düşmüştür. Hillier ve Hanson (1984)'un görüşüne göre okunabilirlik değerinin 0.45 civarında olması gerekliliğini göz önüne alındığında; 19. yy.'daki değerin yüksek olduğu gözlemlenirken, 21. yy.'daki değerin düşük olduğu saptanmıştır. Edirne kent merkezinin akarsu ile ilişkisinin kurulamamasından dolayı, kentin okunabilirliği üzerinde herhangi bir etki oluşturmamıştır.

Sinerji Analizi Sonuçları

Edirne sit alanının global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır haritalar üzerinden elde edilen sinerji değeri 0.87 iken, 21. yüzyıl dönemine ait değer 0.51 olarak tespit edilmiştir. Yerelin bütünü yansıtmaması olarak ifade edilen sinerji değerinde meydana gelen azalma günümüz yerleşiminin dışa kapalı olduğunu ifade etmektedir.

D. Edirne'nin Kentsel Ölçekte Kimlik Değişimi

Edirne kentinin 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait halihazır planları üzerinden aks haritaları üzerinden DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax yöntemi ile analizler yapılmıştır (Şekil 5.48). Çalışma kapsamında Edirne kentinin 19. yüzyıl yerleşimi Kaleiçi bölgesi ve kale çevresindeki alandan oluşurken (Şekil 5.47), 21. yüzyıl yerleşimi Edirne'nin Merkez İlçesi'nden oluşmaktadır. Kentin merkez ilçesi dışında kalan yerleşimler ise çalışma kapsamının dışında tutulmuştur.



Şekil 5.47. Edirne kenti 19.yüzyıl kent yerleşimi (Maurice (1999) akt. Alkan (2016))



Şekil 5.48. Edirne kenti aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Edirne kentinin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden hazırlanan aks haritasında 679 bağlantı varken, bu değer 21. yüzyılda 1839 bağlantıya yükselmiştir. Kentin toplam derinlik değeri ve bağlantı sayısının artış oranı kentin büyüme oranını göstermektedir (Tablo 5.11 ve Tablo 5.12).

Tablo 5.11. Edirne kentinin analiz sonuçları

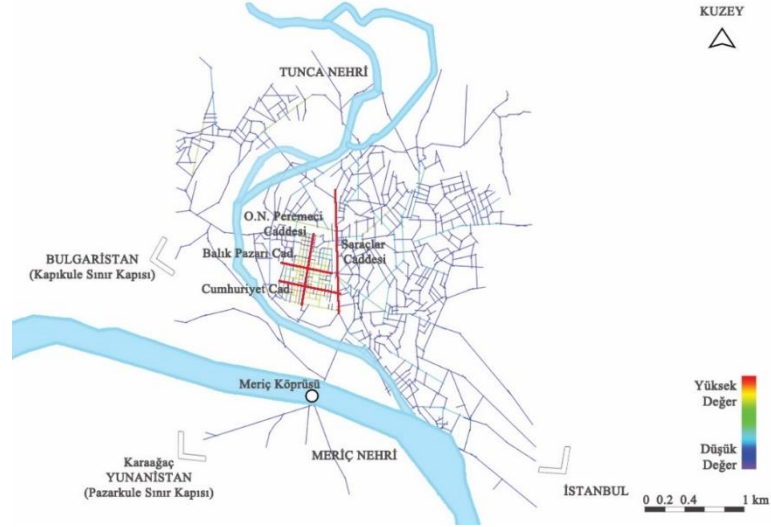
			Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Edirne		10.01	6784.69	679
	21. Yüzyıl	Edirne		10.42	19151.86	1839
						Yüksek Olan Değer
						Düşük Olan Değer

Tablo 5.12. Edirne kentinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

			Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Edirne		0.81	1.70	3.66	0.42	0.68
	21. Yüzyıl	Edirne		0.90	1.88	3.95	0.35	0.58
								Yüksek Olan Değer
								Düşük Olan Değer

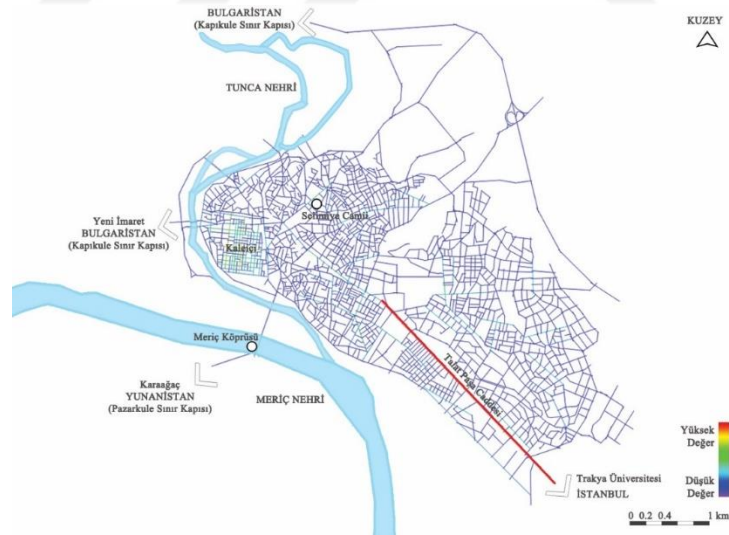
Bağlılık Analizi Sonuçları

Edirne kentinin bağlılık haritası incelendiğinde; 19. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 3.66 iken, 21. yüzyılda aynı değer 3.95 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentin 21. yüzyıl bağlılık değerinin 19. yüzyıla göre arttığı belirlenmiştir. Edirne'nin bağlılık haritası sonuçlarına göre; 19. yüzyıl döneminde 22.00 değeri ile Kaleiçi'nin doğu tarafını sınırlayan ve günümüzde yayalaştırılmış olan Saraçlar Caddesi en yüksek bağlılık değerine sahip olan aks iken, Hükümet Caddesi bağlılık değeri yüksek diğer aks olarak karşımıza çıkmaktadır. Alipaşa Kapalı Çarşısı Saraçlar Caddesi ile Kaleiçi'nin bir duvar gibi ayırmaktadır. Caddenin kuzeyinde yer alan Makedonya Kulesi giriş kapısından ve Alipaşa Çarşısı'nın orta kapısından Kaleiçi'ne giriş sağlayan Saraçlar Caddesi yüksek bağlılık değerine sahiptir. Ayrıca caddenin bağlılık değerinin yüksek olması nedenlerinden bir diğeri ise kuzeyinde bulunan Burmalı (Üç Şerefeli) Camii ve çevresinde yer alan ticaret üçgenine ulaşımı sağlamasıdır (Şekil 5.49).



Şekil 5.49. Edirne kentinin 19. yüzyıl bağıllık haritası

Edirne'nin 21. yüzyıl haritasının bağıllık analizi sonuçları incelendiğinde; 33.00 değeri en yüksek bağıllığa sahip olan aks Talat Paşa Caddesi olduğu görülmektedir. E5 karayolu olarak da adlandırılan ve kentin gelişim yönü olan İstanbul ile bağlantıyı sağlayan aks uzun, düz ve geniş olmasından dolayı çok sayıda aksla bağlantılı olması en yüksek bağıllık değerine sahip olmasını sağlamıştır (Şekil 5.50).



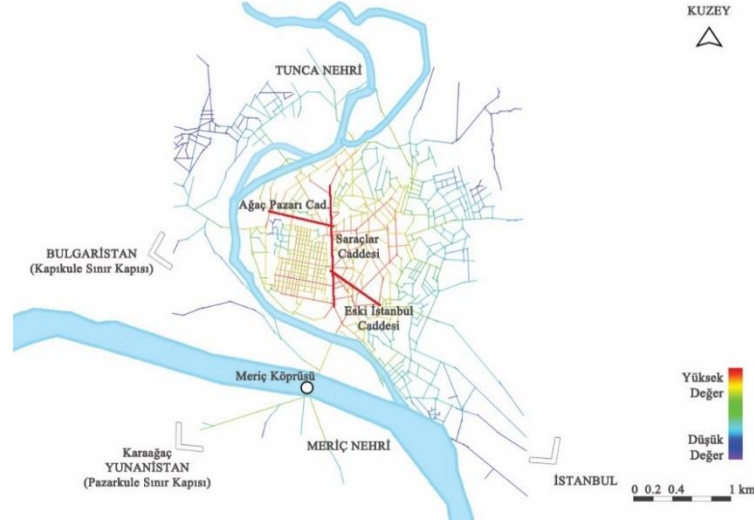
Şekil 5.50. Edirne kentinin 21. yüzyıl bağıllık haritası

1940 yılında Alman Prof. Dr. Ernest Egli tarafından hazırlanan plan incelendiğinde; Kaleiçi yerleşiminde bulunan gridal aksların korunmasıyla kent kimliğinin devamlılığının sağlandığı görülmektedir. Akarsuların bölücü ya da sınırlayıcı bir öğe olarak görülmeyle akarsuyun iki yakasında yeni oluşturulan yollar tasarlanan

köprülerle birbirine bağlamıştır. Gündüz Özdeş tarafından hazırlanan planda ise akarsuyun tek yakasında sınırlandırılan kentin doğu yönünde planlama yapılmasını önermiştir. Kentin 1976 yılında yapılan imar planı incelendiğinde; sanayi alanları, üniversite ve hastanesi İstanbul yönünde planlandığı görülmektedir. Yeni konut alanları ve tren yolunun kentin güneydoğu yönünde yer alması kentin Talat Paşa Caddesi aksı üzerinde gelişimine neden olmuştur. Bu planla kentin doğu yönünün yanı sıra batı yönünde de gelişmesi amacıyla Yeni İmaret alanı yerleşime açılmıştır. Bu kararlar akarsuyun batı yakasında gelişmesi beklenmiş, fakat akarsular güney ve batı yönünde birer sınırlayıcı olmuştur. Avrupa ile İstanbul'u bağlayan çevre yolunun 1994 yılında kentin kuzeyinden geçen Tem Otoyolu'na aktarılmasıyla Talat Paşa Caddesi'nin yoğunluğunu azaltılmak istenmiştir. Akarsuyun batı yönünde Meriç Havzası'nın suladığı tarım alanlarının bulunması, batı yönünde yer alan alanların gelişmesini engellemiştir. Ayrıca Edirne kentinin coğrafi konumu Meriç Nehri'nin batı yakasının tersine, doğu yakasında gelişme göstermesine neden olmuştur. Devlet sınırları olan Bulgaristan sınır kapısı Kapıkule ve Yunanistan sınır kapısı Pazarkule'nin nehrin batısında yer alması doğal olmayan sınır oluşturmuştur. Kentin güneyinde akarsu doğal bir sınır olarak karşımıza çıkarken, askeri alanlar ve devlet sınırları doğal olmayan sınırlayıcılardır.

Bütünleşme Analizi Sonuçları

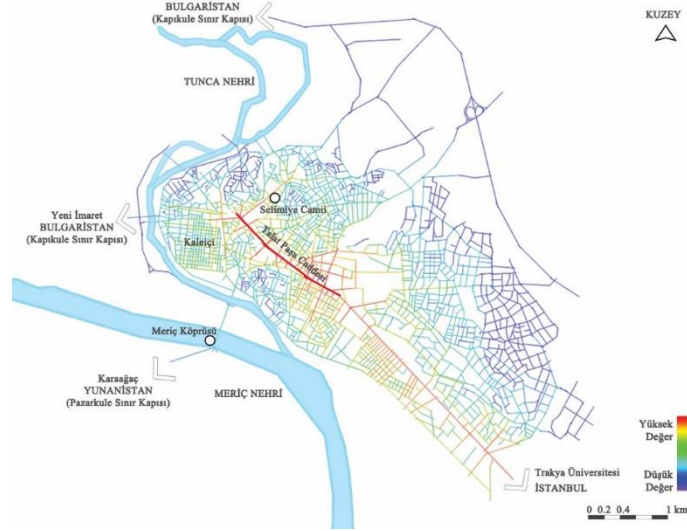
Edirne kenti merkez ilçesinin aks haritalarının global bütünleşme değerleri (HH) incelendiğinde; 19. yy. kentinin ortalama bütünleşme değeri 0.81 iken, 21. yy.'da aynı değer 0.90 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında; 21. yy.'da global bütünleşme değerinin 19. yy.'a göre yükseldiği tespit edilmiştir. Kentin 19. yy. bütünleşme haritası incelendiğinde; 1.38 değeri ile günümüzde Saraçlar Caddesi ile Hükümet Caddesi olarak adlandırılan aksın en yüksek bütünleşme değerine sahip akslar olduğu görülmektedir (Şekil 5.51). Kentin 21. yy. bütünleşme haritası incelendiğinde ise; en yüksek bütünleşme değerinin 1.51 değeri ile Talat Paşa Caddesi olduğu görülmektedir. Kentin 19. yy. haritasında bütünleşme değeri yüksek olan kırmızı akslar Kaleiçi'nin doğu, güney ve kuzey aksları ile günümüzde Mithat Paşa Mahallesi olarak adlandırılan alanın sınırlayıcı aksları olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca Selimiye Camii, Eski Camii ve Üç Şerefeli Camii'nin sınırlandırdığı tarihi çekirdek yerleşim üçgeni bütünleşme değeri yüksek olan akslar arasındadır (Şekil 5.52).



Şekil 5.51. Edirne kentinin 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Bütünleşme değeri yüksek olan akslar; 19. yy.'da Roma Dönemi yerleşim sınırları Kaleiçi ile Osmanlı Dönemi yerleşimi kale dışı yerleşimin bulunduğu ticaret alanının yoğun olarak kullanıldığı caddeler olduğu görülmektedir. Kentin 21. yy. bütünleşme haritası incelendiğinde ise; bütünleşmenin yüksek olduğunu ifade eden kırmızı aksların İstanbul ile bağlantının sağlandığı Talat Paşa Caddesi'nin ve caddeyle bağlantılı akslar olduğu görülmektedir. Yüksek bütünleşme değerine sahip olan aksların tarihi çekirdek olan Kaleiçi ve çevresinden, Talat Paşa Caddesi ile Mimar Sinan Caddesi'nin kesişim noktasından başlayan Trakya Üniversitesi ve İstanbul yönüne devam eden aksa aktarılmıştır. Kentin 19. yy. döneminde Roma ve Osmanlı Dönemi yerleşim alanları olan Kaleiçi ve çevresinde yer alan ticaret ve konut alanlarının Cumhuriyet Dönemi'nde alınan nazım ve uygulama imar planı kararları ile yeni yerleşim alanlarına doğru aktarıldığı görülmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'na İstanbul'dan önce başkentlik yapması sebebi ile Edirne'de Tunca Nehri'nin batısında Sarayıçi bölgesinde Edirne Sarayı (Saray-ı Cedid-i Amire) yer almaktadır. Fakat 1878 yılında 93 Harbi'nin gerçekleşmesi sırasında Rus işgaline maruz kalan Edirne'de saray başta olmak üzere çok sayıda tarihi yapı yıkılmıştır. Kentin 19. yy. yerleşiminde Tunca Nehri'nin batısında yer alan saray ve çevresinin yıkılması ile nehrin batı yakası ile olan ilişki yok olmuştur. Kentin 19. yy. yerleşiminde kısmi olarak mevcut olan kent ile akarsu ilişkisi geliştirilebilir bir zemine olanak tanınmasına rağmen, Cumhuriyet döneminde alınan kararlar sonucunda bu ilişki koparılarak yeni yerleşim alanları akarsudan uzaklaşmıştır.



Şekil 5.52. Edirne kentinin 21. yüzyıl bütünleşme haritası

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

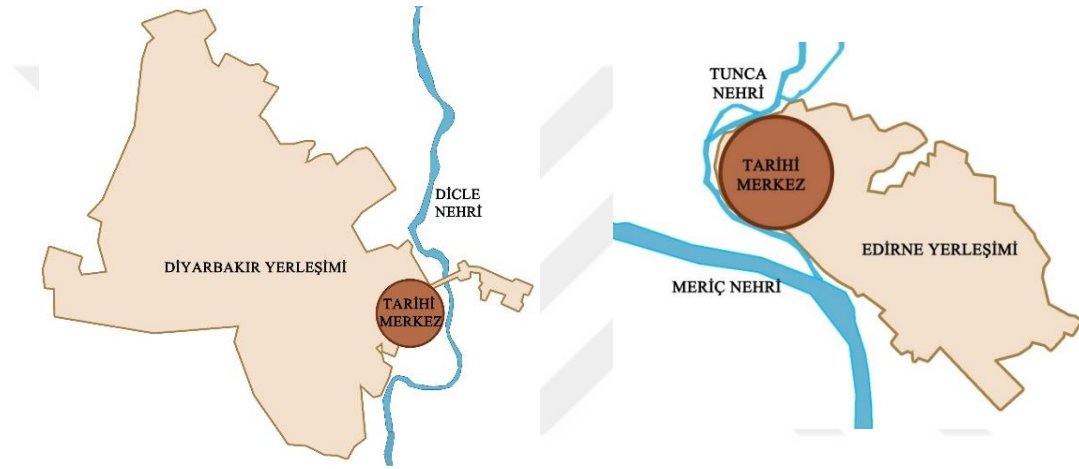
Edirne kentinin global bütünleşme ve bağlılık değerleri arasındaki korelasyon değeri (R) olan sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yy.'a ait halihazır üzerinden elde edilen sayısal okunabilirlik değeri 0.42 iken, aynı değer 21. yy.'da 0.35'e düşmüştür. Sayısal okunabilirlik değerinde meydana gelen sayısal düşüş, kentin ayırt ediciliğinin ve algılanabilirliğinin azaldığını gösterirken, mekânsal benzeşmenin ise arttığını ifade etmektedir.

Sinerji Analizi Sonuçları

Edirne kentinin global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yüzyıla ait halihazır üzerinden elde edilen sinerji değeri 0.68 iken, aynı değer 21. yüzyıl'da 0.58'e düşmüştür. Sinerji değerinde meydana gelen azalma, yerel dokunun bütünü yansıtmamasının azaldığının göstergesidir. Roma Dönemi'nden beri süregelen çok kültürlü kimliği yansıtan Edirne'nin toplumsal yapısı, yerleşim alanlarının çeşitli bölgelerinde farklılaşmalara yol açmıştır. Kaleiçi'nde Ermeni, Rum, Yahudi ve Bulgar gayrimüslim haklın yaşadığı gridal doku, Osmanlı Dönemi'nde kale dışında organik yerleşim ve günümüzde imara açılan kentleşmenin getirdiği çok katlı yeni yerleşim yerleri farklı doku ve özelliklere sahiptir. Belirtilen üç farklı kent dokusu farklı fiziksel kimlik özelliklerini yansıtmaktadır.

5.3.1.3. Kategori I'in Karşılaştırmalı Analizi

Örnekleme alan olarak seçilen kentler sınıflandırıldığında; Diyarbakır ve Edirne kentleri akarsu kıyısının yakınında yerleşen kentler Kategori I olarak adlandırılmıştır. Diyarbakır ve Edirne'nin akarsu kıyısına teğetsel konumda konumlanmış tarihsel yerleşimlerinin bir kale yapısı olarak kurulması bakımından benzerlik taşımaktadır. Kentlerin günümüz yerleşimleri incelediğinde artan nüfus ve kentleşme gibi çeşitli nedenlerle birlikte gelişmesiyle akarsu kıyısından uzaklaştığı görülmektedir. Dicle ve Meriç Nehri'nin kent imgesi olması akarsuların kıyı alanlarının rekreasyon ve turizm amaçlı kullanımını sağlamıştır (Şekil 5.53).



Şekil 5.53. Diyarbakır ve Edirne'nin kent yerleşimlerinin akarsu ile ilişkisi

Bu kategoride yer alan kentlerin 19. ve 21. yy. aks haritaları üzerinden Space Syntax parametrelerine göre analizler yapılmıştır. Kentlerin 19. yy. haritaları üzerinden elde edilen sayısal okunabilirlik değerleri incelendiğinde; 0.42 değerine ile Edirne, 0.38 değerine sahip olan Diyarbakır'dan daha okunabilir olduğunu görülmektedir. Kentlerin 21. yy. haritaları üzerinden elde edilen sayısal okunabilirlik değerleri incelendiğinde ise; 0.35 değeri ile Edirne, 0.29 değerine sahip olan Diyarbakır'dan daha okunabilirdir (Tablo 5.13). Kaleiçi'nde gridal dokunun ve kale dışında ise organik dokunun bulunması her iki dönemde de Edirne'nin sayısal okunabilirlik değerinin yüksek olmasına neden olmuştur. Diyarbakır'ın 19. yy. yerleşiminin Suriçi bölgesinin organik dokuya sahip olması sayısal okunabilirlik değerinin düşük olmasına neden olmuştur.

Kentlerin sit alanı sınırları incelendiğinde ise; 19. yy.'da 0.38 değeri ile Diyarbakır, 0.60 ile Edirne'den daha düşük okunabilirlik değerine sahiptir. Kentlerin 21. yy. yerleşimleri incelendiğinde ise; 0.38 değeri ile Diyarbakır'ın kentsel sit alanı, 0.33

değeri ile Edirne'nin kentsel sit alanından sayısal okunabilirlik bakımından daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. 19. yy.'da Edirne'nin yerleşimin yoğunlaştığı Kaleiçi'nde bir gridal sokak dokusu sayısal okunabilirlik değerinin yüksek çıkmasını sağlamıştır. Fakat Edirne'nin Rus Savaşı ve I. Dünya Savaşı sırasında ve meydana gelen yangınlar sonucunda kent dokusu ve kimliği büyük ölçüde tahrip edilmiştir. Bu nedenle 21. yy.'da eklenen yeni akslar ile sokak dokusunun değişmesi bu değer düşmesine neden olmuştur.

Tablo 5.13. Kategori I'in Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

				Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kategori I	Kent Yerleşimleri	19.	Diyarbakır	0.98	1.68	3.39	0.38	0.70
		Yüzyıl	Edirne	0.81	1.70	3.66	0.42	0.68
		21.	Diyarbakır	1.10	1.81	3.40	0.29	0.70
		Yüzyıl	Edirne	0.90	1.88	3.95	0.35	0.58
	Sit Alanları Yerleşimleri	19.	Diyarbakır	0.98	1.68	3.39	0.38	0.70
		Yüzyıl	Edirne	1.18	1.85	4.21	0.60	0.87
		21.	Diyarbakır	1.00	1.69	3.35	0.38	0.65
		Yüzyıl	Edirne	0.42	1.56	3.40	0.33	0.51

Yüksek Olan Değer
Düşük Olan Değer

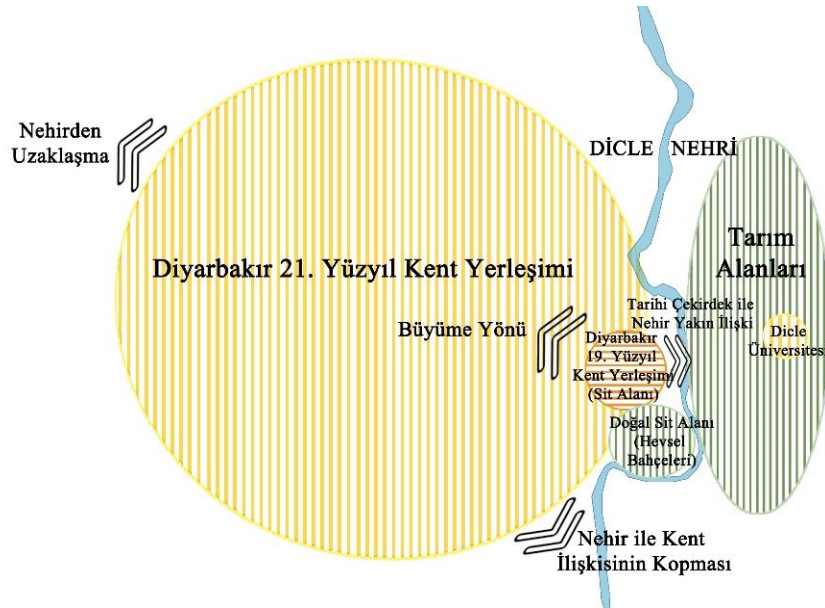
Kategori I'de yer alan Diyarbakır Dicle Nehri'nin batı yakasında yer alan tepede kurulmuş ve günümüzde kentsel sit alanı olarak ilan edilmiş olan Suriçi'nde kurularak gelişmiştir. Diyarbakır'ın yerleşimi 20. yy.'a kadar Suriçi'nde gelişirken, Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren sur dışı için hazırlanan imar planlarıyla yeni yerleşim alanları oluşmaya başlamıştır. Örneklem kentlerin kent kimliğinin bileşenlerinden biri olan topografyaları incelendiğinde; Dicle Nehri'nden yüksek bir tepede konumlanan Diyarbakır'da, yüksek sur duvarlarının olduğu Suriçi'nde akarsu hissedilememektedir. Kent ve akarsu arasındaki arazinin eğimli olmasından dolayı, kentin düz yerleşim alanlarının olduğu kuzey ve batı yönünde gelişmiştir.

Kategori I'de yer alan Edirne ise Tunca Nehri ve Meriç Nehri ile sınırlandırılmış alanın doğu yakasında bir castrum olarak Kaleiçi bölgesinde kurulmuş ve gelişmiştir. Osmanlı Dönemi'nde yeni saray yerleşiminin Tunca Nehri'nin batı yakasında kurulmasıyla kent nehrin iki yakasında gelişmiştir. Bu dönemde nehrin iki yakasında çok sayıda köprü ve tarihi yapı yapılmıştır. Günümüzde ise Edirne'nin 19. yy.'da elde edilen

kent ve akarsu bütünleşmesi yok olarak, yerleşim akarsuyun yalnızca doğu yakasında sınırlı kalmıştır.

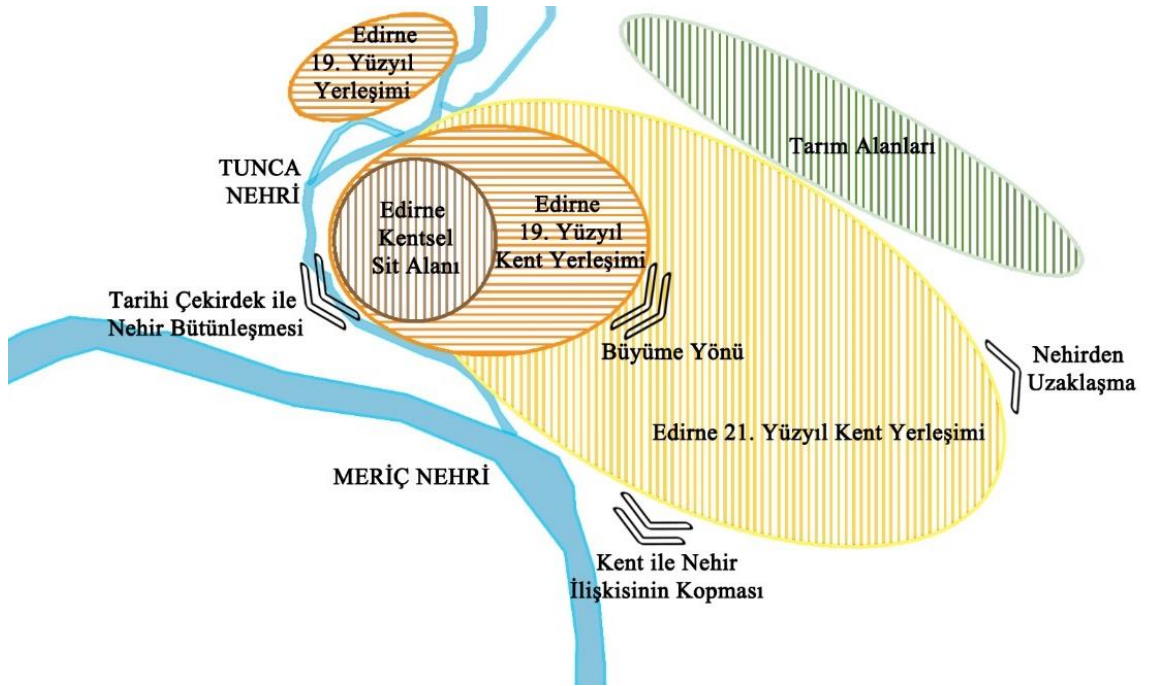
Doğal kimlik bileşenlerinden biri olan coğrafi konumları incelendiğinde; Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin en büyük şehri olan Diyarbakır kentinin 1. derece terör bölgesi olması ve 2016'da Suriçi'nde meydana gelen olaylar geleneksel konut dokusunun ve tarihi yapıların tahribatları ile sonuçlanmıştır. Edirne'nin ise Yunanistan sınır kapısı Pazarkule Sınır Kapısı'na 7 km. ve Bulgaristan sınır kapısı Kapıkule Sınır Kapısı'na ise 18 km. uzaklıkta yer alması kentin batı yönünde gelişmesine birer sınır olmuşlardır.

Dicle Nehri'nin tek yakasında kurulmuş olan Diyarbakır'ın kent gelişimi incelendiğinde; kuzey ve batı yönleri olan Şanlıurfa ve Elazığ kentleri yönünde büyüdüğü görülmektedir. Diyarbakır'ın gelişmiş şehirlerin olduğu batı yönünde büyümesi önemli bir etkidir. UNESCO Dünya Mirası listesinde yer alan doğal sit alanı Hevsel Bahçeleri kenti güney yönünde sınırlandırmıştır. Nehrin doğu yakasında yer alan verimli tarım alanlarının bulunması ve gelişen kentin akarsudan uzaklaşması kent ile akarsuyun bütünleşmesinde bir engel oluşturmuştur. Kentin imar planı kararlarında Dicle Üniversitesi'ne akarsuyun doğu yakasında kampüs alanı tahsis edilmesine rağmen, olmasına karar verilmiş olmasına rağmen, tarım alanlarına zarar vermesinin önlenmesi amacıyla çalışmalar yürütülmüştür. Dicle Nehri üzerinde yer alan Tarihi On Gözlü Köprü, Üniversite Köprüsü ve Sadı 2 Köprüsü akarsuyun doğu ve batısını birbirine bağlamaktadır (Şekil 5.54).



Şekil 5.54. Diyarbakır kentinin gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesi/ayrışmasında sınırlayıcılar

Tunca ve Meriç Nehri'nin tek yakasında kurulmuş olan Edirne'nin kent gelişimi incelendiğinde ise; güneydoğu yönü olan İstanbul yönünde gelişim göstermiştir. Meriç Havzası'nda düz bir alana kurulmuş olan Edirne'nin topografik durumu kent gelişiminde herhangi bir sınır oluşturmamıştır. Edirne'nin güney ve batı yönünde devlet sınırlarının olması, kuzeyinde ise tarım alanlarının bulunması kenti bu yönlerde sınırlandırmıştır. Kentin batı yakasında yer alan Yeni İmaret ve Yıldırım mahalleleri ile Meriç Nehri'nin güney yakasında yer alan Karaağaç Mahallesi bir mahalle konumunda olup, kentin merkez ilçe sınırlarına dahil edilmemiştir. Kentin iki yakasını bağlayan çok sayıda köprü yer almaktadır (Şekil 5.55).



Şekil 5.55. Edirne kentinin gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesi/ayrışmasında sınırlayıcılar

Kentsel kimlik bileşenlerinden biri olan toplumsal kimlik bileşenleri incelendiğinde; Diyarbakır'ın nüfusu 1.732.396 iken; Edirne'nin nüfusu 411.528'dir. Diyarbakır'ın nüfusunun nispeten daha fazla olması, kentleşmesinin hızlanmasına yol açmış ve yeni yerleşim yerlerinin akarsudan uzaklaşmasına kent ile nehir ilişkisinin kopmasına yol açmıştır. Edirne'ye kıyaslandığında Diyarbakır'da bütünleşmesi kentin yayılmasından dolayı akarsuyun kent içinde hissedilmesi ve engelleyen nedenlerden olmuştur.

5.3.2. Kategori II: Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Korunduğu Kentler

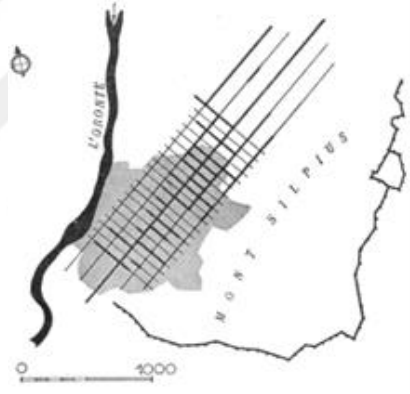
Akarsuların kent ile ilişkisine göre içinden akarsu geçen kentler kıyıda tarihi dokunun korunabilirliğine göre üç kategoride sınıflandırılmıştır. Bu kategoride kıyı kimliği korunan kentler “Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Kısmi Korunduğu Kentler” olarak sınıflandırılmıştır. Kategori II olarak adlandırılan bu bölümde; Asi Nehri kıyısında Antakya ve Yeşilırmak Nehri kıyısında kurulmuş olan Amasya yer almaktadır. Çalışma kapsamında her bir kategoride en yüksek nüfusa sahip olan kentler seçildiğinden; Kategori II’de yer alan her iki kent de çalışma kapsamına dahil edilmiştir.

5.3.2.1. Antakya’nın Kimlik Değişiminin İncelenmesi

Hatay’ın (Antakya’nın) kentsel kimlik değişimi dört bölümde incelenmiştir. İlk olarak kentin dönüm noktalarının belirlenmesi amacıyla kentin mekânsal değişiminde imar ve planlama kararları araştırılmıştır. Kentin yapı ölçeğinde kimlik değişimi tarihi kent merkezi olan kentsel sit alanı ile sınırlandırılarak, anıtsal ve sivil mimari yapıları ile günümüz yerleşimi karşılaştırılmalı olarak incelenmiş, ayrıca Asi Nehri kıyısının eski ve yeni dokusu karşılaştırılmıştır. Doku ölçeğinde kimlik değişiminin incelenmesinde, 19. ve 21. yy. halihazır haritaları üzerinden kentsel sit alanı sınır olarak kabul edilmiştir. Kentsel ölçekte kimlik değişiminin incelenmesinde ise; kentin merkez ilçesi olan Antakya’nın 19. yy. ve 21. yy. halihazır haritası üzerinden analizler yapılmıştır. Antakya’nın kimliğini oluşturan coğrafi konum, topografya, jeolojik yapı, iklim ve bitki örtüsü gibi doğal kimlik bileşenleri, demografik özellikleri, kentin tarihçesi ve kent kimliğini yansıtan anıtsal yapılar Tablo 5.14.’de verilmiştir.

A. Antakya'nın Mekânsal Gelişimi ve Dönüm Noktaları

Antakya ve yakın çevresinde yapılan arkeolojik kazılardan elde edilen bulgular, kent tarihinin Orta Paleolitik Çağa kadar uzandığını göstermektedir (Asarcaklı, 1989). Helenizm Dönemi'nde Seleucus'ların yönetim merkezini Pieria'dan Antakya'ya taşıyarak başkent ilan etmesiyle yerleşim gelişmeye başlamıştır (Bahadır, 2009). Kentin planlanmasında Helenistik Çağ kentlerinin Hippodamos tarzı plan olarak adlandırılan ızgara plan şeması uygulanmıştır (Arıman, 2002). Hakim rüzgar yönüne göre planlanan sokaklar güneybatı ve kuzeydoğu doğrultusunda bir plan şeması oluşturmaktadır. Aralarında 112 metre mesafe bulunan sokaklara dik konumda bulunan 56 metre aralıklı sokaklar kentin yapı adalarını oluşturmaktadır (Demir, 1996). Yapılan kazılarda elde edilen veriler doğrultusunda Sauvaget'in 1934 yılında hazırlamış olduğu Antakya'nın Antik Çağ'daki şehircilik haritasında surlar ve koruma duvarları gösterilmektedir (Şekil 5.56).



Şekil 5.56. J. Sauvaget'in 1934 tarihli kent kuruluşunda uygulanan haritası (Sauvaget, 1934)

M.Ö. 300 ile M.Ö. 281 yılları arasında Selevkos Devleti egemenliğinde kalan Antakya, Antiochus IV. Epiphanes döneminde (M.Ö 175-163) mekânsal açıdan genişlemiştir. Kent M.Ö. 64 ile M.S. 395 yılları arasında Roma İmparatorluğu hakimiyetinde surlar içindeki son sınırlarına ulaşmış, bu dönemden sonra kent sınırları kademeli olarak genişlemiştir. Roma İmparatorluğu'ndan 1892 yılına kadar deprem, sel ve yangın gibi doğal afetler ile savaşların etkisiyle mekânsal bir daralma göstermiştir (Dinç, 2015). M.Ö. 64 yılında Asi Nehri ile Kurtuluş Caddesi arasında bir yerleşim olan Antakya Romalıların yerleşim alanı olmuştur. Roma Dönemi'nde nüfusun artmasıyla yerleşim sur dışına doğru genişlemiştir (Diker, 2014). M.S. 1. yy.'da Antakya yüzölçümü ve nüfus bakımından Roma, İskenderiye ve Ktepsiphon'dan sonra Roma

İmparatorluğu'nun 4. büyük şehri olmuştur (Arıman, 2002). Roma Dönemi'nde Hristiyanlığın yayılmasında önemli rol oynaması Antakya'nın gelişmesini sağlamıştır (Dinç, 2015). Demir (1996); Roma Dönemi'nde en önemli imar faaliyetinin Kolonadlı Cadde'nin inşa edilmesi olarak ifade etmiştir. Kolonadlı Cadde'nin genişliği 9.60 metre, iki tarafta yer alan kolonadlar ise 10 metre genişliktedir. Bugün Kurtuluş Caddesi olarak adlandırılan bu cadde kent için önemli ticaret merkezi konumundadır. Wilber'in planında kazı sonuçları sonucunda Antik Dönem'de Asi Nehri üzerinde yer alan adada saray ve circus inşa edilmiş olduğu görülmektedir (Şekil 5.57).



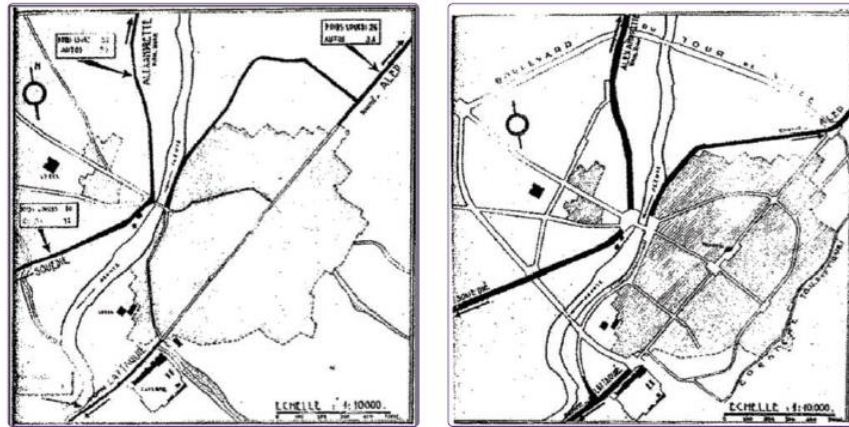
Şekil 5.57. D. N. Wilber'in antik Antakya haritası (URL-36)

Arap hakimiyetinden sonra kısa bir süre Bizans hakimiyetinde kalan Antakya, 1085'te Selçuklu, 1517'de ise Osmanlı egemenliği altına girmiştir (Ömeroğlu, 2006). Antakya ızgara sokak sisteminde meydana gelen dönüşüm Bizans döneminde başlamış ve Osmanlı Dönemi'nde kent organik sokak dokusuna sahip olmuştur. Sauvaget (1935) tarafından yapılan çalışmada Helenistik dönem sokak yapısının kuzeydoğusunda 112*58 metre boyunca devam ettiğini belirtmiştir (Downey 1961). 15., 18. ve 19. yy.'larda Antakya'yı ziyaret eden batılı gezginler küçük, nüfusu az, ticari yönden pek gelişmemiş olmasına rağmen, kentin İslam kentlerinin tipik özelliklerine sahip olduğunu ifade etmişlerdir (Demir, 1998).

Roma Dönemi'nden 1822 yılına kadar surlarla çevrili olan kent yerleşimi, 1822 yılında meydana gelen depremde sur duvarlarının büyük bir kısmı yıkılmıştır. 1832

yılında Kışlasaray Mahallesi'nde askeri bir kışlanın inşa edilmesiyle sur dışında yerleşim 1877-1878 yıllarında Osmanlı-Rus Savaşları'nın ardından Çerkez nüfusunun Antakya'ya yerleştirilmesiyle Asi Nehri'nin batı yakasında mahalleler kurulmaya başlamıştır (Dinç, 2015). Yeni Mahalle (Muhacirin Osmaniye) olarak adlandırılan bu bölge elverişli topografya sayesinde hızla gelişmiştir (Güzer, 2007).

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Fransız manda yönetimine giren Antakya'da 1/500, 1/1000, 1/2000 ölçekli kadastral planlar üretilerek birçok imar faaliyetinde bulunulmuştur (Taşçıoğlu, 2018). Bu dönemde Asi Nehri'nin batısında PTT, belediye, müze ve meclis binası gibi idari ve kamusal fonksiyonda yapılar inşa edilmiştir (Arıman, 2002). Ayrıca 1925 ile 1935 yılları arasında alt yapı çalışmalarının tamamlanmasıyla, 1935 yılında Kurtuluş Caddesi araç trafiğine açılmıştır (Tezer, 2019). Antakya'nın ilk gelişim planı 1932 yılında, Fransız Manda Yönetimi'nin şehir plancısı René Danger tarafından hazırlanmıştır (Şekil 5.58). Danger; Asi Nehri'nin doğu ile batı yakasının bağlanmasını ve eski ile yeni kent arasında fonksiyonel bölgeleme yapılmasını önermiştir. Ayrıca kentin yol ağını değiştirerek, Habibi Neccar Camisi önüne, Ulu Cami önüne ve Asi Nehri'nin batı yakasında kamu binalarının bulunduğu alana meydanlar tasarlanmıştır. Ayrıca Halep, İskenderun ve Samandağ'ın Antakya ile bağlanması amacıyla, Asi Nehri üzerinden köprülerle geçen otoyollar önermiştir. Bu plan Antakya Belediyesi tarafından kabul edilmiş ve planda önerilen yeni kentin Asi Nehri'nin batı kıyısında geliştirilmesi fikri uygulanmıştır (Rifaioğlu, 2014). 1929 yılında gayrimenkuller için mülkiyet tescilleri yapılan kent 1938 ile 1939 yılları arasında bağımsız Hatay Cumhuriyeti'nin başkenti olmuş, 1939'da ise oybirliği ile Türkiye Cumhuriyeti topraklarına katılmıştır.



Şekil 5.58. a) 1932'de mevcut yol ağı b) Danger'in önerileri (Pinto (1938)'den akt. Rifaioğlu (2014))

Yaşanan gelişmeler ve nüfus artışı sonucunda kent planlamasını yapmak amacı ile Antakya'nın ilk imar planı 1948 yılında İller Bankası tarafından Asım Kömürcüoğlu'na hazırlanmıştır. Antakya'nın ikinci imar planı ise 1957 yılında Antakya Belediyesi tarafından Doç. Dr. Gündüz Özdeş'e hazırlanmıştır (Demir, 1996). Bu plan ile yeni Antakya kentinin gelişim alanları olarak Asi Nehri'nin batı yakası, kentin kuzeydoğusu Reyhanlı ve güneybatısı Harbiye yönü olarak belirlenmiştir (Arıman, 2002). Planda Kurtuluş Caddesi ve bazı caddelerin 20 metreye kadar genişletilmesi kararlaştırılmış ve kentsel doku içinde kamulaştırma alanları belirlenmiştir. Ayrıca planda alınan bir diğer önemli bir karar ise; kuzey ve kuzeydoğusunda yer alan meyve bahçelerinin yerine otogar ve hafif-ağır sanayi bölgeleri düşünülmesidir (Rifaioğlu, 2014). 1957 yılında hazırlanan imar planı ile başlatılan dar sokakların genişletilmesiyle sokak, avlu ve konut ilişkisinin zedelenmesine neden olarak kent dokusunu etkilemiştir (Mersinligil ve Erişen, 1996). 1972 yılında Asi Nehri'nin genişletilmesi ve yatağın taranması sırasında Roma Dönemi'nde yapılan taş köprü'nün yıkılmasıyla yerine betonarme köprü inşa edilmesi kentin imgelerinden birinin kaybedilmesine yol açmıştır (Arıman, 2002).

1950'li yıllarda Antakya'nın mekânsal gelişimi kentleşmeyle hız kazanmış, 1958 yılında başta Yayladağı ve Altınözü olmak üzere diğer ilçelerden almış olduğu göçlerle güneye ve kuzeye doğru hızla genişlemeye başlamıştır (Dinç, 2015). Antakya'da 1960'lı yıllarda ilk küçük sanayi kooperatifi kurulmuş, bu sanayi sitesinin inşaatı 1975 yılında tamamlanmıştır. Antakya'nın kuzeyinde 6 hektar alana sıkışmış ve gelişme imkanı bulamayan sanayi sitesinin yerine 1980'li yılların sonunda yapımına başlanan Yeni Sanayi Sitesi 1995 yılında tamamlanmıştır (Mersinligil ve Erişen, 1996).

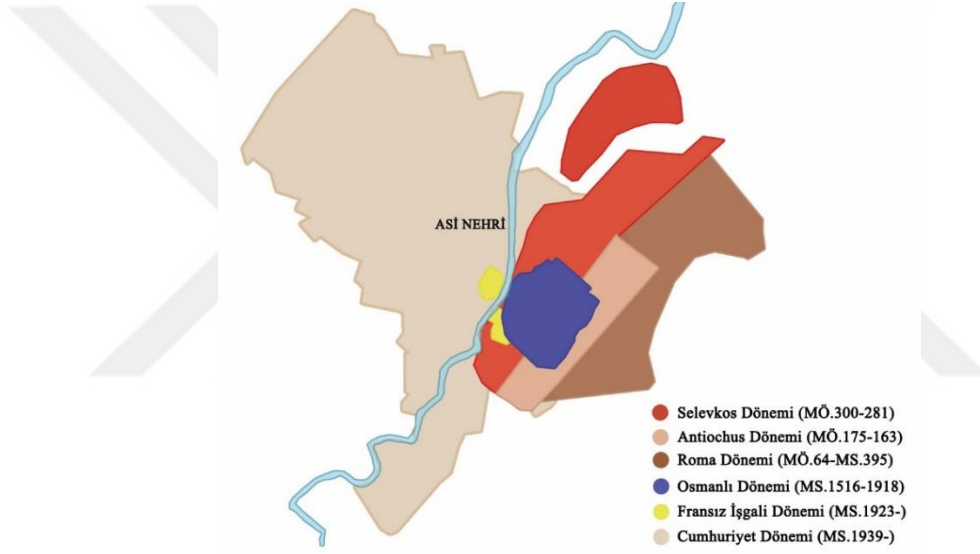
1973 yılında kentin halihazır planlarının tamamlanması ile Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 12.7.1975 gün ve 8521 sayılı kararı ile Antakya'nın kent dokusunun korunmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştır (Güzer, 2007). Görevlendirilen uzmanlar tarafından 1/1000 ve 1/5000 ölçeklerde kentsel sit, arkeolojik sit ve doğal sit alanları belirlenmiş, araştırma sonucunda 70 anıtsal yapı ve 130 sivil mimarlık örneği olmak üzere toplam 202 yapı tescil edilmiştir (Rifaioğlu, 2014). Fakat Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından 1975 yılında sit alanı ilan edilen alanın "kentsel sit alanında kalan bölgenin yol dokusu, profili ve taş kaplamasının eski şekli ile korunmasına ve onarılmasına, asfalt ve beton kaplanmamasına" hükmüne ve Antakya Tarihî Sit Alanı İmar Planı Uygulama Yönetmeliği'nin "Tarihi sit alanı içinde toplayıcı ve dağıtıcı yollar dışında kalan ara yol

ve sokaklar zorunlu olmadıkça kadastral yönleri, eğimleri ve kaplama biçim ve malzemeleri ile birlikte korunacaktır.” maddesine karşın, Antakya taş döşeme sokakları 1987 yılında asfalt ile kaplanmıştır. Bu uygulama sonucunda Antakya sokak dokusu ve kentin kimliği kaybedilerek sıradanlaştırılmıştır (Salıcı ve ark., 2007).

Kentin üçüncü imar planı ise 1978 yılında Yavuz Taşçı’ya hazırlanmıştır. Bu imar planı ile kentsel, arkeolojik ve doğal sit alanlarının tespit edilmesi yönünde korumaya yönelik ilk adımlar atılmıştır (Diker, 2014). Bu plan ile Asi Nehri’nin doğu yakasında yer alan Yavuz Selim Caddesi’nden kuzeye doğru nehre paralel uzanan bir ticaret aksı önerilmiştir. Ticaret alanı Köprübaşı’ndan Vali Göbeği’ne ve Kavaslı Köprüsü’nden Atatürk Caddesi’ne kadar olan kısmı kapsamakla birlikte, eğitim, sağlık ve resmi kurumlar planlanmıştır. Ayrıca çok katlı yapılaşmaya imkan sağlanmıştır (Mersinligil ve Erişen, 1996).

1975 yılında tescil edilen yapıların ardından Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından Antakya kentsel sit alanının belirlenmesi ve tescil edilmesi gereken anıtsal ve sivil mimari örneklerin tespiti amacıyla çalışmalar başlamıştır. Bu çalışmalar sonucunda 99 anıtsal yapı ve 190 konut sivil mimarlık örneği olarak tescil edilmiştir (Ömeroğlu, 2006). Türkiye Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu’nun 15.11.1985 gün ve 1558 sayılı kararı ile Antakya’nın kentsel sit, I. derece arkeolojik sit, III. derece arkeolojik sit, doğal sit alanı sınırları ve koruma amaçlı imar planı sınırları belirlenmiştir. Son olarak 1990 yılında ise planların eksikliklerinin giderilmesi ve geliştirilmesi amacıyla Adana Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından 638 sayılı karar ile Antakya Tarihi Sit Alanı Koruma İmar Planı Uygulama Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. Bu karar ile doğal sit alanı (Antakya kent merkezinin doğusunda ve kuzeyinde bulunan sur ve kale duvarlarının 100 m doğusundan geçen su kaynakları ile Reyhanlı – Harbiye (Daphne) Antik yolu doğal ve tarihî özellikleri olan alanlar), kentsel sit alanı (Vilayet Caddesi, İstiklal Caddesi, Hürriyet Caddesi ile kuzey taraftaki 1. cadde, Fabrika Caddesi ile Ataker İlkokulu’nun güneyinden doğru Kazıklı Caddesi’ni takip eden ve güney tarafta dispanserin kuzey tarafından, Fevzi Çakmak İlkokulu’nun kuzeyinden, Arifiye Saray Emniyet Sokak’tan geçip, Hükümet Binasını da güneyden saran sınırlar), arkeolojik sit alanı (Antakya sit alanının tamamı arkeolojik sit değeri taşımaktadır. Hâlihazır yerleşim sonucu ile doğal sitin dışındaki alanlar) olarak belirtilmiştir. Antakya’nın Asi Nehri’nin doğusunda yer alan eski yerleşim alanının büyük bir kısmı sit alanı içinde bulunmaktadır.

Nüfus artışı ile artan konut ihtiyacını gidermek amacıyla 1980'den sonra çalışmalar yapılmaya başlamıştır. 1994 yılında ilk konut kooperatifi kurulmuş ve 1990'lı yıllarda toplu konutlar ve siteler hızla artmıştır (Mersinligil ve Erişen, 1996). 1997 yılında ise İlave Revizyon Nazım İmar Planı İlave Nazım İmar planı yapılmıştır (Taşcıoğlu, 2018). Antakya kent yerleşimi 2004 yılına kadar Asi Nehri'nin batısından çevre yoluna kadar gelişme göstermiş, 2004 yılından sonra ise çevre yolunun batısında yerleşim hız kazanmıştır (Dinç, 2015). Antakya için bir diğer önemli karar ise; kentsel sit alanı içinde bulunan Saray Caddesi'nin bir kısmı 2013 yılında araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmasıdır. Ortodoks Kilisesi ile Ulu Cami arasında kalan bu alan Hürriyet Caddesi olarak adlandırılmıştır (Kocaoğlu, 2016) (Şekil 5.59).

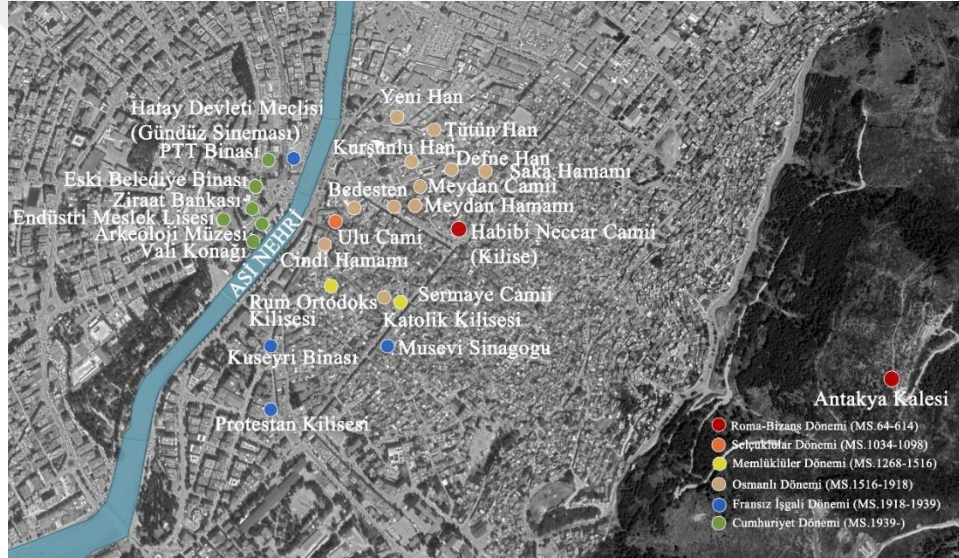


Şekil 5.59. Antakya mekânsal gelişim haritası

B. Antakya'nın Yapı Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Antakya kenti ve çevresi 19. yy.'a kadar uzanan etnik ve dinsel öğelerin ön plana çıktığı Türk, Arap, Ermeni ve Rumların bir arada yaşadığı bir bölge olmuştur. Antakya'nın sivil mimari örnekleri Habib-i Neccar Dağı ile Asi Nehri arasında nehrin doğu yakasında kentsel sit alanında yer almaktadır. Roma Dönemi'nden Selçuklu, Memlûkler, Osmanlı ve Fransız İşgali Dönemi'ne ait eserler nehrin doğu yakasında, Cumhuriyet Dönemi'ne ait yapılar ise nehrin batısında yer almaktadır. Kentte bu dönemlere ait çok sayıda kiliseler, camiler, hanlar, hamamlar ve geleneksel çarşı örnekleri bulunmaktadır (Şekil 5.60).

Eski kent dokusu içinde konutların kalın, sağır ve yüksek taş duvarları dar organik sokak dokusunu oluşturmaktadır. Antakya'nın sıcak ve bunaltıcı geçen yaz aylarından korunmak amacıyla dar sokaklarla gölge mekanlar oluşturulmuştur. 19. yy.'a tarihlenen genişleyip daralan sokaklar araç trafiğine uygun genişlikte olmadığı için yalnızca yaya sirkülasyonuna olanak tanımaktadır. Dar sokaklar halk arasında zokmak denilen çıkmaz sokaklar ile son bulurken, bazen genişleyerek meydanlar oluşturmaktadır. Bazı sokaklarda bir evin sokağı köprü gibi örttüğü kabaltı adı verilen oluşumlar bulunmaktadır. Konutların üst kattaki odalarının büyütülmesiyle sokağın evin altından geçtiği kabaltılar, sıcak iklimler bölgelerinde gölge mekanları oluşturmaktadır. Asi Nehri'nden doğu yönüne doğru eğimli olduğu arazide sokaklar ve konutlar eğime uygun bir şekilde konumlandırılmıştır.



Şekil 5.60. Antakya'nın anıtsal mimari yapılarının konumları

Konutların parsel büyüklükleri 150-200 m² arasındadır (Asarcaklı, 1989). Geleneksel Antakya evlerinde ev ile sokak arasındaki ilişki üç tipolojiye ayrılmıştır. Bunlardan birincisinde sokaktan 40-50 cm. yükseklikte giriş kapılarından avlu kotuna ulaşılmaktadır. İkincisinde dış kapının sokak ile bağlantısı dar bir geçit veya çıkmaz sokak (zokmak) aracılığı ile sağlanmaktadır. Üçüncüsünde ise dış kapı ile iç kapı arasında kapı arası denilen bir boşluktan ulaşılmaktadır. Üç oluşumda da giriş kapısından “havuş” denilen Antakya konut planının oluşumunu belirleyen evin en önemli kısmı ve ana mekanı olan avluya girilmektedir (Büyükmihçi, 2001). Giriş kapısının hemen yanında atlı misafirler için ahır da bulunmaktadır. Kadınların yaşadığı kısma “enikli kapı” tarzında,

ayrı bir kapıdan girilmektedir (Emir, 2006). Avlu'nun bir köşesinde taş kaplı seki, kuyu ve meyve ağaçları yer almaktadır (Demir, 1998). Antakya tarihi kent dokusunda yer alan avlulu evlerin çoğuna Kurtuluş Caddesi, Affan Mahallesi, Saray Caddesi ve Orhanlı Mahallesi'nde rastlanmaktadır (Şekil 5.61). Günümüzde işlevini sürdüren bu konutlarda avlunun bir diğer özelliği ise ortasında mermerden yapılmış bürke adı verilen fiskiyeli bir havuz ya da kuyunun bulunmasıdır (Salıcı ve ark., 2007). Her evde başodanın önünde avlunun bir kenarında, bir oda büyüklüğünde ve yerden 40-50 cm. yükseklikte taştan yapılmış seki denilen kısım bulunmaktadır. Yaz aylarında kullanılan ve misafir ağırlanan bölüm olan sekinin üstü açık ya da kapalı örnekleri bulunmaktadır (Rifaioğlu, 2003).



Şekil 5.61. Antakya'nın geleneksel konut dokusu (Büyükgüner kişisel arşivi, 2020)

Avludan güneydoğu ışığını alacak şekilde yan yana dizilmiş odaların taş kemerli kapı ya da pencereler avluya açılmaktadır. Odaların zemini avlu kotundan 25-40 cm. yüksekliktedir. Kesme taş ya da mermer kapı antre işlevi gören bölüme ise eşik adı verilmektedir (Asarcaklı, 1989). Yatak odası, oturma odası, yemek ve misafir gibi evi oluşturan odalar avlunun bir kenarında güneye bakacak şekilde sıra halinde konumlanmıştır. Her oda avluya açılan kapı ve pencerelerinden ulaşılan içi dönük konut planını oluşturmaktadır (Rifaioğlu, 2003). Zenginlerin evleri kadınlar için ayrılmış olan harem dairesi ve erkeklerin günün belli zamanlarını geçirmek için yaptırdıkları selamlık olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Yatak odalarının yanı sıra ambar, depo, sebze-meyve kurutma mekanı ve misafir odası ikinci katında yer almaktadır (Hinti, 2020). Mutfak, banyo ve tuvalet ise genellikle odalardan bağımsızdır (Emir, 2006).

Genellikle iki katlı ve bitişik olarak inşa edilen konutların zemin katlarının sokak cepheleri mahremiyet olgusundan dolayı sağır ve yalın olarak inşa edilmişlerdir. Konutların zemin katta bulunan kapalı mekanları günlük yaşamın geçtiği avluya yönelen kemerli pencereler ve pencerelerin üstünde yer alan tepe pencereleri ile aydınlatılmaktadır (Şekil 5.62).



Şekil 5.62. Antakya'nın geleneksel sokakları (Büyükgüner kişisel arşivi, 2020)

Demir (1998), tepe pencerelerinin yöresel dilde kuş takası olarak adlandırıldığını ifade etmektedir. Konutların zemin katları ise eğrisel formda plana sahipken, sokağa yönelmek amacıyla üst katta yapılan cumbalar ile kare ya da dikdörtgen planlı odalar oluşturulmuştur. Konutların ikinci katında yer alan cumbalarda sokak ile ilişkiyi sağlayan ahşap panjurlu ve kafesli pencereler bulunmaktadır (Şekil 5.63).

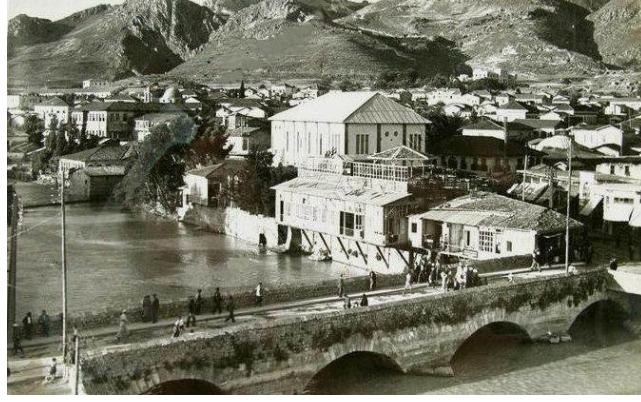


Şekil 5.63. Antakya geleneksel konutu (Büyükgüner kişisel arşivi, 2020)

Konutların zemin katları yığma kesme taş malzeme ile inşa edilirken, üst katları ahşap iskelet sistemli bağdadi tekniği ile yapılmıştır. Konutların üst katında bulunan çıkmalar, taş ve ahşap malzemeden oluşan konsollar ile taşınmaktadır. Çıkmaların altında eğrisel formda şekil verilmiş olan taş kısım yer alırken, üstünde ahşap taşıyıcı bulunmaktadır (Emir, 2006). Evlerin ara duvarlarında işlenmesi kolay Şenköy taşı kullanılmıştır (Rifaioğlu, 2003). Antakya evlerinde çatılar kiremitle örtülüdür.

Antakya kent merkezinde kentsel sit alanı içinde bulunan geleneksel sivil mimari yapılarının nüfusun artması ile ihtiyacı karşılayamaz hale gelmesiyle, yeni yerleşim alanlarına yönelim olmuştur. Kentleşme ile iç göçün artması Antakya nüfusunun artmasına neden olmuştur. Asi Nehri'nin batı yakasında 'Yeni Antakya' olarak bilinen

alandanda çok katlı apartman, site ve kapalı konutların inşa edilmesiyle ile yoğun bir yapılaşma meydana gelmiştir (Şekil 5.64 ve Şekil 5.65).



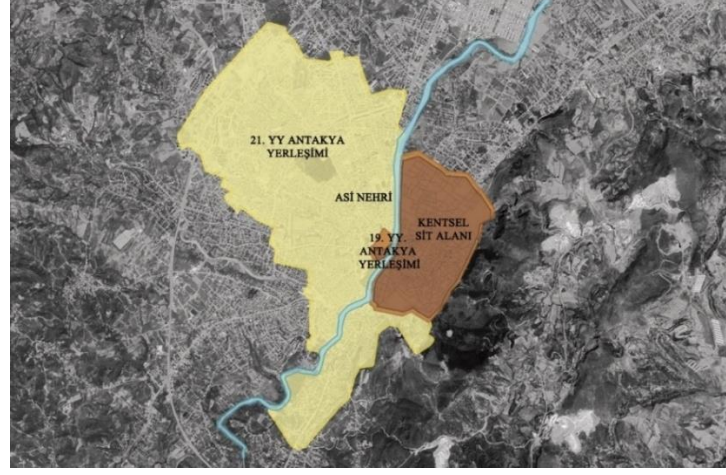
Şekil 5.64. Antakya Asi Nehri kıyısı eski dokusu (URL-43)



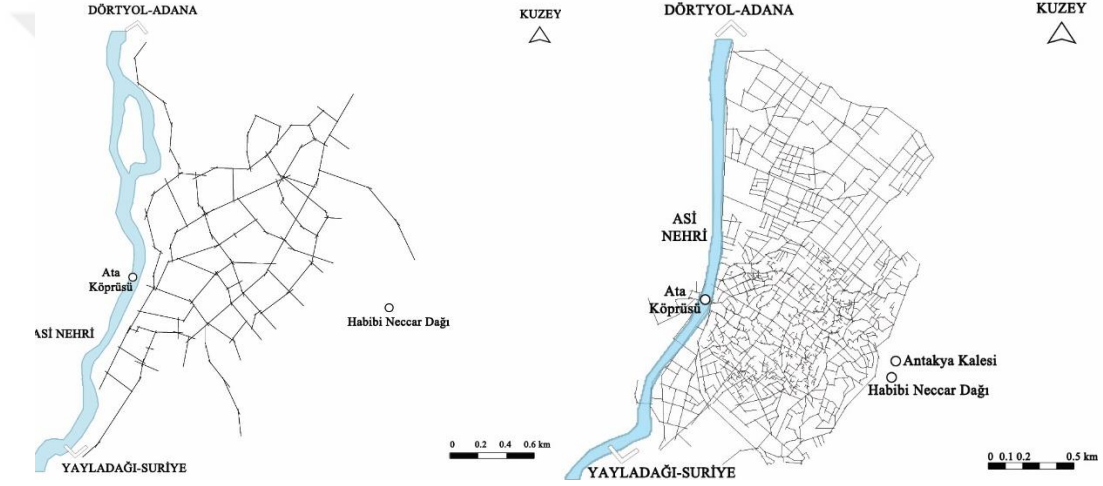
Şekil 5.65. Antakya Asi Nehri kıyısı yeni yerleşimi (URL-44)

C. Antakya'nın Doku Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Antakya'nın tarihi kent merkezinin kimlik değişiminin sayısal olarak analiz edilmesi amacıyla, 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait kentsel sit alanı doku ölçeğinde analiz edilmiştir. Antakya'nın doku ölçeğinde analizi için kentsel sit alanı sınırları içinde kalan bölgenin aks haritası oluşturulmuştur (Şekil 5.66). Elde edilen haritalar DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre incelenmiştir (Şekil 5.67).



Şekil 5.66. Antakya'nın kentsel sit alanının 19. ve 21. yy. yerleşiminde konumu



Şekil 5.67. Antakya'nın kentsel sit alanı aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Antakya'nın kentsel sit alanının 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden oluşturulan aks haritasında; 221 bağlantı varken, 21. yüzyılda 892 bağlantıya yükselmiştir (Tablo 5.15 ve Tablo 5.16). Kentin tarihi çekirdeğinde yer alan bağlantı sayısında meydana gelen bu artış 19. yy. haritasının detaylı çizilmemiş olması olabileceği gibi, kentsel sit alanında yer alan sivil mimari örneklerin 19. yy. sonu ve 20. yy.'ın başına dayanması tarihlenmesi kaynaklı yeni bağlantıların eklendiğini yansıtmaktadır. Toplam derinlik değerindeki artış kentsel sit alanının içe dönük ve kapalı olduğunu göstermektedir.

Tablo 5.15. Antakya kentinin doku ölçeğinde analiz sonuçları

		Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Antakya	5.76	639.6	113
	21. Yüzyıl	Antakya	11.56	17750.49	1536

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.16. Antakya kentinin doku ölçeğinde Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

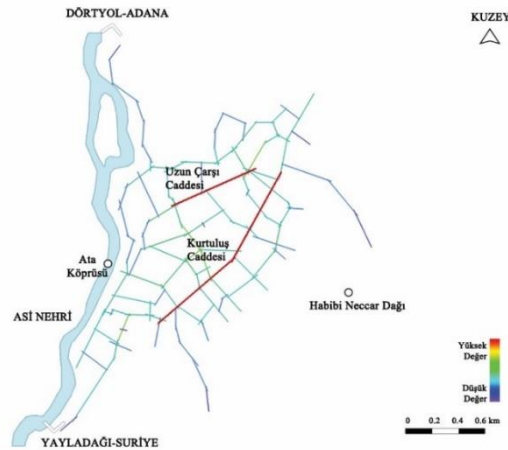
		Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Antakya	0.97	1.50	3.21	0.67	0.89
	21. Yüzyıl	Antakya	0.79	1.42	2.88	0.41	0.71

Yüksek Olan Değer

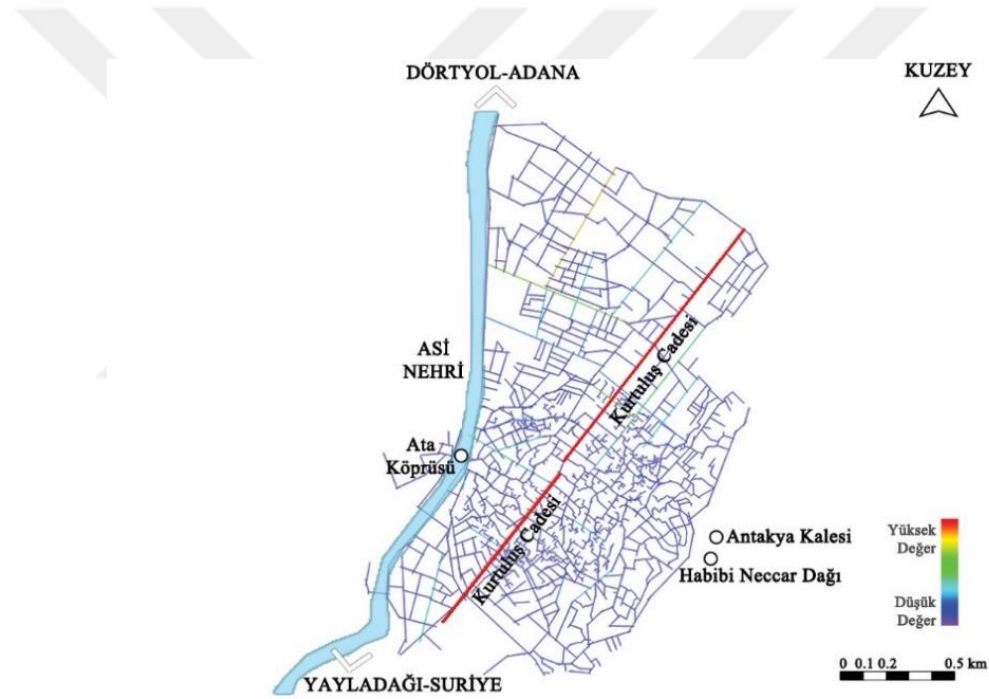
Düşük Olan Değer

Bağlılık Analizi Sonuçları

Antakya'nın kentsel sit alanı bölgesinde yapılan analizler sonucunda bağlılık haritası incelendiğinde; 19. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 3.21 olarak belirlenirken, 21. yüzyılda 2.88 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında; kentin 21. yüzyıl bağlılık değerinin 19. yüzyıla göre azaldığı tespit edilmiştir. Antakya kentsel sit alanının 19. yy. dönemi bağlılık analizi sonuçlarına göre; en yüksek bağlılık değerine sahip aksların Kurtuluş Caddesi ile Uzun Çarşı Caddesi olduğu görülmektedir. Bağlılık değeri yüksek olan her iki cadde geleneksel çarşı dokusunun bulunduğu ve kentin ticaret alanlarının yoğunlaştığı alanda yer almaktadır (Şekil 5.68).

**Şekil 5.68.** Antakya kentsel sit alanının 19. yüzyıl bağlılık haritası

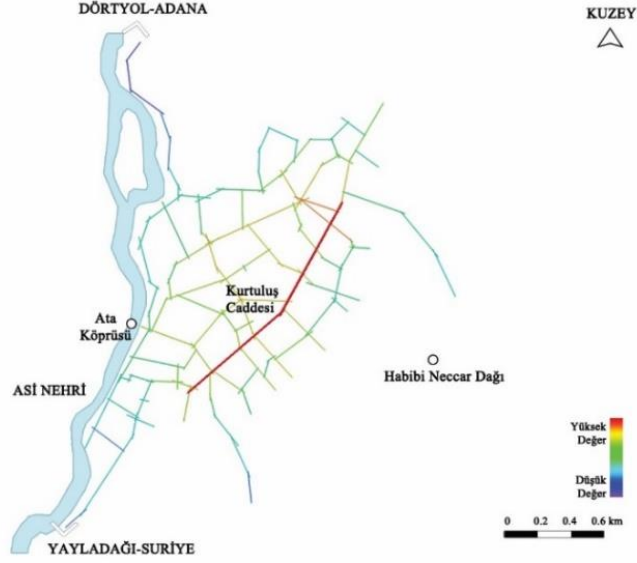
Antakya kentsel sit alanının 21. yy. bağıllık haritası incelendiğinde ise; en yüksek bağıllık değerine sahip olan aksın Kurtuluş Caddesi'nin olduğu görülmektedir (Şekil 5.69). Çalışmada incelenen 19. ve 21. yy. aks haritaları karşılaştırıldığında; Kurtuluş Caddesi'nin ön plana çıkmaktadır. Caddenin tarihi incelendiğinde; Roma Dönemi'nde Kolonadlı Cadde olarak adlandırılan bu aksın her dönemde önemini koruduğu görülmektedir. Cadde üzerinde kilise, cami, hamam gibi yapıların bulunması caddenin çok katmalı bir yapıya sahip olduğunu yansıtmaktadır. Ayrıca 21. yy.'da Kurtuluş Caddesi'nin doğusundan Habibi Neccar Dağı'na doğru gelişen yerleşim alanlarında geleneksel organik sokak yapısına sahip olduğu görülmektedir. Asi Nehri'nin kıyısında yer alan aksların düşük bağıllık değerine sahip olması, alanın akarsu ile entegre olamadığını ve kıyının kullanılmadığını göstermektedir.



Şekil 5.69. Antakya kentsel sit alanının 21. yüzyıl bağıllık haritası

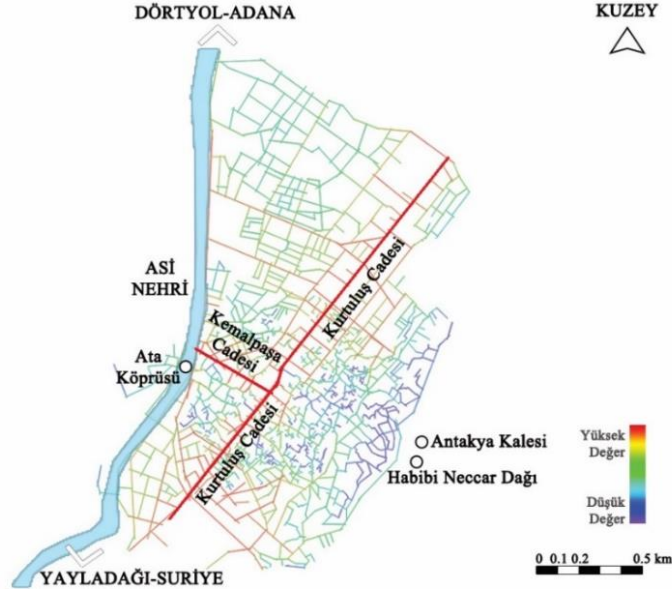
Bütünleşme Analizi Sonuçları

Antakya'nın sit alanında yapılan analizler sonucunda global bütünleşme haritası incelendiğinde; 19. yy. ortalama global bütünleşme değeri 0.97 iken, 21. yy.'da aynı değer 0.79 olarak belirlenmiştir. Dönemsel olarak analiz sonuçları karşılaştırıldığında; 21. yy. bütünleşme değerinin 19. yy.'a göre sayısal değer olarak azaldığı görülmektedir. Sit alanının 19. yy. dönemine ait bütünleşme değeri haritası incelendiğinde; en yüksek bağıllık değerine sahip aksın ticari alanların konumlandığı Kurtuluş Caddesi olduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.70).



Şekil 5.70. Antakya kentsel sit alanının 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Kentsel sit alanının 21. yy. dönemine ait bütünleşme değeri haritası incelendiğinde; en yüksek bağılılık değerine sahip aksın Kurtuluş Caddesi ve Kemal Paşa Caddesi olduğu görülmektedir (Şekil 5.71). 21. yy. yerleşiminde akarsuyun iki tarafının kullanılması, Kurtuluş Caddesi ile Asi Nehri'nin batı yakası arasında sağlayan Kemalpaşa Caddesi'nin yüksek bütünleşme değerine sahip olmasını sağlamıştır. Fakat kıyıda yer alan aksların düşük bütünleşme değerine sahip olması, 21. yy.'da kent ile akarsuyun entegre edilemediğini göstermektedir. Ticaret alanlarının yoğunlaştığı Kurtuluş Caddesi'nin batısında ticari alanlar yer alırken, doğusunda çıkmaz ve dar sokakların yer aldığı geleneksel konut alanları bulunmaktadır. Bu nedenle akarsu ile cadde arasında yer alan akslar yüksek bütünleşme değerine sahip kırmızı ve turuncu renklerde gösterilirken, cadde ile Habib-i Neccar Dağı arasında kalan bölge düşük bütünleşme değerine sahip mavi ve mor renk ile gösterilmektedir.



Şekil 5.71. Antakya kentsel sit alanının 21. yüzyıl bütünleşme haritası

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

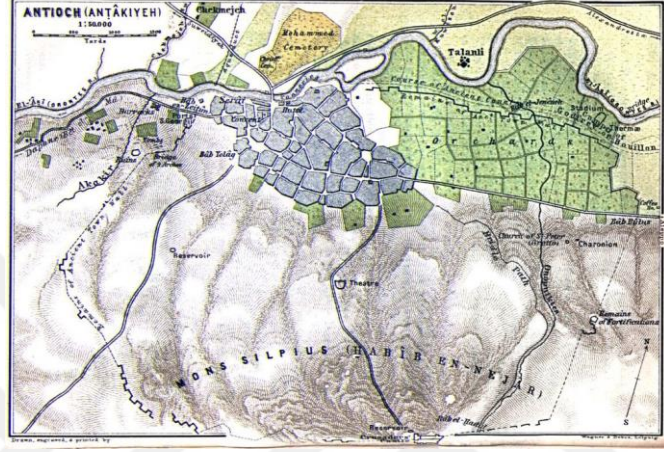
Antakya'nın global bütünleşme ve bağılılık değerleri arasındaki korelasyon değeri (R) ile elde edilen sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yy.'a ait sayısal okunabilirlik değeri 0.67 iken, 21. yy.'da ise 0.41 olarak tespit edilmiştir. Hillier ve Hanson (1984)'un sayısal okunabilirlik değerinin 0.45 civarında olması gerektiğini belirttiği göz önüne alındığında; Antakya'nın okunabilirlik değerinin iki dönemde de yüksek olduğu söylenebilmektedir. Kentsel sit alanında yer alan geleneksel konut dokusunun organik formda sokakların birbirinden farklı dizilimi sayesinde kullanıcı alanda rahatça yön bulabilmektedir. Fakat geniş caddelerin açılması amacıyla sokak dokusunun bozulması okunabilirlik değerinde azalmaya neden olmuştur.

Sinerji Analizi Sonuçları

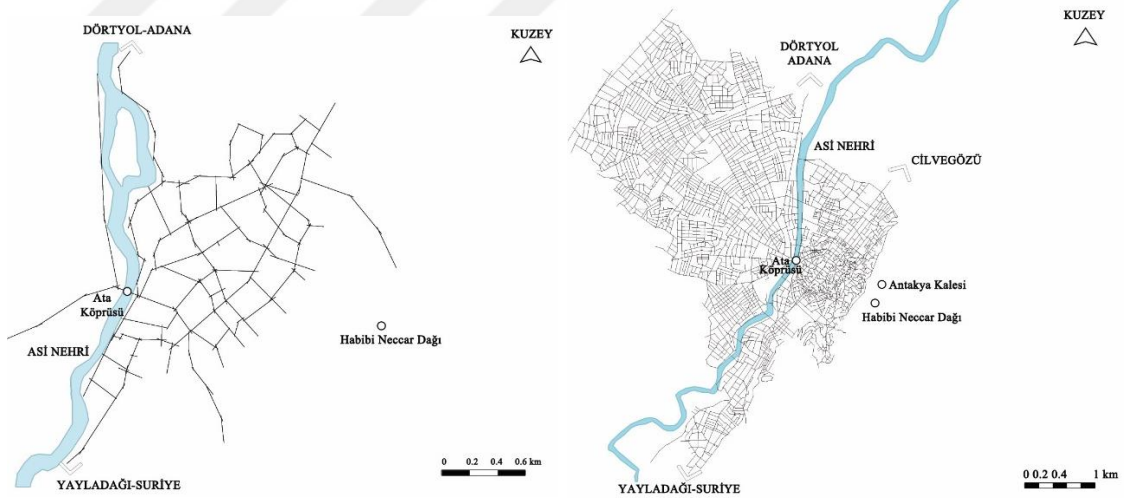
Antakya'nın global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yüzyıl dönemine ait sinerji değeri 0.89 iken, 21. yüzyıl dönemine ait değer 0.71 olarak tespit edilmiştir. Yerelin bütünü yansıtmaması olarak ifade edilen sinerji değerinde azalmanın meydana gelmesi, yerleşimin 21. yy.'da daha dışa kapalı olduğu göstermektedir. Kurtuluş Caddesi'nin doğusunda 19. yy. sonu ve 20.yy. başına tarihlenen geleneksel konutların inşa edilmesi, sinerji değerinde azalmaya neden olmuştur.

D. Antakya'nın Kentsel Ölçekte Kimlik Değişimi

Antakya'nın 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait halihazır haritaları kullanılarak oluşturulan aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax yöntemi ile analizler yapılmıştır (Şekil 5.72 ve Şekil 5.73). Çalışmada 21. yy.'da yerleşimin Hatay'ın merkez ilçesi olan Antakya araştırmaya dahil edilirken, merkez ilçe dışında kalan yerleşimler çalışma kapsamının dışında tutulmuştur.



Şekil 5.72. Antakya'nın 19. yüzyıla ait kent planı (Baedeker, 1912)



Şekil 5.73. Antakya'nın aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Antakya'nın 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita kullanılarak oluşturulan aks haritasında; 118 bağlantı varken, bu değer 21. yüzyılda 3420 bağlantıya yükselmiştir. Toplam derinlik değeri ve bağlantı sayısının artışı kentin iki dönem arasında gelişimini göstermektedir (Tablo 5.17 ve Tablo 5.18).

Tablo 5.17. Antakya kentinin analiz sonuçları

		Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Antakya	5.82	675.39	118
	21. Yüzyıl	Antakya	13.94	47658.70	3420

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.18. Antakya kentinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

		Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Antakya	0.97	1.49	3.18	0.67	0.89
	21. Yüzyıl	Antakya	0.74	1.66	3.31	0.30	0.58

Yüksek Olan Değer

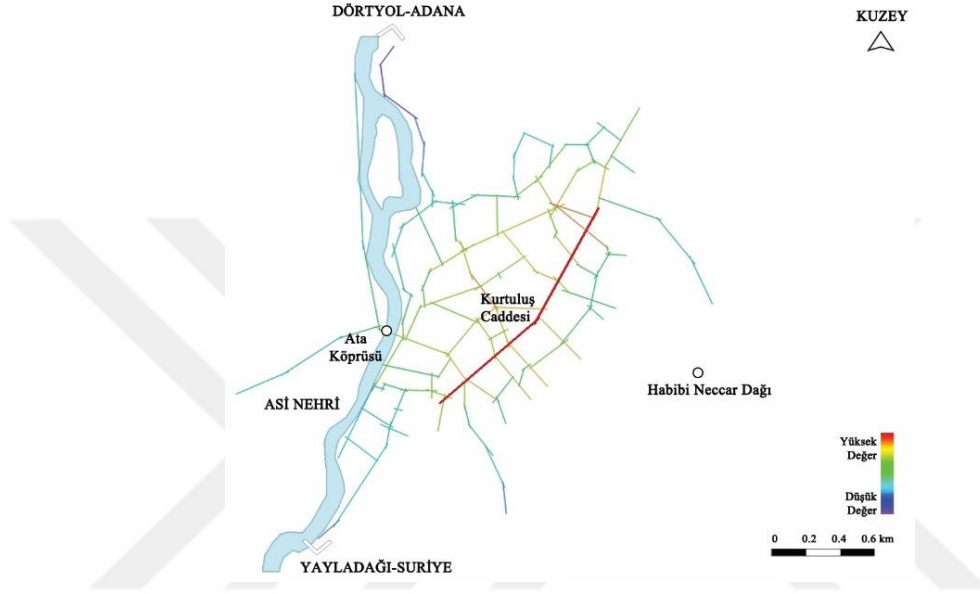
Düşük Olan Değer

Bağlılık Analizi Sonuçları

Antakya'nın bağlılık değerinin değişimini incelendiğinde; 19. yy.'da ortalama bağlılık değeri 3.18 iken; 21. yy.'da aynı değer 3.31 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentin 21. yy. bağlılık değerinin 19. yy. göre arttığı belirlenmiştir. Antakya'nın 19. yy.'da en yüksek bağlılık değerine sahip olan akslar Kurtuluş Caddesi ve Uzun Çarşı Caddesi'dir. Antakya'nın 19. yy. yerleşimi Asi Nehri ile Habibi Neccar Dağı arasında kurulmuştur. Akarsu yatağının lineer olmamasından dolayı kıyıda yer alan kırık ve kısa akslar düşük bağlılık değerine sahiptir. Uzun ve düz bir aks olan Kurtuluş Caddesi'ne çok sayıda aksın bağlanması bağlılık değerinin yüksek olmasını sağlamıştır (Şekil 5.74).

Bütünleşme Analizi Sonuçları

Antakya'nın global bütünleşme değerinin değişimini incelendiğinde; 19. yy.'da ortalama bütünleşme değeri 0.97 iken; 21. yy.'da aynı değer 0.74 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentin 21. yy. bütünleşme değerinin 19. yy.'a göre azaldığı tespit edilmiştir. Antakya'nın 19. yy.'da en yüksek bütünleşme değerine sahip olan aksı ticaret alanlarının yoğun olarak bulunduğu Kurtuluş Caddesi'dir (Şekil 5.76).



Şekil 5.76. Antakya'nın 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Antakya'nın 21. yy.'a ait global bütünleşme haritası incelendiğinde; en yüksek bütünleşme değerine sahip olan aks 1.16 değeri ile Kurtuluş Caddesi iken, Yavuz Selim Caddesi, İzzet Güçlü Caddesi ve Kemal Paşa Caddesi bütünleşme değeri yüksek olan diğer akslar olarak karşımıza çıkmaktadır. Amasya'nın 21. yy.'a ait bütünleşme haritası incelendiğinde; yüksek bütünleşme değerine sahip aksların tarihi kent merkezinde yer alan Asi Nehri'nin doğu yakasında yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 5.77).

Kentin iki dönem bütünleşme haritası karşılaştırıldığında 19. yy.'da yüksek bütünleşme değeri ile öne çıkan tek cadde Kurtuluş Caddesi olurken; 21. yy.'da akarsuyun batı yakasıyla bağlantının sağlandığı Yavuz Selim Caddesi, İzzet Güçlü Caddesi ve Kemal Paşa Caddesi yüksek bütünleşme değerlerine sahiptir. 19. yy.'da akarsuyun tek kıyısında yerleşen kentin 21. yy.'da iki tarafa gelişmesiyle akarsu kent ile entegre olmaya başlamıştır. Akarsuyun batısında ve Ata Köprüsü'nün bulunduğu noktada yer alan Cumhuriyet Meydanı'ndan ışınsal olarak yayılan ve konut alanlarına ulaşımının sağlandığı caddeler aks haritasında yüksek bütünleşme değerine sahip olan kırmızı renk

olarak tespit edilmiştir. Global bütünleşme değerinin artması ve yerel bütünleşme değerinin azalması sonucunda sinerji değerinde düşüş meydana gelmiştir. Sanayileşme kentlerde nüfus artışı ve kentleşme yerel dokunun kaybedilmesine yol açarak, sinerji değerinde azalmanın meydana gelmesine neden olmuştur.

5.3.2.2. Amasya'nın Kimlik Değişiminin İncelenmesi

Amasya'nın kentsel kimlik değişimi dört bölümde incelenmiştir. İlk olarak kentin dönüm noktalarının belirlenmesi amacıyla kentin mekânsal değişiminde imar ve planlama kararları araştırılmıştır. Kentin yapı ölçeğinde kimlik değişimi tarihi kent merkezi olan kentsel sit alanı ile sınırlandırılarak, anıtsal ve sivil mimari yapıları ile günümüz yerleşimi karşılaştırılmalı olarak incelenmiş, ayrıca Yeşilırmak Nehri kıyısının eski ve yeni dokusu karşılaştırılmıştır. Doku ölçeğinde kimlik değişiminin incelenmesinde, 19. ve 21. yy. halihazır haritaları üzerinden kentsel sit alanı sınır olarak kabul edilmiştir. Kentsel ölçekte kimlik değişiminin incelenmesinde ise; kentin Merkez ilçesinin 19. yy. ve 21. yy. halihazır haritası üzerinden analizler yapılmıştır. Amasya kentinin kimliğini oluşturan özellikleri coğrafi konum, topografya, jeolojik yapı, iklim ve bitki örtüsü gibi doğal kimlik bileşenleri, demografik özellikleri, kentin tarihçesi ve kent kimliğini yansıtan anıtsal yapılar Tablo 5.19.'da verilmiştir.

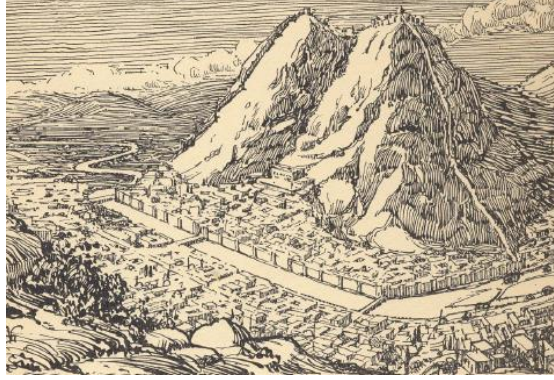
A. Amasya'nın Mekânsal Gelişimi ve Dönüm Noktaları

Amasya'da yapılan arkeolojik kazılar ve araştırmalar sonucunda elde edilen bilgilere göre yerleşiminin M.Ö. 13 bine kadar uzandığı düşünülmektedir. Amasya Hititler, Frigler, Kimmerler, İskitler, Lidyalılar, Persler, Pontuslar, Romalılar, Bizanslılar, Danişmendliler, Anadolu Selçuklular, İlhanlılar, Eretnalılar, Osmanlılar gibi birçok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır (Urak, 1994; Meşhur, 1999; Altınöz, 2003; Oltulu, 2006). Amasya'da doğmuş olan Strabon kitabında; içinden İris (Yeşilırmak) Irmağı'nın aktığı geniş vadide kurulan Amasya'yı, yüksek ve sarp kayalıklar üzerine kurulmuş, savunma amaçlı kullanılan bir kale kent olarak tasvir etmektedir. Irmak etrafında kurulmuş olan kentin kıyısından sivri tepelere doğru uzanan duvarlar olduğunu ve kralların sarayları ile mezarlarının yer aldığını ifade etmektedir (Strabon, 2000). İlk çağlarda surlar içindeki kentin dış mahalleler ve bağlarla bağlantısı Alçak Köprü ile sağlanmaktadır (Gabriel, 1934). Pontus Dönemi'ne ait anıtsal yapılardan Kral Kaya Mezarları, Harşena Kalesi ve surların bir kısmı günümüze kadar ulaşmıştır. Yeşilırmak Nehri'nin kuzey yakasında Harşena Dağı üzerinde yer alan kale ve mezar yapıları akarsuyun güneyinde yer alan rekreasyon alanlarına manzara oluşturarak, kentin tarihsel kimliğini yansıtmaktadır.

Amasya savaş zamanlarında kale içinde yerleşse de ilk kuruluşundan itibaren sur dışında yerleşimleri bulunmaktadır. Yerleşim alanı olarak oldukça sıkışık bir alanda kurulan kent Anadolu'nun diğer kentlerinden farklı olarak sur duvarları dışına erken çıkan kentlerdendir (Urak, 1994). Yeşilırmak Nehri'nin yalnızca kuzey yakasında yerleşen kentte akarsu kent etrafında yer alan bağ ve bahçeleri sulama amaçlı kullanılmıştır (Özdemir, 2013). Tarihsel süreç içinde tarihi kent merkezinden ırmak boyunca lineer bir gelişim göstermiştir.

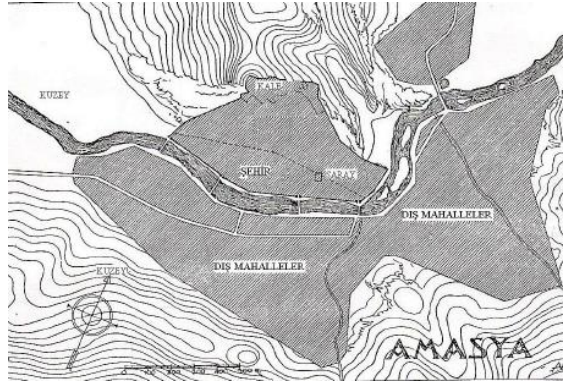
Amasya kenti Roma Dönemi'nde de önemini korumuş olmasına rağmen, yaşam koşulları ve topografik yapısından dolayı eski yerleşim sınırları içinde kalmıştır (Kuban, 1982). Roma Dönemi'nde nehir kıyısı savunma ve yerleşim amaçlı olarak kullanılmıştır (Canik, 2014). Kentin mekânsal dokusunun hızla geliştiği dönemlerinden biri olan Bizans Dönemi'nde kentte kilise ve manastır gibi dini yapılar inşa edilmiştir. Ayrıca günümüze ulaşan köprü ve yolların izleri bu dönemde imar çalışmalarının devam ettiğini göstermektedir (Güzelci, 2012). Bizans Dönemi'nin ardından Danişmendlilerin hakimiyetine giren Amasya'da, kiliseler camiye dönüştürülmüş, yeni yollar açılmış ve kale duvarları restore edilmiştir (Sarı, 2010). Türk hakimiyetin sağlanmasından sonra sur dışında yer alan yerleşimler gelişmeye başlamıştır. Danişmendliler Dönemi'nde akarsuyun güney yakasında "Altıbahçeler" adı verilen kentin ilk peyzaj düzenlemesi

yapılmıştır. Ayrıca nehirde su değirmenlerinin varlığı ile akarsu kıyısında bulunan yeşil alanlara sulanmıştır (Canik, 2014) (Şekil 5.78).



Şekil 5.78. Amasya'nın Orta Çağ'daki durumunu gösteren çizim (Gabriel, 1934)

Amasya'da yerleşim Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde sur dışına taşmış ve yeni yerleşim alanları oluşmaya başlamıştır. Ortaçağ'da Rum'un Bağdat'ı olarak tanımlanan Amasya 17. yy.'a kadar Helenistik dokusunu korumuştur (Gabriel, 1934) (Şekil 5.79). Selçuklular Dönemi'nden itibaren ilim merkezi haline gelen Amasya Osmanlı Dönemi'nde Şehzade Sancağı olarak önemini korumuştur. Bu dönemde kentin fiziksel sınırları değişmemiş olmasına rağmen, anıtsal ve sivil mimarlık eserleri inşa edilerek mekânsal olarak gelişmiştir (Urak, 1994).



Şekil 5.79. Amasya'nın Ortaçağ'daki kent planı (Gabriel, 1934)

1915 yılında meydana gelen yangının büyük tahribata yol açması külliye çevresindeki Osmanlı-Türk kentinin dokusunun ve kimliğinin yok olmasına neden olmuştur (Gabriel, 1934). 1927 yılında istasyon binası tamamlanarak demiryolu ulaşımı başlamıştır (Sarı, 2010). 1939'da meydana gelen Erzincan Depremi kent dokusunu önemli ölçüde etkilemiş ve II. Beyazıt Külliyesi başta olmak üzere çok sayıda tarihi yapı

zarar görmüştür. 1948 yılında ise Savadiye taşkınında evleri yıkılan kentliler için yüz adet afet evi inşa edilmiş ve bu mahalle Yüzevler Mahallesi adı ile anılmaya başlamıştır (Seçkin, 2005).

Amasya'nın planlama ve imar sürecine ilişkin çalışmalar 1928 yılında kentin topografik ve halihazır haritalarının hazırlanması ile başlamış (Meşhur, 1999); ilk imar planı ise İmar Bakanlığı'na 1945 yılında hazırlanmış ve planlı yapılaşma süreci başlamıştır. 1915 yılında meydana gelen yangının ardından konut alanlarının belirlenmesi ve ticaret alanlarının bir arada toplanması amaçlanan imar planı, kısıtlı araziye sahip olan kentin arazi kullanımını ve yapılaşmayı denetleme amacı ile hazırlanmıştır (Sarı, 2010). 1948 yılında ise şehrin yol istikamet planı Ertuğrul Menteş tarafından hazırlanmıştır (Meşhur, 1999). Akarsuyun güney kıyısında olan Madenüs Köprüsü ile Helkıs Köprüsü arasında Ziya Paşa Bulvarı'nın açılması ile külliye'nin diğer merkezlerle olan bağlantısı güçlendirilmiştir. 1954 yılında ise kentsel açık mekan projesi Yavuz Selim kent meydanı yapılmıştır (Canik, 2011).

1950 yılında büyük çoğunluğunun Orman Bölge Müdürlüğü'nde çalışan memurların oluşturduğu yapı kooperatifi kurulmuş ve 1953'te Ellibeşevler Kooperatif Evleri yapılmıştır. Bu yapılardan sonra çok katlı apartman yapıları inşa edilmeye başlamıştır (Şenol, 2010). 1950'lerin başında kırdan kente göçle sosyo-ekonomik durumun değişmesi ve teknolojik gelişmelerle yaşanan dönüşüm sürecinde Amasya kent dokusunda hızlı bir değişim başlamıştır. 1960 yılında Yeşilirmak Nehri'nin taşması sonucunda yıkılan Madenüs Köprüsü'nün demir malzeme ile yeniden inşa edilmesi dönemin en önemli imar faaliyetleri arasındadır (Sarı, 2010). 1966 yılında Yüksek Mimar Rauf Beyru tarafından Amasya'nın ikinci imar planı hazırlanmıştır. Bu plan 1973 yılında çevre yolunun açılması amacıyla Amasya Belediyesi tarafından revize edilmiştir. Bu imar planı ile Yeşilirmak ile Taşova yolu arasında konut alanı gelişme alanı olarak belirlenmiş, Ziya Paşa Mahallesi'nin tamamı ticaret alanı olarak düzenlenmiş ve Yeşilirmak Nehri'nin Kuşç Köprü'süne kadar olan kıyı kenarı cadde boyunca ticarete ayrılmıştır (Demiralp, 1998).

1970'li yıllarda Yalıboyu Evleri, Kral Kaya Mezarları ve Harşena Kalesi'nin manzara oluşturduğu nehrin güney yakasında Madenüs ile Taş Köprü arasındaki alan doldurularak Yalıboyu Promenad Alanı kentsel açık mekanı düzenlenmiştir (Canik, 2011). 1980'li yıllarda 3, 4 veya 5 katlı konutlar inşa edilmeye başlamıştır. İmar planı ile yapıların eski yerleşim alanlarında bitişik düzende yeni yerleşim alanlarında ise ayrıık düzende yapılması kararı alınmıştır (Sarı, 2010). 1981 yılında ise Amasya'nın yeni imar

planı onaylanmış ve bu imar planında kentin sosyal ve mekânsal yapısına dair veriler değerlendirilmiştir. İmar planında konut alanları eski yerleşim alanları, plansız gelişmiş konut alanları ve planlamada öngörülen yeni yapılaşma alanları olmak üzere üç bölümde değerlendirilmiştir (Meşhur, 1999). Bu planla Şeyhcuî, Bahçeleriçi, Ellibeşevler ve Kirazlıdere mahalleleri yerleşim alanlarına dönüşmüş, tarihi alanlara dair koruma kararları alınmış ve artan nüfusun konut ihtiyacını karşılamak amacıyla kuzeydoğu ile güneybatıdaki tarım alanları imara açılmıştır (Şenol, 2010).

Amasya'nın Osmanlı Dönemi'ne ait tarihi kent dokusunun koruma çalışmaları 1979 yılında başlamıştır. 22 Eylül 1979'da Amasya kentsel sit alanı sınırları belirlenmiş ve 8 Mayıs 1981 tarihinde Amasya Tarihi-Kentsel Sit Alanları Geçiş Dönemi Koruma Plan Kararları alınmıştır (Karakul, 2002). Tek yapı ölçeğinde korunan tarihi yapılar 1979 yılında alınan kararla 210 yapı tescil edilmiş ve sit alanı olarak yedi bölge öngörülerek yapılaşmada sınırlandırma getirilmiştir (Türkoğlu, 2006). Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun (1979) bu bölgelere yönelik koruma ve planlama kararları şunlardır:

- 1 nolu alan: Halifet Gazi Türbesi ve Medrese kalıntısı, Kadılar Türbesi ve Mezarlığını kapsayan bu alanın kuzeyi uyumsuz yeni yapılaşmaya açılmak üzere olduğundan, söz konusu alanı bir bütün olarak değerlendirecek plan kararları üretilene dek her türlü yapılaşmanın durdurulması,
- 2 nolu alan: Bu alanı koruyacak ve değerlendirecek plan çalışmaları tamamlanana kadar, bu kesimde de küçük çaplı onarımlar dışında her türlü imar faaliyetinin durdurulması,
- 3 nolu alan: İmar planında yer alan “karakteri korunacak alan” tanımlı şimdi yol ile bölünmüş kesimin kuzey kenarını kapsayan bu alanda da planlama kararları saptanana kadar, küçük çaplı onarımlar dışında her türlü imar faaliyetinin durdurulması,
- 4 nolu alan: Demiryolu kuzeyinde, Harşena Dağları eteklerinde yer alan Helkıs mahallesini kapsayan bu alanda, yöresel özellikler taşıyan sokak dokusunun bozulmasının önlenmesi ve yeni yapı istemlerinin Kültür Bakanlığına iletilmesi ve onanması,

- 5 nolu alan: Bayezid Paşa Camisi, Şirvanlı Camisi, Kumacık Hamamı ve yüksek değerli çevresel yapıları kapsayan bu alanda, küçük çaplı onarımlar dışında ve yeni kavşak düzenlemesi dışında her türlü imar faaliyetinin durdurulması,
- 6 nolu alan: Kentin büyük ölçekli yeşil alan gereksinimini karşılayan Pirlar Parkı ve bu parka çıkışı sağlayan Sofular Caddesi ve tali yolları kapsayan bu alanda yeni yapılanma ve onarım koşulları ve diğer gerekli planlama kararları düzenlenene kadar küçük çaplı onarımlar dışında her türlü imar faaliyetinin durdurulması,
- 7 nolu alan: Yüksek ve kayalık kesimde yer alması nedeniyle halihazır haritaya işlenmemiş Harşene Kalesi, Kızlar Sarayı ve Harşena Dağının güney eteklerinde yer alan kaya mezarlarında her türlü imar faaliyetinin durdurulması gereklidir.

Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 08.05.1981 gün ve A-2809 sayılı kararında ise Amasya Tarihi-Kentsel Sit Alanı Geçiş Dönemi Plan Kararları (1981a) kentin sit alanlarının belirlenmesi, planlama ilkeleri, koruncak kentsel unsurlar ve koruma yöntemleri, Amasya sit alanları ortak yapılanma koşulları ve Amasya tarihi sit alanları alt bölümleri olmak üzere beş grupta toplanmıştır. 1981 yılındaki kararlara ek olarak 14.09.1984 yılında plan kararları (1984b) ve son olarak Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 05.05.1992 gün ve 2364 sayılı kararında "Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları" kapsamında (1992b) koruma çalışmaları devam etmiştir. 1992 yılında alınan kararlarla 126 adet yapı sivil mimarlık örneği ve 73 anıtsal yapının tescil kaydının devam etmesi ve 5 adet yapının da tescil kaydının kaldırılması öngörülmüştür. Bu karar ile kentin koruma planına dair temel çalışmalar tanımlanmıştır.

1990'lı yıllarda kent içi arazi kullanımı belirginleşmeye başlamış ve günümüzdeki durumuna yaklaşmıştır. Sanayi alanları kent dışında Merkez ile Suluova arasında kurulan organize sanayi bölgesine taşınmıştır (Şenol, 2010). Akarsuyun güney kıyısında yer alan Ziya Paşa Caddesi, üst yol olarak adlandırılan Mustafa Kemal Paşa Caddesi, üniversitenin açılması ile Rektörlük binası ve Yeşilırmak Kampüsü (Mimarlık Fakültesi, Teknoloji Fakültesi vd.) arasındaki Kemal Nehrozoğlu Caddesi, İstasyon çevresi ticaret alanlarının yoğunlaştığı ve alt merkezlerin olduğu alanlar olmuştur.

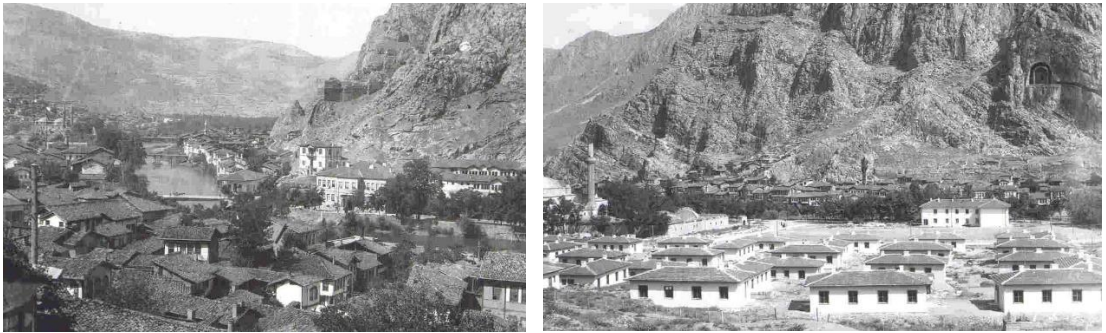
1990'lı yıllarda bağ evlerinin bulunduğu kentin batısında yer alan Şehci, İstasyon ve Akbilek mahallelerinde kooperatif yapımı devam etmiş, 2000 yılında ise Toplu Konut İdaresi Başkanlığı tarafından alt ve orta gelir grubu için toplu konutlar yapılmaya

Genellikle avlulu ve bahçeli olan geleneksel konutlar; bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilen konutların plan şeması haremlik ve selamlık olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Konutlar zemin katta taş, üst katlarda ise ahşap ve kerpiç malzeme kullanılarak hımış ve bağdadi tekniğiyle yapılmıştır. Amasya'nın tarihi, kentsel ve mimari kimliğini yansıtan bu konutlar günümüzde restore edilerek kent kimliğinin sürdürülebilirliği sağlanması amacıyla atölye, satış birimleri, restoran, otel ve pansiyon olarak yeniden işlevlendirilmiştir (Şekil 5.83).



Şekil 5.83. İçeri Şehir sokak dokusu ve yeniden işlevlendirilen geleneksel konutlar (Özkaynak kişisel arşivi, 2019)

1915 yılında akarsuyun güney yakasında meydana gelen yangında II. Beyazıt Külliyesi çevresinde yer alan çarşı dokusunda büyük bir tahribat meydana gelmiştir. Akarsuyun güney yakasında yer alan konut dokusunun kaybedilmesiyle kentin kimliği büyük bir ölçüde zarar görmüştür (Gabriel, 1934). 1939 yılı Erzincan Depremi ve 1948 Savadiye Taşkını'nın ardından akarsuyun güneyinde yıkılan konut alanlarına afet evleri inşa edilmiştir (Şekil 5.84).



Şekil 5.84. a) Amasya 1939 yılı öncesi dokusu b) Taşkın ardından inşa edilen afet evleri (Amasya Belediyesi Arşivi)

Amasya kentinin 1945, 1966 ve 1981 yıllarında hazırlanan imar planlarında yeni yerleşim alanlarının imara açılması, yeni yol çalışmalarının yapılması ya da mevcut yolların genişletilmesine yönelik kararlar alınmıştır. Akarsuya paralel olan parsellerde 5 ile 6 kadar imar izni verilmesiyle bitişik nizamda tarihi dokuya uygun olmayan yüksek katlı yapılar yapılmıştır. Akarsuyun güney yakasında Yeşilırmak Nehri'ne paralel olarak Ziya Paşa Bulvarı'nın açılması, kıyıda ticaret üzeri konut fonksiyonlarını taşıyan apartmanların inşa edilmesine neden olmuştur. Yeşilırmak Nehri'nin kuzeyinde iki katlı geleneksel malzeme ve teknik kullanılan geleneksel konutlar yer alırken, güneyinde altı katlı bitişik nizam betonarme yapıların bulunması akarsuyun iki yakasında farklı doku, renk, gabari ve malzemeden oluşması kıyının zıt iki doku ve kimlikten oluşmasına neden olmuştur (Şekil 5.85 ve Şekil 5.86).



Şekil 5.85. Amasya 1939 yılı öncesi akarsu kıyı yerleşimi (Amasya Belediyesi Arşivi)

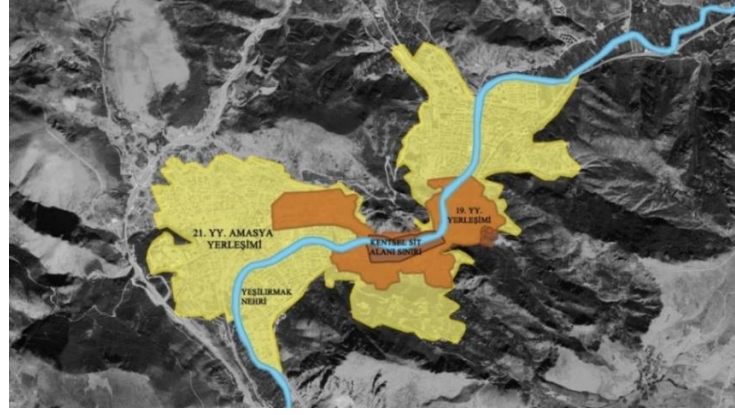


Şekil 5.86. Amasya akarsu kıyı yerleşimi (Özkaynak kişisel arşivi, 2019)

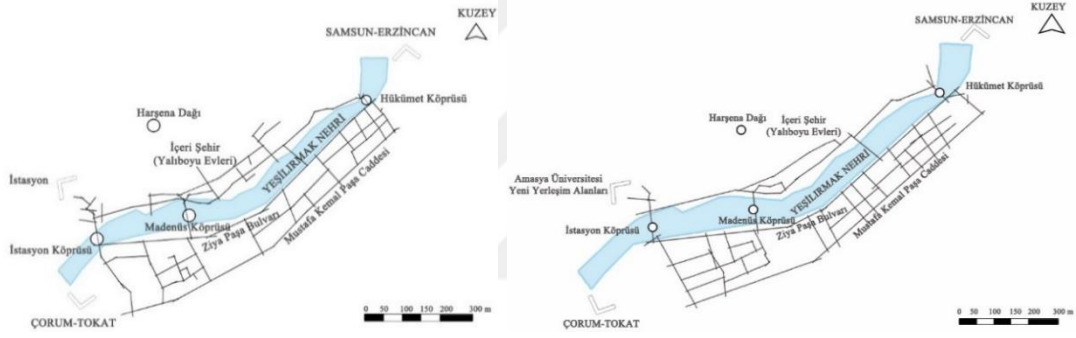
C. Amasya'nın Doku Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Amasya kentinin doku ölçeğinde analizinin yapılması ve değişimin tespit edilmesi amacıyla; 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait kentsel sit alanı doku ölçeğinde analiz edilmiştir (Şekil 5.87). Amasya Belediyesi tarafından belirlenen Amasya kentsel sit alanı sınırları içinde kalan bölgenin 19. ve 21. yy.'a ait aks haritası oluşturulmuştur (Şekil

5.88). Elde edilen haritalar DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre incelenmiştir.



Şekil 5.87. Amasya kentinin kentsel sit alanının 19. ve 21. yy. yerleşiminde konumu



Şekil 5.88. Amasya'nın kentsel sit alanı aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Amasya'nın kentsel sit alanının 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden oluşturulan aks haritasında; 94 bağlantı varken, 21. yüzyılda 67 bağlantıya yükselmiştir (Tablo 5.20 ve Tablo 5.21). Yangın, deprem ve sel gibi doğal afetlerle tarihi kent merkezinin güney yakasının yok olması sonucunda güney yaka yerleşiminin yeniden inşa edilmiştir. Güney yakada açılan yeni yolların uzun, düz ve geniş olması toplam derinliğin ve bağlantı sayısının azalmasına yol açmıştır.

Tablo 5.20. Amasya kentinin doku ölçeğinde analiz sonuçları

		Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Doku Ölçeğinde	19. Yüzyıl	Amasya	6.18	594.94	94
	21. Yüzyıl	Amasya	4.53	299.08	67

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.21. Amasya kentinin doku ölçeğinde Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

			Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Doku Ölçeğinde	19. Yüzyıl	Amasya		0.83	1.35	2.81	0.60	0.76
	21. Yüzyıl	Amasya		1.07	1.51	3.19	0.67	0.92

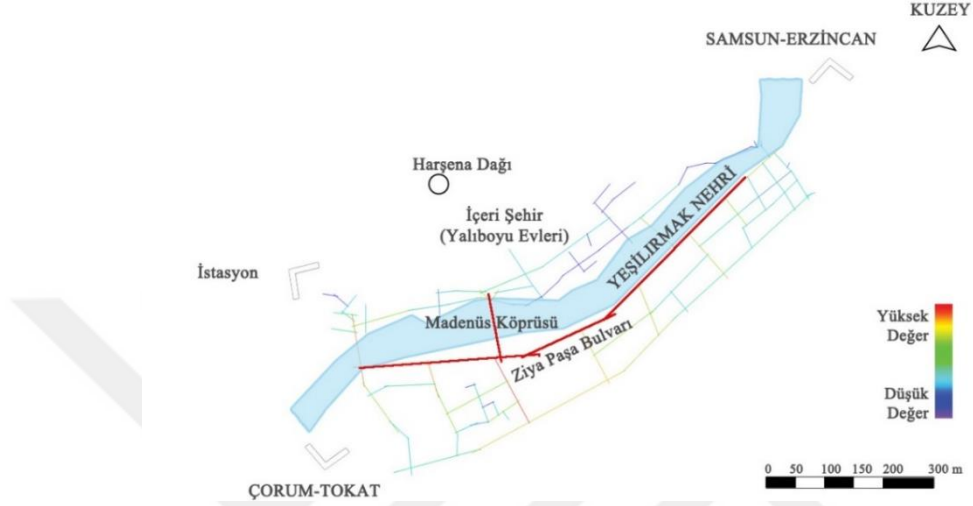
Yüksek Olan Değer
Düşük Olan Değer

Bağlılık Analizi Sonuçları

Amasya kentinin kentsel sit alanı bölgesinde yapılan analizler sonucunda bağlılık haritası incelendiğinde; 19. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 2.81 olarak belirlenirken, 21. yüzyılda ise aynı değer 3.19 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında; kentin 21. yüzyıl bağlılık değerinin 19. yüzyıla kıyasla arttığı tespit edilmiştir. Kentsel sit alanında yaşanan doğal afetler sonucunda akarsuyun güney yakasında tarihi dokunun kaybedilmesi ile yeni bağlantılar eklenmiştir. Akarsu boyunca düz ve uzun aksların planlanmasıyla bağlılık değeri artmıştır. Amasya'nın 19. yy. dönemi haritasına göre sit alanı bağlılık haritasına göre; 7.00 ile en yüksek bağlılık değerine sahip aks günümüzde Mustafa Kemal Paşa Caddesi'dir. Ayrıca kırmızı renk ile gösterilen Ziya Paşa Bulvarı ve İstasyon Caddesi yüksek bütünleşme değerine sahip akslardır (Şekil 5.89).

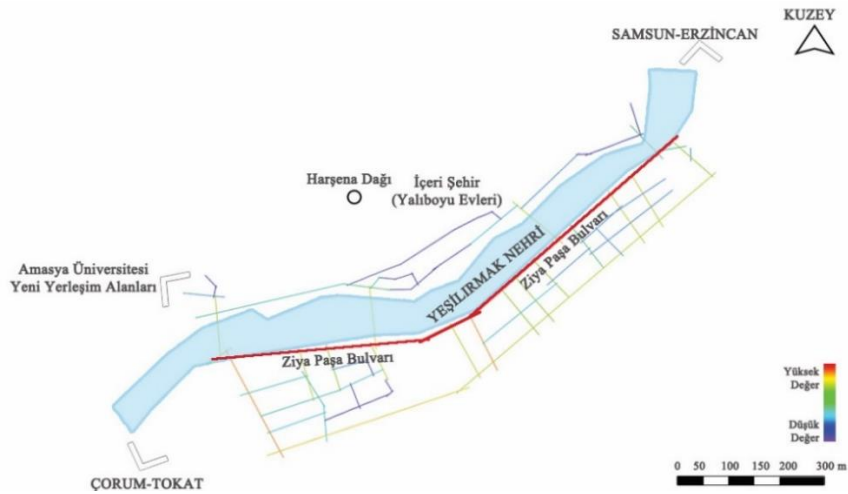
Tarihi kent merkezinde Yeşilirmak Nehri'nin kuzey yakasında Harşena Dağı'ndan dolayı İçeri Şehir olarak adlandırılan ve Yalıboyu Evleri'nin bulunduğu sokak dokusu dar ve kırıklı organik sokaklardan oluşmaktadır. Akarsuyun kuzeyinde yer alan Yalıboyu Evleri Roma Dönemi'nde yapılan nehir set duvarları üzerine inşa edilmiştir. Kuzey yakasındaki akslar ile akarsu arasında bitişik nizam olarak inşa edilmiş Yalıboyu Evleri'nin olması sokakların akarsuyla bütünleşmesini engellemektedir. Fakat konutlarla akarsu arasında yol bulunmaması konutların korunmasını sağlamıştır. Akarsuyun kuzeyinde yer alan Harşena Dağı'nın eğime elverişli olmayan arazi yapısından dolayı, yerleşim oldukça dar bir alanda yer almaktadır. Topografyadan dolayı akarsuyun kuzey yakasındaki akslarla kıyaslandığında, güneydeki aksların geniş ve uzun olması bağlılık değerinin nispeten daha yüksek olmasını sağlamıştır. 19. yy.'da akarsuyun güney yakasında bulunan parsellerle akarsu arasında yer alan Ziya Paşa Bulvarı yüksek bağlılık değerine sahip olması akarsuyun güney kıyısının erişilebilir olduğunu göstermektedir.

dönemine ait bütünleşme değeri haritası incelendiğinde; 1.44 değeri ile en yüksek bağıllık değerine sahip aksın akarsu kıyısı boyunca devam eden Ziya Paşa Bulvarı olduğu görülmektedir. Ayrıca nehrin kuzey yakasında yer alan Yalıboyu Evleri ile güney yakasında bulunan II. Beyazıt Külliyesi'ni bağlayan Madenüs Köprüsü yüksek bütünleşme değerine sahiptir (Şekil 5.91).



Şekil 5.91. Amasya kentsel sit alanının 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Sit alanının 21. yy. dönemine ait bütünleşme değeri haritası incelendiğinde; 1.78 değeri ile en yüksek bağıllık değerine sahip aksın 19. yy.'da olduğu gibi Ziya Paşa Bulvarı olduğu görülmektedir. Analiz edilen her iki dönemde en yüksek değere sahip olan ve akarsu kıyısı boyunca devam eden Ziya Paşa Bulvarı'nın Yeşilirmak Nehri'nin kıyısında yer alması; Amasya'nın tarihi çekirdeğinin akarsu ile bütünleştiğini göstermektedir (Şekil 5.92).



Şekil 5.92. Amasya kentsel sit alanının 21. yüzyıl bütünleşme haritası

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

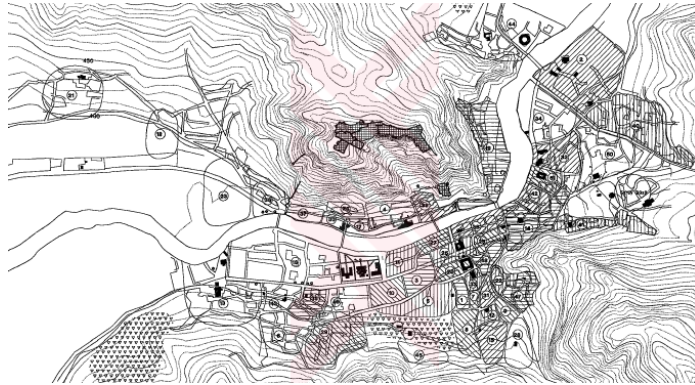
Amasya'nın kentsel sit alanının global bütünleşme ve bağlılık değerleri arasındaki korelasyon değeri (R) olan sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır haritalar üzerinden elde edilen sinerji değeri 0.60 iken, 21. yüzyıl dönemine ait değer 0.67 olarak ölçülmüştür. Bağlılık ve bütünleşme değerinin artması sayısal okunabilirlik değerinin 19. yy.'a kıyasla 21. yy.'da artmasına neden olmuştur. Her iki dönemde elde edilen değerler ve kent dokusunun kısmi olarak korunmuş olması kentsel sit alanının anlaşılabilirliğinin yüksek olmasını sağlamıştır. Akarsuyun sit alanının içinden geçen konumu ile ilişkisi ve sit alanında her noktadan algılanması alanın görsel okunabilirliğine katkı sağlamaktadır.

Sinerji Analizi Sonuçları

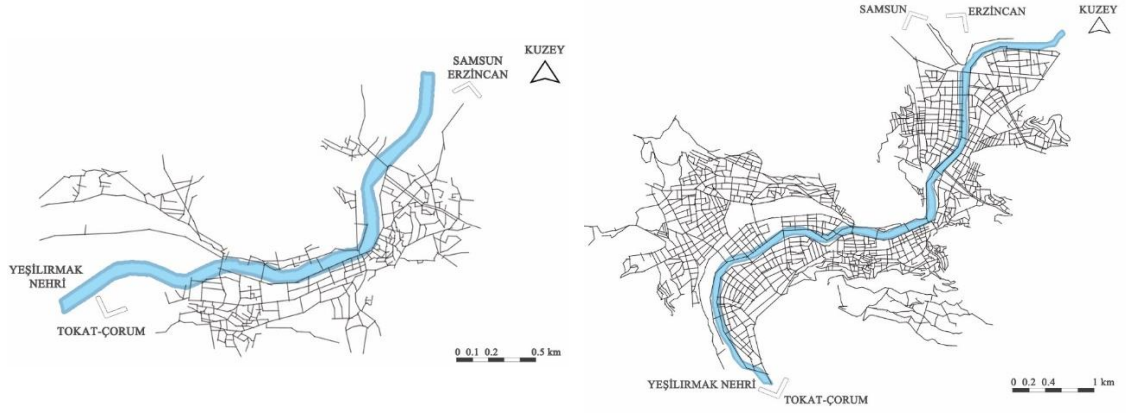
Amasya'nın kentsel sit alanının global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yüzyıl dönemine ait sinerji değeri 0.76, 21. yüzyıl dönemine ait değer ise 0.92 olarak elde edilmiştir. Kentin 19. yy.'a kıyasla 21. yy.'da global ve bütünleşme değerinin artması sinerji değerinin artmasını sağlamıştır. Sinerji değerinin yüksek çıkması; yerleşimin dışa dönük olduğunu göstermektedir. Amasya'nın bu yerleşimi akarsu kıyısında yer alan kentsel sit alanının turistik bir bölge olmasına katkı sağlamaktadır.

D. Amasya'nın Kentsel Ölçekte Kimlik Değişimi

Amasya kentinin 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait halihazır haritaları kullanılarak hazırlanan aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax Yöntemi ile analizler yapılmıştır (Şekil 5.93 ve Şekil 5.94). Çalışma kapsamında Amasya kentinin Merkez İlçesi'nin 19. yüzyıl ve 21. yüzyıl yerleşimi incelenmiştir.



Şekil 5.93. Amasya kenti 19. yy. kent yerleşimi (Kuzucular, 1994)



Şekil 5.94. Amasya kenti aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Amasya kentinin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden hazırlanan aks haritasında; 562 bağlantı varken, bu değer 21. yüzyılda 1959 bağlantıya yükselmiştir (Tablo 5.22 ve Tablo 5.23). Toplam derinlik değerinin artması e bağlantı sayısındaki artış Amasya'nın mekânsal gelişimini göstermektedir.

Tablo 5.22. Amasya kentinin analiz sonuçları

		Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Amasya	12.34	6923.50	562
	21. Yüzyıl	Amasya	18.21	35652.30	1959

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.23. Amasya kentinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

		Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Amasya	0.61	1.36	2.85	0.42	0.63
	21. Yüzyıl	Amasya	0.53	1.58	3.40	0.43	0.68

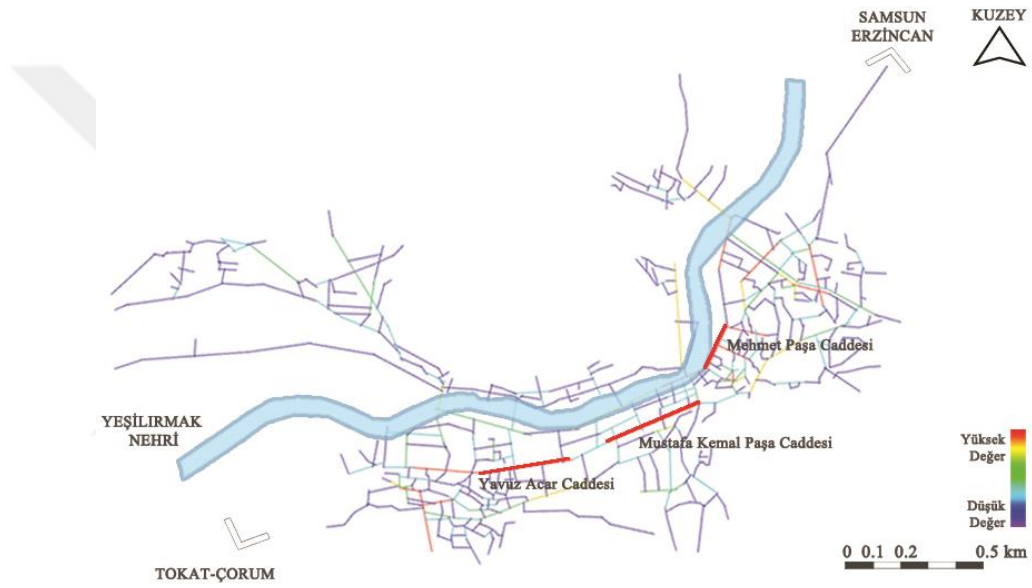
Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Bağlılık Analizi Sonuçları

Amasya kentinin bağlılık değerinin değişimini incelendiğinde; 19. yy.'da ortalama bağlılık değeri 2.85 olarak elde edilirken; 21. yy.'da aynı değer 3.40 olarak belirlenmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentin 21. yüzyıl bağlılık değerinin

19. yüzyıla kıyasla arttığı belirlenmiştir. Amasya'nın 19. yy.'da en yüksek bağlılık değerine sahip olan aksları kırmızı renkle gösterilen Mustafa Kemal Paşa Caddesi, Mehmet Paşa Caddesi ve Yavuz Acar Caddesi olduğu tespit edilmiştir. Kentin bağlılık haritasına göre en yüksek bağlılık değerine sahip olan akslar akarsuyun güney yakasında yer almaktadır (Şekil 5.95). Bu akslardan Mehmet Paşa Caddesi; Yeşilirmak Nehri kıyısında diğer caddeler ise nehir kıyısının üst yolu olarak ifade edilen ve ticaret alanlarının yoğun olarak bulunduğu alanda yer almaktadır. 19. yy.'da Tokat ve Çorum kentleri ile bağlantıyı sağlayan çevre yolları olan Mustafa Kemal Paşa Caddesi ile Yavuz Acar Caddesi yoğun olarak kullanılmaktadır.



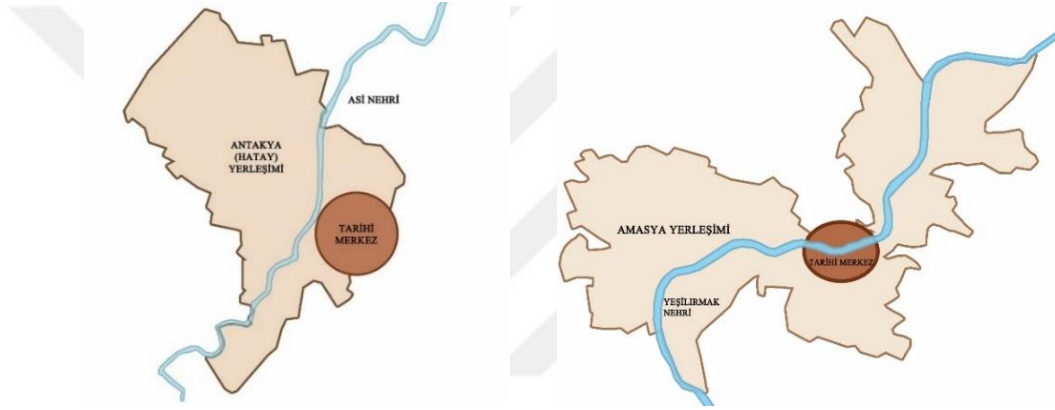
Şekil 5.95. Amasya kentinin 19. yüzyıl bağlılık haritası

Amasya'nın 21. yy. haritasının bağlılık analizi sonuçları incelendiğinde; 21.00 değeri en yüksek bağlılığa sahip olan aks Mehmet Varinli Caddesi iken, bağlılık değeri yüksek olan diğer akslar Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve Muhsin Yazıcıoğlu Caddesi'dir (Şekil 5.96). Üst yol olarak adlandırılan Mustafa Kemal Paşa Caddesi ticaret alanlarının yoğun olarak bulunduğu tarihi kent merkezinde yer almaktadır. Muhsin Yazıcıoğlu Caddesi ise Amasya'nın batı tarafında bulunan Amasya Üniversitesi ve Rektörlük binası ile ilişkiyi sağlamaktadır.

edilmiştir. Amasya'nın yerel bütünleşme değerinin artması sinerji değerinin artmasına neden olmuştur.

5.3.2.3. Kategori II'nin Karşılaştırmalı Analizi

Örnekleme alan olarak seçilen kentler sınıflandırıldığında; Antakya ve Amasya kentleri akarsu kıyısında tarihi dokunun kısmi korunduğu kentler Kategori II olarak gruplandırılmıştır. Kentlerin tarihi merkezleri incelendiğinde; Antakya Asi Nehri'nin tek yakasında, Amasya ise Yeşilirmak Nehri'nin iki yakasında kurulan bir yerleşimdir. Kentlerin 21. yy. yerleşimleri incelendiğinde ise; Antakya ve Amasya'nın akarsuların iki yakasında geliştiği görülmektedir (Şekil 5.99).



Şekil 5.99. Antakya ve Amasya'nın kent yerleşimlerinin akarsu ile ilişkisi

Kategori II'de yer alan kentlerin 19. ve 21. yy. aks haritaları üzerinden Space Syntax parametrelerine göre analizler yapılmıştır. Kentlerin 19. yy. haritaları üzerinden elde edilen sayısal okunabilirlik değerleri incelendiğinde; Antakya'nın 0.67 sayısal okunabilirlik değeri ile, sayısal okunabilirlik değeri 0.42 olan Amasya'dan daha yüksek olduğu görülmektedir. Kentlerin 21. yy. aks haritalarının analiz edilmesiyle elde edilen sayısal okunabilirlik değerleri incelendiğinde ise; Amasya'nın 0.43 değeri ile 0.30 olan Antakya'dan daha algılanabilir olduğu tespit edilmiştir (Tablo 5.24). Elde edilen karşılaştırıldığında; Antakya'nın okunabilirlik değeri azalmasına rağmen, Amasya'nın okunabilirlik değeri nispeten değişmemiştir. İncelenen dönemler arasında Antakya'nın nüfusunun artması sonucu kent yerleşimi büyük ölçüde gelişmiş olmasına rağmen; Amasya kenti Antakya ile kıyaslandığında fazla bir gelişim göstermemiştir. Bu nedenle kentleşmenin daha etkili olduğu Antakya'da sayısal okunabilirlik değerinin daha düşük çıkmasına neden olmuştur.

Kentsel sit alanları analiz edildiğinde; 19. yy.'da Antakya'nın 0.67 değeri ile 0.60 değerine sahip olan Amasya'dan daha anlaşılabilir olduğu görülmektedir. Kentsel sit alanlarının 21. yy. okunabilirlik değeri incelendiğinde ise; 0.67 değerine sahip olan Amasya'nın sit alanı, 0.41 değeri ile Antakya sit alanından yüksek sayısal okunabilirlik değerine sahiptir (Tablo 5.24). Yapılan analizler sonucunda elde edilen veriler karşılaştırıldığında; Antakya'nın kentsel sit alanının sayısal okunabilirlik değerinde azalma meydana gelirken, Amasya'nın kentsel sit alanının okunabilirlik değeri artmıştır. Kentler doku ölçeğinde incelendiğinde; Antakya'nın Asi Nehri ile Harşena Dağı arasında yer alan kentsel sit alanında yer alan geleneksel konut dokusunun derinlik değeri yüksek olan çıkmaz sokakları sayısal okunabilirlik değerinin azalmasına neden olmuştur. Amasya'da Yeşilirmak Nehri'nin güney ve kuzey yakasında yer alan kentsel sit alanında yangın, taşkın ve depremler sonucunda güneyindeki tarihi dokunun kaybedilmesine neden olmuştur. Akarsuyun güney yakasında yıkılan alanlarda geniş caddeler açılarak yeni parsellerin oluşması ve kıyı boyunca uzanan lineer yerleşim okunabilirlik değerinin artmasını sağlamıştır.

Tablo 5.24. Kategori II'in Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

				Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağılılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kategori I	Kent	19.	Antakya	0.97	1.49	3.18	0.67	0.89
		Yüzyıl	Amasya	0.61	1.36	2.85	0.42	0.63
	Yerleşimleri	21.	Antakya	0.74	1.66	3.31	0.30	0.58
		Yüzyıl	Amasya	0.53	1.58	3.40	0.43	0.68
	Sit Alanları	19.	Antakya	0.97	1.50	3.21	0.67	0.89
		Yüzyıl	Amasya	0.83	1.35	2.81	0.60	0.76
	Yerleşimleri	21.	Antakya	0.79	1.42	2.88	0.41	0.71
		Yüzyıl	Amasya	1.07	1.51	3.19	0.67	0.92

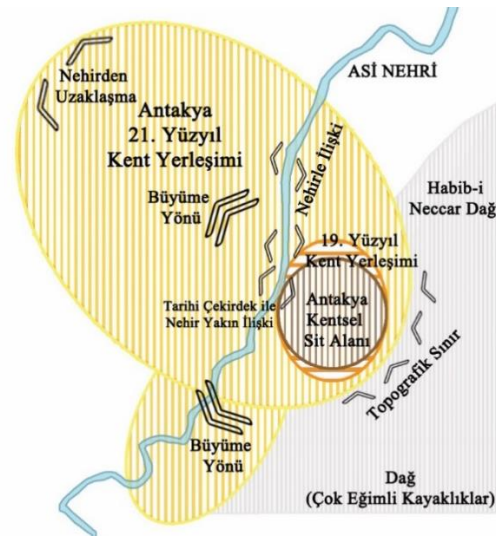
Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Kentler doku ölçeğinde incelendiğinde; Antakya'nın Asi Nehri ile Harşena Dağı arasında yer alan kentsel sit alanında yer alan geleneksel konut dokusunun derinlik değeri yüksek olan çıkmaz sokakları sayısal okunabilirlik değerinin azalmasına neden olmuştur. Amasya'da Yeşilirmak Nehri'nin güney ve kuzey yakasında yer alan kentsel sit alanında yangın, taşkın ve depremler sonucunda güneyindeki tarihi dokunun kaybedilmesine neden olmuştur. Akarsuyun güney yakasında yıkılan alanlarda geniş caddeler açılarak

yeni parsellerin oluşması ve kıyı boyunca uzanan lineer yerleşim okunabilirlik değerinin artmasını sağlamıştır.

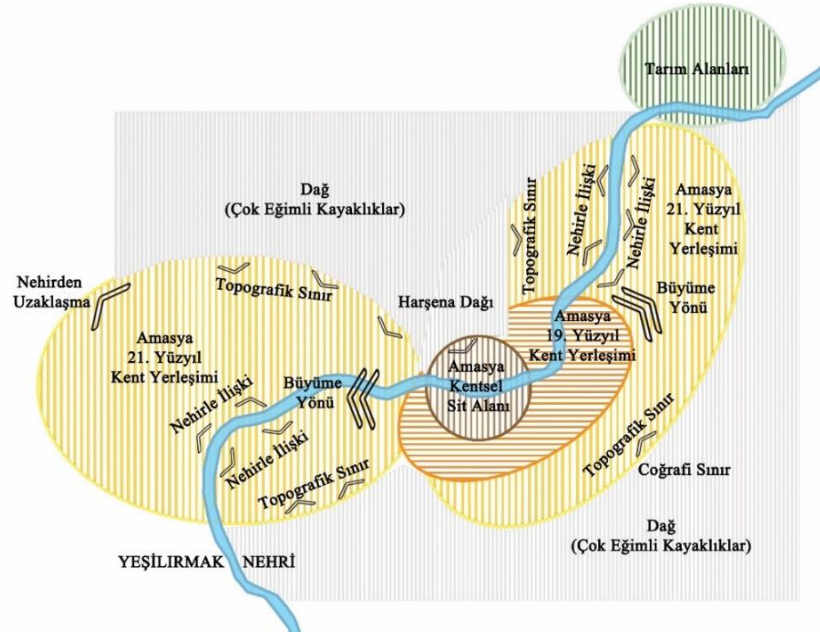
Asi Nehri'nin doğu yakasında kurulan Antakya'nın kentsel sit alanı olarak ilan edilen akarsu ile Harşena Dağı arasında kurulmuş ve gelişmiştir. 20. yy.'da Fransız İşgali Dönemi'nde Antakya'da yapılan imar çalışmalarıyla akarsuyun batı yakasında yeni yerleşim alanları planlanmıştır. Kent kimliğinin bileşenlerinden biri olan topografya incelendiğinde; Antakya'nın Asi Nehri'nin doğu yakasındaki yerleşimi yüksek kayalıklarla sınırlıyken, akarsuyun batı yakasında yerleşime elverişli düz bir alana sahip olması kentin batı yönünde gelişmesinde etkili olmuştur. Fakat kentin batı yakasında hızla gelişmesiyle yeni yerleşim alanlarının akarsudan uzaklaşmış ve kentin akarsudan uzaklaşmasına neden olmuştur. Amasya'nın topografyası incelendiğinde ise; 19. yy.'da Yeşilirmak Nehri'nin açığı dar bir vadide kurulduğu görülmektedir. Nehrin kuzey yakasındaki yerleşim akarsu ile Harşena Dağı'nın arasında nehre paralel bir sokak dokusundan oluşmaktadır. Kentin güney yakasının ve akarsu kıyısı boyunca yer alan arazilerin topografik olarak yerleşime daha elverişli olmasından dolayı, kent akarsu ile paralel güneybatı ile kuzeydoğu yönünde lineer şekilde gelişmiştir. İncelenen iki kentin gelişmesinde de en önemli etmen akarsu değil, topografyanın yerleşime sağladığı elverişli alanlar olmuştur. Antakya'nın az eğimli topografik yapısı sayesinde sanayi alanları, havaalanı ve alışveriş merkezleri gibi imar faaliyetleri ile kentin gelişimine katkıda bulunacak bulunulmuştur. Bunun aksine, Amasya'nın Merkez İlçesi'nin yerleşim alanlarının oldukça sınırlı olmasından havaalanı ve sanayi alanlarının ilçelerde yer alması kent gelişmemiş ve küçük bir Anadolu kenti olarak kalmıştır (Şekil 5.100).



Şekil 5.100. Antakya kentinin gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesi/ayrışmasında sınırlayıcılar

Akdeniz Bölgesi'nde yer alan Antakya Suriye ile sınır kapısı olan Yayladağı ve Cilvegözü Sınır Kapısı'na yaklaşık 50 km. uzaklıkta yer almaktadır. Ayrıca Asi Nehri'nin Suriye üzerinden Antakya'ya ulaşması kirlilik sorunları oluşturmaktadır Orta Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Amasya'nın küçük bir yerleşim olmasından dolayı, kentin çeşitli noktalarından akarsu algılanırken, bir büyükşehir olan Antakya'nın akarsu ile ilişkisi kopmuştur. Asi Nehri'nin tek yakasında kurulmuş olan Antakya'nın kent gelişimi incelendiğinde; 1950'li yıllarda kentin aldığı iç göçlerle tarihi çekirdeğin güneybatı Harbiye ve kuzeydoğu Reyhanlı yönünde geliştiği görülmektedir. Kentin kuzey ve kuzeydoğusunda yer alan tarım alanları kentin gelişmesinde sınır oluşturmamış ve kent bu yöne gelişmiştir. 2004 yılına kadar Asi Nehri'nin batısında çevreyoluna kadar gelişme gösteren kent, 2004 yılından sonra çevre yolunun batısında imara açılan yeni yerleşimlere doğru gelişim hız kazanmıştır.

Yeşilırmak Nehri'nin iki yakasında kurulmuş olan Amasya'nın kent gelişimi incelendiğinde ise; kent tarihi merkezin batı ve kuzeydoğusunda akarsuya paralel yönlerde gelişim göstermiştir. Yeşilırmak Nehri kıyısı dışında kalan alanların çok eğimli ve imara elverişli olmayan kayalıklarla çevrili olan topografyası sınır oluşturmuştur. Kentin kuzeydoğusunda tarım alanlarının bulunması ve batısında üniversite alanlarının yer alması yerleşimin batı yönünde ilerlemesine neden olmuştur. Kentin gelişimini sınırlayan etmenler aynı zamanda kentin yenilenmesini etkileyerek, kent kimliğinin korunmasına katkıda bulunmuştur (Şekil 5.101).



Şekil 5.101. Amasya kentinin gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesi/ayrışmasında sınırlayıcılar

Kentsel kimlik bileşenlerinden biri olan toplumsal kimlik bileşenleri incelendiğinde; Antakya'nın nüfusu 1.609.856 iken; Amasya'nın nüfusu 337.508'dir. Antakya'nın aldığı göçlerle nüfusunun hızlı artışıyla meydana gelen yoğun yapılaşma ve yatay büyüme ile kentin akarsudan kopmasına yol açmıştır. Antakya'nın Amasya ile kıyaslandığında kent yerleşiminin yayılmasından dolayı akarsu kent içinde hissedilmemekte ve bütünleşmemektedir.

5.3.3. Kategori III: Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Kaybedildiği Kentler

Akarsuların kent ile ilişkisine göre içinden akarsu geçen kentler kıyıda tarihi dokunun korunabilirliğine göre üç kategoride sınıflandırılmıştır. Bu kapsamda kıyı kimliğinin kaybedildiği kentler “Akarsu Kıyısında Tarihi Dokunun Kaybedildiği Kentler” olarak gruplandırılmıştır. Kategori III olarak adlandırılan bu bölümde; Seyhan Nehri kıyısında Adana, Yeşilırmak Nehri kıyısında Tokat, Ulurmak kıyısında Aksaray, Karaçomak Çayı kıyısında Kastamonu, Kılıçözü Çayı kıyısında Kırşehir ve Yıldırım Çayı kıyısında Bayburt yer almaktadır. Çalışma kapsamında her bir kategoride en yüksek nüfusa sahip olan kentler seçildiğinden; Adana ve Tokat kenti seçilmiştir.

5.3.3.1. Adana'nın Kimlik Değişiminin İncelenmesi

Adana'nın kentsel kimlik değişimi dört bölümde incelenmiştir. İlk olarak kentin dönüm noktalarının belirlenmesi amacıyla kentin mekânsal değişiminde imar ve planlama kararları araştırılmıştır. Kentin yapı ölçeğinde kimlik değişimi tarihi kent merkezi olan Tepebağ-Kayalıbağ yerleşimini içeren kentsel sit alanı ile sınırlandırılarak, anıtsal ve sivil mimari yapıları ile günümüz yerleşimi karşılaştırılmalı olarak incelenmiş, ayrıca Seyhan Nehri kıyısının eski ve yeni dokusu karşılaştırılmıştır. Doku ölçeğinde kimlik değişiminin incelenmesinde, 19. ve 21. yy. halihazır haritaları üzerinden kentsel sit alanı sınır olarak kabul edilmiştir. Kentsel ölçekte kimlik değişiminin incelenmesinde ise; kentin Seyhan, Yüreğir, Çukurova ve Sarıçam merkez ilçelerinin 19. yy. ve 21. yy. halihazır haritası üzerinden analizler yapılmıştır. Adana'nın kentsel kimlik bileşenleri olan coğrafi konum, topografya, jeolojik yapı, iklim ve bitki örtüsü gibi doğal kimlik bileşenleri, demografik özellikleri, kentin tarihçesi ve kentin kimliğini yansıtan anıtsal yapıları Tablo 5.25.'de verilmiştir.

A. Adana'nın Mekânsal Gelişimi ve Dönüm Noktaları

Antik Çağda Kilikya'nın doğu bölgesinde yer alan Adana, M.Ö. 1900'lerde Kizzuvatna Krallığı hakimiyetindeyken Ovalık Kilikya anlamına gelen Kilikia Pedias olarak anılmaktadır (Umar, 2010). M.Ö. 1650 ile M.Ö. 750 tarihine kadar Hititlerin egemenliğinde olan Adana Asurluların, Perslerin, Makedonyalıların ve Selevkosların yönetimine girmiştir. M.Ö. 67'de Romalıların hakimiyetinde Adana kenti hızla gelişmeye başlamış, özellikle tarım alanında ilerlemeler görülmüştür (Kopuz, 1999). M.S. 395 yılında Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasıyla Bizanslıların eline geçen kent ticaret merkezi haline gelmiş ve İmparator Justinian döneminde önemli imar faaliyetleri yapılmıştır (Oğuz, 2002). Roma Dönemi'nde yapılmış olan sur içi yerleşimi olan Adana'nın surlardan günümüze yalnızca birkaç kalıntı ulaşabilmiştir. Opus Cementicum tekniğinde yapılmış olan Geç Roma Dönemi'ne ait sur kalıntılarının dış kalenin doğu sınırı, Taşköprü'nün girişinde Seyhan Nehri'nin batı yakasında yer alan Kale Kapısı'na kadar uzanmaktadır. Dış kale surunun ticari gümrük kapısı olan batı sınırı ise günümüzde Kemeraltı Camii'nin yer aldığı Tarsus Kapısı'dır (Saban, 2006) (Şekil 5.102).



Şekil 5.102. Adana şehir suru ve kalıntıları (Umar, 2010)

Adana'da ticaretin ve ulaşımın önem kazandığı 4. yüzyılda Seyhan Nehri üzerinde Taş Köprü inşa edilmiştir (Ramazanoğlu, 2009). Taş Köprü'de yer alan arkadlar, kemerler ve dolaplar ile kale etrafında yer alan tarım alanlarının sulanmasında tatlı nehir suyu kullanılmıştır (Reel, 2006). Bizanslıların egemen olduğu M.S. 4. ve 7. yüzyıllar arasında ise, İçkale'nin inşa edildiği düşünülmektedir. Roma Dönemi'nde yapılmış olan surların iki kapısı olan Kale Kapısı ile Tarsus Kapısı'nı birleştiren aks olan Abidinpaşa

Caddesi kentin en önemli caddelerinden birisidir. Antik Roma Dönemi'nde sütunlu bir cadde olan Abidinpaşa Caddesi (Şahin ve Saban, 2020); tarihi yapıların yoğun olarak bulunduğu kent merkezinde ticari alan olarak ön plana çıkmaktadır. 19. yy.'ın başına ait fotoğraflarda ve gravürlerde kentin doğu sınırını oluşturan Seyhan Nehri ve Kale Kapısı görülmektedir.

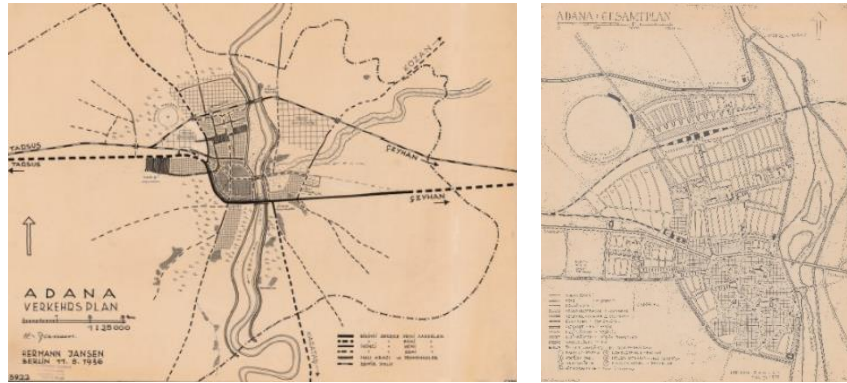
Adana M.S. 651'de Müslümanların bölgeye yerleşmesiyle birlikte Emevilerin, Abbasilerin ve Anadolu Selçuklularının egemenliğinde kalmıştır. 11. yy.'ın sonunda Haçlı seferleri boyunca Ermenilerin yerleştiği Adana, 1350 yılında ise Ramazanoğulları'nın hakimiyetine girmiştir (Oğuz, 2002). Ramazanoğulları Dönemi'nde kent oldukça gelişmiş, Ulucami, Yağ Camii ve Tuzhanı gibi çok sayıda tarihi yapı inşa edilmiştir. Bu dönemde Suriye ve Kıbrıs'tan nehir yolu ile ticaret gemilerinin Taş Köprü'ye kadar ulaşabilmesi Adana'nın ticaret merkezi olmasını sağlamıştır (Reel, 2006). Ayrıca bu dönemde Taş Köprü, Tepebağ Höyüğü, Ulucami ve külliyesi etrafında gelişen kent güneye doğru yayılım göstermiş; Kayalıbağ, Karasoku, Ali Dede, Sarıyakup ve Türk Ocağı mahalleleri oluşmuştur (Kartum, 2019). Seyhan Nehri kıyısında kurulmuş olan Adana'da tarımda sulama amaçlı, içme suyu kullanımı ve ticaretin yapılmasına olanak tanıyan akarsu taşkınlarının yol açtığı yıkımları önlemek amacıyla koruma seti inşa edilmiştir.

Adana'da Ramazanoğulları Beyliği'nin hakimiyeti 1517'de Osmanlı topraklarına katılması ile sona ermiştir (Reel, 2006). Osmanlı Dönemi'nde kent Tepebağ Höyüğü'nün kuzey, güney ve batı yönlerinde hızlı bir gelişme göstermiş ve yeni mahalleler oluşmuştur (Yörük, 2012). Osmanlı arşiv kayıtları incelediğinde; 16. yy.'da Müslüman, gayrimüslim ve göçmen Türkmenlerden oluşan Adana nüfusunun oldukça arttığı görülmektedir. Müslüman halk Ulucami Külliyesi'nin güneyinde, gayrimüslim halk ise kent yerleşiminin batısında Tarsus Kapı civarında yerleşmişlerdir (Saban, 2006). Osmanlı Dönemi'nde özellikle tarımda ilerleyen Adana, siyasi değişikliklerden dolayı 18. yy.'dan sonra gelişmemiştir (Umar, 2010). 19. yy.'da kent kuzeyde yer alan ve Mersin'le bağlantı sağlayan demiryolu istasyonuna doğru gelişme göstermiştir (Kartum, 2019). Adana'da 20. yy.'ın başında imar faaliyetlerinin başlamasıyla batı yönünde fabrikalar inşa edilmeye başlamış ve yeni yol çalışmaları başlamıştır. Bu dönemde kent merkezinin kuzeyinde istasyon etrafında plansız konut alanları oluşmaya başlamıştır (Durmuşoğlu, 2019) (Şekil 5.103).



Şekil 5.103. Taş Köprü'nün 1850 yılına ait gravürü (AFAD)

Adana'da 1909 yılında meydana gelen ve bir iç savaş olarak adlandırılan Ermeni Olayları meydana gelmiştir. 19. yy. ile birlikte zenginleşen Ermenilerin Adana'da ticari, sanayi ve zirai alanlarda üstünlüğü ele geçirme çabaları ile çıkan olaylar sonucunda çeşitli mahallelerde kundaklama ve yangınlar meydana gelmiştir. Bu olaylar şehrin büyük oranda yakılıp yıkılmasına ve kent dokusunun zarar görmesine neden olmuştur (Karlancı, 2017). 1918 yılında kenti işgal eden Fransızlar tarafından ideal kent arayışı içinde hazırlanan haritalarla kuzeybatı ekseninde gelişme gösterirken, akarsuyun doğu yakasında herhangi bir yerleşim olmadığı kentin yalnızca batı yakasında geliştiği görülmektedir. 1937 yılında hizmete giren Adana havaalanının çevresinde yapılaşmaların başlamasıyla kentin gelişimi tarihi merkezin batısına doğru yönelmiş ve günümüzde Şakirpaşa Havaalanı günümüzde yoğun bir kent dokusu içinde kalmıştır (Şekil 5.104).

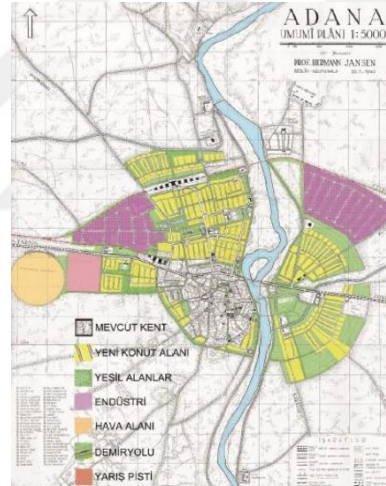


Şekil 5.104. Hermann Jansen'in Adana imar planı etüdü a) 1937 Adana imar planı etüdü b) 1940 Adana imar planı etüdü (Jansen, 1937; 1940)

Adana kenti için ilk şehir planı etütleri 1934 ile 1937 yılları arasında Hermann Jansen tarafından çalışılmıştır. İlk olarak İstasyon Binası ve tarihi kent merkezi arasında kalan bölgeye dair çalışmalar yapan Jansen planında bütüncül olarak ele alan şehircilik politikalarını izlemiştir. Planda tarihi kent dokusunu iyileştirme amacıyla sınırlı

müdahalelerde bulunarak korumacı bir yaklaşımda bulunulmuştur (Saban, 2017). Planda gelişme yönü kentin kuzeyi olarak belirlenmiş, düşük yoğunluklu konut yerleşim alanları ızgara plan şeklinde tasarlanmış, yeşil alan düzenlemeleri yapılmıştır. Kuzey-güney yönünde belirlenen yol aksları yeşil bantlar arasında geniş bulvarlar şeklinde tasarlanmıştır. Jansen 1934 yılında hazırladığı ilk plandan sonra 1937 ve 1940 yılında iki plan önerisi daha hazırlamıştır.

Jansen'in 1934 yılı planında konut alanları belirlenirken, 1937 imar planı etütlerinde tarihi kent merkezi ve akarsuyun doğu yakasında planlanmıştır. Endüstriyel gelişim ihtiyaçları doğrultusunda sanayi bölgeleri ve işçi konutları için bölgelerin ayrıldığı 1937 tarihli plan etüdünde, kentin güneyinde konut alanları belirlenmiştir. 1940 yılında hazırlanan akarsuyun iki yakasını kapsayan son plan etüdünde, tarihi kent merkezi ile kuzey ve batı yönünde yer alan yeni konut alanları arasında yeşil bantlar oluşturulmuş ve ırsal bir büyüme formu öngörülmüştür (Şekil 5.105).



Şekil 5.105. Hermann Jansen'in 1940 tarihli Adana imar planı etüdü (Saban, 2017)

Jansen planının ardından 1943 yılında Necmi Ateş ve 1948 yılında Asım Kömürcüoğlu tarafından ek imar planları hazırlanmasına rağmen yürürlüğe girmemesinden dolayı, Jansen planı 1966 yılına kadar yürürlükte kalmıştır (Çetinkaya, 2009). 1950'li yıllarda Çukurova'da tarımda makinalaşma ve sanayileşmenin hız kazanması sonucu kırsal alandan kente göçü artırmıştır. Kentsel gelişme kuzey ve güney yönde yayılım göstermiş, Seyhan Nehri üzerinde yeni bir köprü inşa edilmesiyle akarsuyun doğu yakasında yerleşim başlamıştır (Umar, 2010). 1948 yılında Adana'da Seyhan Nehri'nin taşmasının ardından, kentin silüetini bozmayacak şekilde koruyucu set örülmüştür (Umar, 2010). Sürekli olarak sel baskınlarına maruz kalan kent, 1956 yılında

Seyhan Barajı'nın yapılması ile taşkınların önüne geçilmiş ve 1950'li yıllarda nehir yatağı doldurulmuştur. Bu uygulama sırasında Taş Köprü'nün yedi gözü toprak altında kalmasıyla kıyının silueti değişmiştir. Dolgu alanda açılan Seyhan Caddesi kıyı kimliği simgelerinden Seyhan Yalıları'nın akarsuyla arasında bant oluşturmuş ve Taş Köprü trafiğe açılmıştır.

20. yy.'ın ortalarında tarihi çekirdek etrafında kümelenen kent, kuzey yönde yeni istasyon ve batı yönde ise Şakirpaşa Havaalanı'na doğru yayılmıştır. Bu dönemde kent yerleşimi batıda havaalanı, kuzeyde demiryolu, doğuda Seyhan Nehri ve güneyde tarım alanları tarafından sınırlandırılmıştır (Çopuroğlu, 2009). 1960'lara kadar Jansen planında alınan kararlar korunabilmesine rağmen, 1970'li yıllar itibariyle kent merkeziyle sınırlı kalan plan yetersiz kalmıştır. Göçle artan nüfusun konut ihtiyacını karşılamaya yönelik plansız ve yüksek katlı yapılaşmaların uygulanmasıyla planın izleri silinmeye başlamıştır (Tefek, 2020).

1966 yılında Adana'nın nüfusun hızla artış göstermesiyle kent çeperine yayılan gecekondulaşmayı önlemek amacıyla İller Bankası Adana'nın yeni imar planının hazırlanması için yarışma açmıştır. Bu imar planında Adana'nın Çukurova Bölgesi'nden bağımsız düşünülmemeyeceği, bölgenin sanayi, ticari, sosyal ve kültürel merkez olma niteliği göz önünde bulundurulması gerektiği ve nüfusun 2000 yılında 2 milyon olacağının kabul edilmesi gerekliliği vurgulanmıştır (Oğuz, 2002). Açılan yarışmanın sonunda seçilen Bülent Berkşan ve ekibi tarafından hazırlanan imar planı seçilerek yürürlüğe girmiştir (Çopuroğlu, 2009) (Şekil 5.106). Bu planda konut alanlarının kuzey ve batı yönlerinde gelişmesi öngörülmüş ve kent genelinde yeni öneriler getirilmiştir. 1967 yılında Cemal Gürsel Caddesi ve Kızılay Caddesi'nin açılması esnasında kentin fiziksel dokusuna hasar verilmiştir. Ayrıca Abidinpaşa Caddesi'nin yol genişletme çalışmaları ve 5 Ocak Meydanı'nın açılması için alınan yıkım kararları tarihi dokunun zarar görmesine neden olmuştur.



Şekil 5.106. 1966 tarihli Adana Nazım İmar Planı (Şahin, 2019)

Adana'nın günümüz konumuna ulaşmasında en etkin imar planı olan "Berkas Planları" 17 Mart 1980 yılında tamamlanmış ve onaylanmıştır (Kartum, 2019). Bu planda alınan kararlarla 50 metre genişlikte E-5 karayolu açılmış, Seyhan Nehri'nin doğusunda baraj gölü kıyısında 1973 yılında Çukurova Üniversitesi Balcalı Kampüsü kurulmuş, otogar projesi tamamlanmış ve Misis yöresinde organize sanayi alanları kurulmuştur (Oğuz, 2002). Ayrıca bu plan kapsamında kentin batısında yer alan tarım arazileri korunarak, otoyol güzergahı ile Seyhan Baraj Gölü'nün arasında kalan bölge yeni gelişme alanı olarak belirlenmiş ve üniversiteyle İncirlik Havaalanı arası konut gelişim alanlarına ayrılmıştır (Zorlu ve Söğüt, 2019).

1992 ve 1996 yıllarında hızla büyüyen Adana'nın kentsel gelişim alanları için yeni imar planları yapılarak, revizyon planları hazırlanmıştır (Çetinkaya, 2009). Adana Nazım İmar Planı ise Şehir Plancısı Oğuz Aldan tarafından hazırlanmıştır (Zorlu ve Söğüt, 2019). 27 Haziran 1998 yılında meydana gelen 6.3 şiddetindeki deprem ile özellikle tarihi kent merkezinde yer alan Tepebağ, Kayalıbağ ve Sarıyakup mahallelerinde çok sayıda geleneksel konutun yıkılmasıyla tarihi doku zarar görmüştür (Oğuz, 2002). 1985 ile 2000 yılları arasında hazırlanan imar planı doğrultusunda planlı bir gelişim beklenmesine rağmen, iç göç artışının hızla devam etmesiyle imarsız yapılaşmasının önüne geçilememesiyle çarpık kentleşme sorunlarını beraberinde getirmiştir. Jansen planı sonrasında Adana için hazırlanan imar planlarıyla kentin büyümesinin kontrol altına alınamadığı, tarihi kent merkezine yönelik sorunların çözülemediği ve kentsel mekanın kontrolsüz olarak üretildiği görülmektedir.

2006 yılında Adana Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından kentsel dönüşüm alanları belirlenmiştir. Bu kapsamda Seyhan İlçesi Fatih Mahallesi, Seyhan ilçesi Göl Mahallesi ve Yüreğir ilçesi Sinanpaşa Mahallesi kentsel dönüşümde ilk üç etap olarak uygulanmaya başlamıştır (Çopuroğlu, 2006). Adana'nın 2007 yılında onaylanan Çevre Düzeni Planı'nda konut alanlarının kuzey ve kuzeybatı yönünde gelişmesine devam etmesi kararı alınmıştır. Bu planda Seyhan Nehri kıyısının park ve rekreasyon alanı olarak düzenlenmesine ve tarihi kent merkezinde yer alan konutların ticari alanlara dönüştürülmesine karar verilmiştir (Umar, 2010). 1990'lı yıllardan itibaren akarsuyun batı yakasında yer alan Çukurova ve Seyhan ilçelerinde yoğunlaşan planlama ve imar çalışmaları, 2008 yılı sonrasında akarsuyun doğu yakasında yer alan Yüreğir ve Sarıçam ilçelerinde artış göstermiştir. Kentin batı yakasında arazi değerlerinin yüksek olması nedeni ile kamu yatırımları kentin doğu yakasında yoğunlaşmıştır. 2017 yılında ise Adana Büyükşehir Belediyesi tarafından kentin çöküntü bölgesi olarak görülen ve hızlı

kentleşmenin ürünü olan gecekondü alanları olarak gösterilen 30 bölge kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmiştir.

Tarihi kent merkezinde yer alan Tepebağ Höyüğü'nün tescil edilmesi koruma amaçlı ilk düzenlemedir. Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 26.08.1967 tarih 3637 sayılı kararı ve 11.01.1977 tarih 15816 sayılı karalarıyla Tepebağ Höyüğü arkeolojik sit alanı olarak ilan edilmiştir. 1994 yılında ise Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 21.04.1994 tarih ve 1807 sayılı karar ile Adana İli Seyhan ve Yüreğir İlçelerinde, Kayalıbağ, Karasoku, Ulucami, Tepebağ, Türkocağı, Sarıyakup, Alidede, Beşocak, Mestanzade Kuruköprü ve Kocavezir mahallelerini kapsayan 266 adet yapının bulunduğu 80 ha.'lık alan "Kentsel Sit" kapsamına alınmıştır. 1996 yılında Kültür Bakanlığı ve Adana Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü, Adana Büyükşehir Belediyesi, Seyhan Belediyesi ve Çukurova Üniversitesi Müh. Mim. Fakültesi Mimarlık Bölümü'nün ortak yürüttüğü çalışmalar başlamıştır. 1998 yılında tamamlanan çalışmalar sonucunda Koruma Amaçlı İmar Planı'nda kentsel sit alanı üç bölgeye ayrılmıştır. Birinci bölge Yeni Cami ve çevresinde yer alan geleneksel konut alanları, ikinci bölge Ulucami ve çevresindeki anıtsal ve sivil mimari doku, üçüncü bölge ise Tepebağ-Kayalıbağ bölgesidir. Adana Büyükşehir Belediyesi'nin 15.05.2016 tarih ve 181 sayılı kararı ile onaylanan koruma amaçlı imar planı, Adana Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 04.03.2016 tarih ve 6104 sayılı kararı ile kabul edilmiştir (Şekil 5.107).



Şekil 5.107. 2016 tarihli 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planı

Koruma amaçlı imar planı kapsamında amaçlanan hedefler doğrultusunda alınan kararlar şu şekilde sıralanmaktadır:

- Korunacak doğal, koruma altına alınmış olan tescilli yapıların ve geleneksel dokuya uyumlu olan yapıların korunmasına ve daha algılanabilir hale getirilmesine yönelik olarak, alanın bu yapılara zarar veren fonksiyonlardan arındırılması hedeflenmiştir.
- Yakın-uzak çevre ilişkilerine ilişkin, merkezi iş alanı fonksiyonu plan kararlarıyla muhafaza edilmiş, çok sayıdaki resmi kurumun ise alandan başka bir yere taşınmasına yönelik kararlar alınmıştır.
- Mülkiyet ve kadastral dokuya ilişkin, ortalama büyüklüklerinin değişmesi engellenmeye çalışılmış, alanda avluların özgün boyutlarına dönebilmesi ve geleneksel dokunun korunması için plan hükümleri geliştirilmiştir.
- Kentsel sit alanları içerisinde konut kullanımını teşvik eden düzenlemeler yapılmış, 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı Sınırları içerisinde ise tekil sosyal ve teknik altyapı alanları haricinde, alan merkezi iş alanları ve konut-ticaret alanları olarak işlevlendirilmiştir.
- Doku, ada, sokak ölçeğinde sokak dokusu korunmaya çalışılmış, önemli bir kültürel değer olan dar sokaklardan giriş alan geleneksel konut yapılaşmalarının, bütün olarak korunması sağlanmıştır. Adalarda doluluk boşluk oranının ve geleneksel dokuda var olan yoğunluk değerlerinin korunacağı kararlar alınmıştır.
- Alanın bölgeye olan katkısının artırılması için alan arkeolojik park olarak düzenlenmiştir.
- Alanda sadece geleneksel üretim ve perakende satışa yönelik dükkanların yapılabilmesinin önü açılmıştır.
- Kentsel sit alanı sınırları içerisinde dokuyla uyumlu biçimde yapılaşmayı sağlayıcı kararlar alınmış, yeni yapılarda; her boş parsel için ya da yıkılıp yeniden yapılacak yapılar için plan koşulları ile yapılaşma yoğunlukları, parsel içindeki yapı konum tipolojisi seçimi, kod alma, cephe özellikleri gibi yeni yapılaşma hükümlerinin ayrıca verildiği görülmüştür.
- Yeni yapı çevresi, bulunduğu kentsel sit alanını oluşturan avlu, bahçe, avlu duvarları, sokak ilişkilerine göre projelendirilerek uygulama yapılacağı belirtilip yapıların özellikle sokak cephelerinde var olan geleneksel özelliklerin korunmasına ilişkin hükümler getirilmiştir.
- Sürekli taşıt trafiğine açık yollar, toplu taşımaya açık yollar, hafif raylı sistem güzergahı, yaya yolları ve turizm amaçlı yaya yolları olarak düzenlemeler yapılmıştır.

olarak yaşayan Türkmen ve Yörüklerden oluşması ve Seyhan Nehri kıyısındaki yapıların taşkınlarla sürekli yıkılmasından dolayı 19. yy.'ın ortalarına kadar kent mimarisi gelişmemiştir. 19. yy.'ın sonlarına doğru inşa edilen konutlar günümüze kadar ulaşan Adana sivil mimarlık örnekler arasındadır. Bu dönemde tek katlı ve kerpiçten yapılmış konutlar yerini iki ya da üç katlı kagir ve karkas sistemli konutlara bırakmıştır (Oğuz ve Aksulu, 2007). 19. yy.'ın sonunda ve 20. yy.'ın başında Seyhan Nehri kıyısı silüetini oluşturan bitişik nizamda inşa edilen Seyhan Yalıları 1940'lı yıllara kadar korunmuştur (Umar, 2010).



Şekil 5.109. Adana'nın anıtsal mimari yapılarının konumları

Küçük parseller üzerinde bir ya da iki katlı olarak inşa edilmiş konutlar, sıcak iklim koşullarına uygun ve rüzgardan faydalanan şekilde güneybatı ve kuzeydoğu yönünde yerleştirilmişlerdir. Konutların girişinde sokağa bitişik konumda avlu bulunurken, güney bölümde açık ve içe dönük küçük avlular yer almaktadır (Kopuz, 1999). Müslüman konutlarında giriş bölümünde taşlık yer alırken, gayrimüslümlerin konutlarında direk olarak konuta girilmektedir. Genellikle giriş, arakat ve üst kat olmak üzere üç katlı olarak inşa edilen konutların giriş katları depo, kiler ve odunluk gibi hizmet alanlarına ayrılmaktadır. Üst kat ile giriş katı arasında yer alan ara katlar bazı örneklerde kışlık kat olarak kullanılırken, bazı konutlarda ise geçiş katı işlevi görmektedir (Oğuz, 2002). Konutların giriş katında iki kat yüksekliğinde tutulmuş olan taşlığa, bu mekandan da avluya ve üst kata çıkan merdivene ulaşılmaktadır. Basık tavanlı, kalın duvarlı ve küçük pencereci kışlık katta ocağın bulunduğu mutfak yer almaktadır (Durukan ve ark., 2009). Geçiş katları olan kış odalarında tavan yüksekliği düşük tutulurken, üst katta yer

alan odaların tavanları nispeten daha yüksektir. Yaz aylarında aşırı sıcaklığın azaltılması ile gölgeleme ve binanın yağmurdan korunması için saçaklar kullanılmıştır (Reel, 2006) (Şekil 5.110).



Şekil 5.110. Adana geleneksel sokak dokusu (Katolog)

Yaşamın geçtiği üst katta yer alan sofaların konumlarına göre plan şemaları oluşmaktadır. İç sofalı plan tipinde iki taraflı odaların konumlandığı plan şemasında altı odaya kadar genişleyen konut örneklerine rastlanmaktadır. İç sofalı bazı konutların çatılarında rüzgardan faydalanmak amacıyla manzaraya yönelen cihannüma adı verilen yazlık kat bulunmaktadır (Umar, 2010). Zemin katlarda 60-65 cm. kalınlığındaki tuğla duvarlar üzerine inşa edilen konutlar, ara katlarda kalın duvarlı iken; üst katlarda hafif konstrüksiyonludur (Oğuz, 2002). Dış sofalı plan tipinde ise odalar iki ya da üç yönü açığa bırakacak şekilde, sofaya ve sokağa cepheli olarak konumlandırılmıştır. Genelde ince, uzun bir biçimde oluşturulan ve iki yandan odalarla çevrili iç sofalar ise ihtiyaca göre yan sofa, merdiven sofası veya eyvanlarla zenginleştirilmiştir. Mutfak ve tuvalet gibi ıslak mekanlar ara katlarda inşa edilirken, ara katı bulunmayan konutlarda dış sofanın veya avlunun bir köşesinde konumlanmaktadır (Durukan ve ark., 2009) (Şekil 5.111).



Şekil 5.111. a)Adana Atatürk Evi - Suphi Paşa Konağı (www.muze.gov.tr) b) Adana geleneksel sıra konutu örneği (Durukan ve ark., 2009)

Adana'nın geleneksel konutları genellikle sokağa cephelidirler. Bu yapıların alt katlarındaki kemerli giriş kapıları ile üst katlarında yer alan ayırık düzende dikdörtgen pencere dizileri cephelerde etkin mimari elemanlar olarak kullanılmıştır. Zemin katları küçük ve az pencereli olan konutların üst katlarında bulunan çıkmalarla cephelere hareket kazandırılmıştır. Bağdadi sıvalı konaklarda eğrisel, iç bükey ve üstleri kiremit örtülü saçaklar kullanılırken, mütevazı konutlarda ahşap veya metal çubuklarda desteklenmiş çinko saçaklar bulunmaktadır. Geleneksel Adana sivil mimari yapılarının zemin katları kagir olarak inşa edilirken, üst katlar ahşap konstrüksiyonludur (Şekil 5.112).



Şekil 5.112. Akarsu kıyısında yer alan Seyhan Yalıları'nın oluşturduğu kıyı kimliği (URL-43)

1930'lu yıllardan itibaren kentleşme ve modernleşme politikalarıyla Adana'da mekansal gelişim ile konut sorunu ortaya çıkmıştır. Bu dönemde tek aile için bahçeli 1 ya da 2 katlı konut tipleri ile çözümler üretilmeye başlamıştır (Durmuşoğlu, 2019). 1930'larda İstasyon Caddesi'nin öneminin artması ile Ulusal Mimarlık Akımları doğrultusunda Sait Bey ve Semih Rüstem Evleri gibi konutlar tasarlanmıştır (Tefek, 2020). Hermann Jansen planı ile tarihi kent merkezinin çeperinde yer alan Reşatbey Mahallesi'ne orta ve üst grupta aileler yerleşmiştir (Durmuşoğlu, 2019). 1950'li yıllara nehir kıyısında manzaraya yönelmiş sıra konaklar yer alırken, 1950'li yıllardan sonra akarsuyun doldurulmasıyla konakların önünden yol geçirilmesi kıyı silüetini değiştirmiştir (Umar, 2010). 1960'lardan sonra inşaat malzemelerinin üretiminin artması ve 1965'te Kat Mülkiyeti Kanunu ile apartman konut yapılarına yönelim artarak 4 ile 8 kat arası betonarme apartmanlar inşa edilmeye başlamıştır (Erman ve ark., 2007). 1980'lerden sonra gecekondulaşmaya karşı imar planları oluşturulmaya başlamış ve kentin kuzeyinde "Kentsel Gelişme Alanı" belirlenmiştir. İmarlı konut payını dengelemek amacıyla kooperatiflerin kurulmasıyla Belediye Evleri, 2000 Evler, 100. Yıl ve Öğretmen Konutları yapılmaya başlamıştır (Çopuroğlu, 2006). Adana'da 1980'lerde

Kenan Evren Bulvarı ve Turgut Özal Bulvarı'nın çevresinin imara açılmasıyla her katta iki daire bulunan cephe düzeni simetrik biçimde kurgulanan 15 ile 18 katlı konutlar inşa edilmiştir. 1990'lar sonrasında ise Turgut Özal Bulvarı'na bağlanan Süleyman Demirel Bulvarı'nın doğusunda yer alan Seyhan Baraj Gölü'nü manzara oluşturan araziler rantın ve arazi değerinin yüksek olduğu bölge haline gelmiştir. Adana'da 1998 yılında meydana gelen depremle tarihi kent merkezinde yer alan yapıların büyük bir kısmının yıkılmasıyla kentin kimliği büyük ölçüde kaybedilmiştir. Akarsu kıyısında yer alan konakların yıkılmasıyla yerine 5-6 katlı giydirme cephe yapılar inşa edilmiş ve akarsu kıyısı rekreasyon alanı olarak yeniden düzenlenmiştir (Şekil 5.113 ve Şekil 5.114).



Şekil 5.113. Adana Seyhan Nehri kıyısı eski kent dokusu (URL-43)

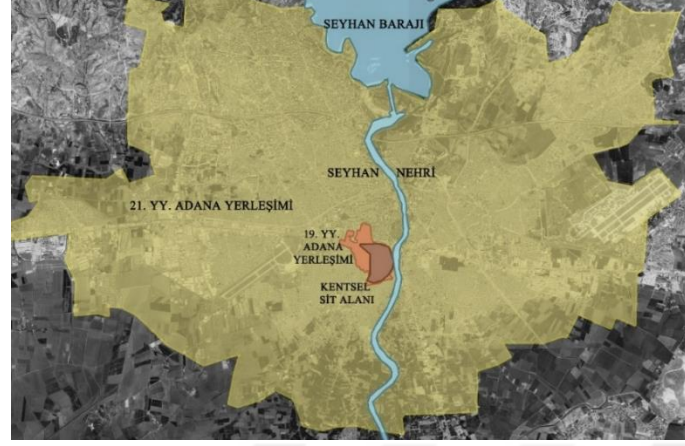


Şekil 5.114. Adana Seyhan Nehri kıyısı yeni kent dokusu (URL-45)

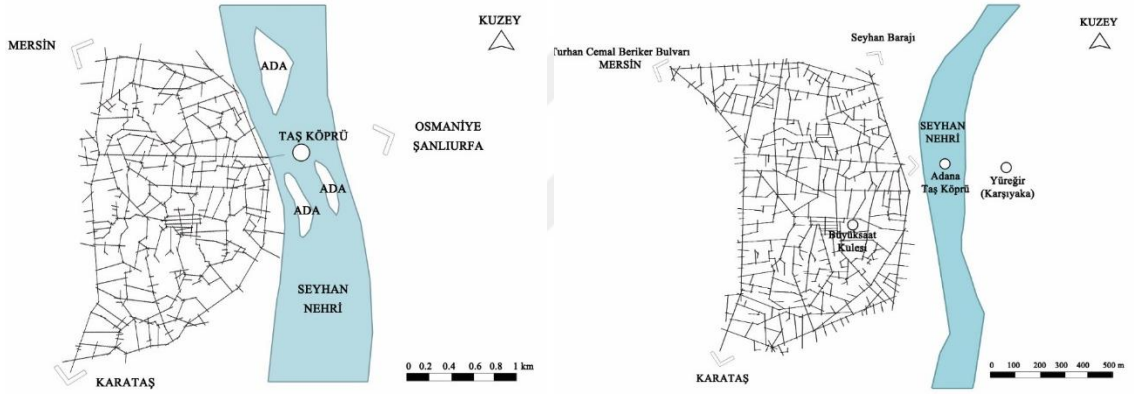
C. Adana'nın Doku Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Adana kentinin tarihi kent merkezinin kimlik değişiminin sayısal olarak analiz edilmesi amacıyla, 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait kentsel sit alanı sınırı içinde yer alan bölge doku ölçeğinde analiz edilmiştir (Şekil 5.115). Adana'nın doku ölçeğinde analizi için Adana Büyükşehir Belediyesi tarafından belirlenen kentsel sit alanının aks haritası

oluşturulmuştur (Şekil 5.116). Elde edilen haritalar DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre incelenmiştir.



Şekil 5.115. Adana kentinin kentsel sit alanının 19. ve 21. yy. yerleşiminde konumu



Şekil 5.116. Adana kentsel sit alanı aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Adana'nın kentsel sit alanının 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden oluşturulan aks haritasında; 349 bağlantı varken, 21. yüzyılda 397 bağlantıya yükselmiştir (Tablo 5.26 ve Tablo 5.27). Tarihi kent merkezinde aks sayısı ve toplam derinlik değerinin büyük değişim görülmediği görülmektedir.

Tablo 5.26. Adana kentinin doku ölçeğinde analiz sonuçları

		Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel	19. Yüzyıl	Adana	6.78	2361.07	349
Ölçekte	21. Yüzyıl	Adana	389.32	2182.46	397

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

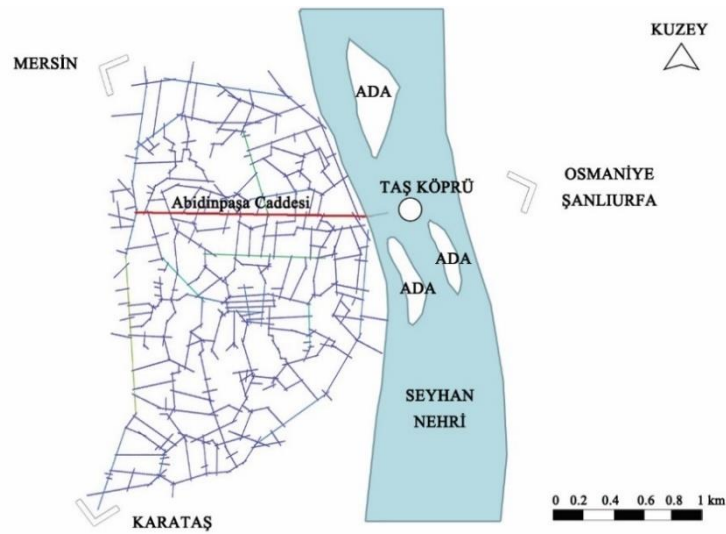
Tablo 5.27. Adana kentinin doku ölçeğinde Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

		Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel	19. Yüzyıl	Adana	1.68	1.05	3.31	0.40	0.78
Ölçekte	21. Yüzyıl	Adana	1.40	1.86	3.17	0.54	0.91

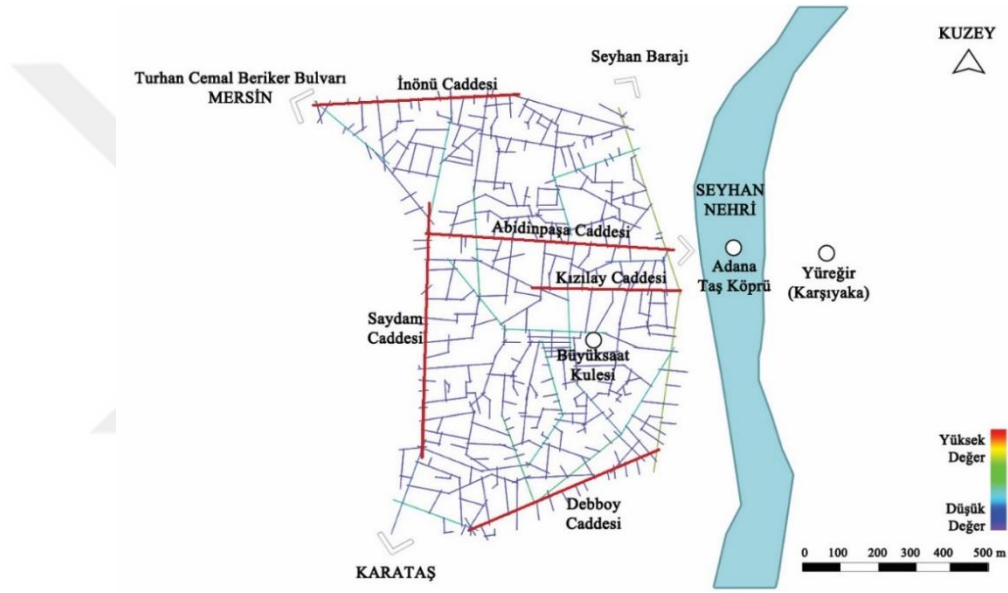
Yüksek Olan Değer
Düşük Olan Değer

Bağlılık Analizi Sonuçları

Adana kentinin kentsel sit alanı bölgesinde yapılan analizler sonucunda bağlılık haritası incelendiğinde; 19. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 3.31 olarak belirlenirken, 21. yüzyılda ise aynı değer 3.17 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında, kentin 21. yüzyıl bağlılık değerinin 19. yüzyıla kıyasla azaldığı tespit edilmiştir. Adana'nın 19. yy. dönemi haritasına göre sit alanının bağlılık analizi sonuçlarına göre; 23.00 ile en yüksek bağlılık değerine sahip aks Abidin Paşa Caddesi olarak belirlenmiştir (Şekil 5.117). Adana'nın kent merkezinde yer alan ticaret alanlarının yoğun olarak bulunduğu ve kullanımının Abidin Paşa Caddesi'nin yol genişletme çalışmalarıyla uzun ve düz bir aks haline getirilmesi bağlılık değerinin yüksek olmasına neden olmuştur. 19. yy.'da Adana'nın doğusunda Osmaniye ve Şanlıurfa ile batısında Mersin kentlerine ulaşımın sağlandığı cadde, Taş Köprü ile bağlanarak Seyhan Nehri ile doğrudan ilişkilidir.

**Şekil 5.117.** Adana kentsel sit alanının 19. yüzyıl bağlılık haritası

Adana'nın 21. yy. dönemi haritasına göre kentsel sit alanının aks haritasının analiz sonuçlarına göre; 25.00 ile en yüksek bağlılık değerine sahip aks günümüzde Saydam Caddesi olarak adlandırılan aks olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca bağlılık haritasında kırmızı renkle gösterilen Abidin Paşa Caddesi, Kızılay Caddesi, İnönü Caddesi ve Debboy Caddesi bağlılık değeri yüksek olan diğer akslardır (Şekil 5.118). Adana'nın tarihi sit alanı olan Tepebağ bölgesinde yer alan akslar; kentin en yoğun kullanılan ve ticaret alanlarının bulunduğu caddeleridir. Günümüzde Adana'nın yerleşim alanına kıyasla oldukça küçük bir alan kaplamasına rağmen, ticaret merkezi olarak adlandırılan bu caddeler Seyhan Nehri'nin doğu yakasına ulaşımı sağlamaktadır.

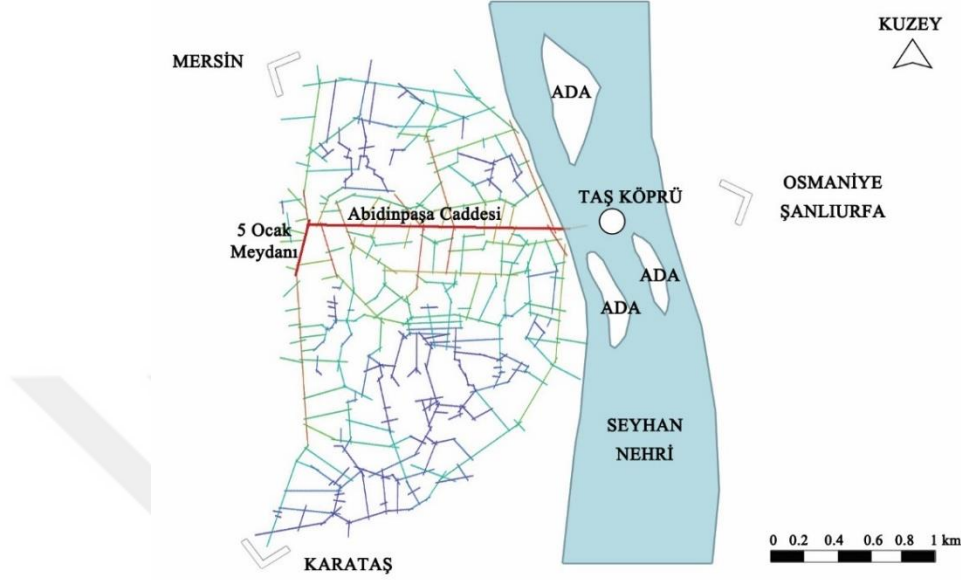


Şekil 5.118. Adana kentsel sit alanının 21. yüzyıl bağlılık haritası

Bütünleşme Analizi Sonuçları

Adana'nın kentsel sit alanında yapılan analizler sonucunda global bütünleşme haritası incelendiğinde; 19. yy. ortalama global bütünleşme değeri 1.68 olarak tespit edilirken, 21. yy. bütünleşme değeri 1.40 olarak belirlenmiştir. Dönemsel olarak analiz sonuçları karşılaştırıldığında, 21. yy. bütünleşme değerinin 19. yy.'a göre azaldığı görülmektedir. Sit alanının 19. yy. dönemine ait bütünleşme haritası incelendiğinde; 1.88 değeri ile en yüksek bağlılık değerine sahip aksın Abidin Paşa Caddesi olduğu görülmektedir (Şekil 5.119). Adana'nın kentsel sit alanında ticaret alanlarının yoğun olarak bulunduğu Abidin Paşa Caddesi Taş Köprü ile 5 Ocak Meydanı arasında yer almaktadır. Geleneksel dar, kırıklı ve çıkmaz sokakların arasında yol genişletme çalışmaları ile genişletilen cadde, sit alanının en bütünleşik aksı olarak belirlenmiştir.

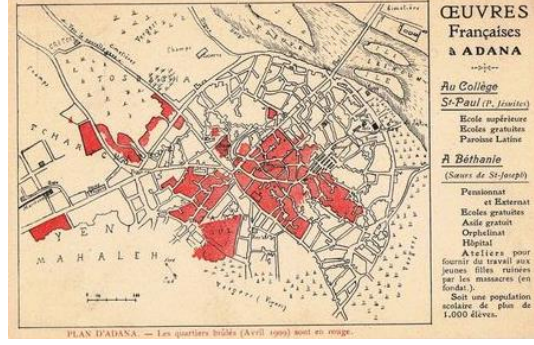
Aksın Taş Köprü ile direk olarak bağlantılı olması akarsu ile kentin entegre olduğu anlaşılmaktadır. Kentin kale yerleşimi olarak inşa edilmesi alanın çevre akslarının ve kıyıda yer alan aksların bütünleşmesinin düşük olmasına neden olmuştur.



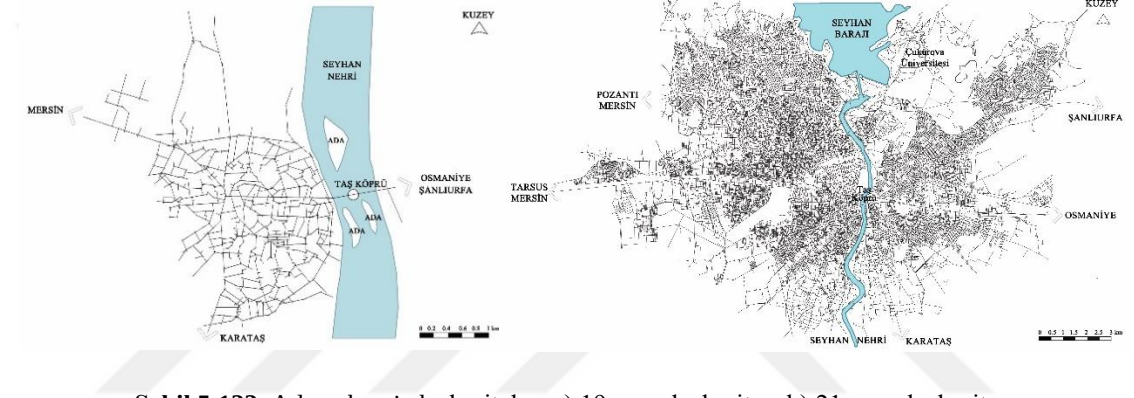
Şekil 5.119. Adana kentsel sit alanının 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Kentsel sit alanının 21. yy. dönemine ait bütünleşme haritası incelendiğinde; 2.38 değeri ile en yüksek bağılılık değerine sahip aksın Seyhan Caddesi olduğu görülmektedir. Adana'nın 19. yy. ve 21. yy. dönemine ait bütünleşme haritaları karşılaştırıldığında; tarihi kent merkezinde yer alan caddelerin bütünleşme değerlerinin arttığı görülmektedir. Tarihi kent merkezinde yer alan Kızılay Caddesi, Abidin Paşa Caddesi ve Saydam Caddesi'nin bütünleşme değerinin yüksek olduğu kırmızı renk ile gösterildiği görülmektedir (Şekil 5.120). Adana'nın sit alanında tarihi dokunun depremle kaybedilmesinin ardından, izler korunarak geniş yolların açılması bu caddelerin bütünleşme değerinin yüksek olmasına katkıda bulunmuştur. Ayrıca Seyhan Nehri'nin doldurulmasıyla daraltılması ve Seyhan Barajı'nın yapılmasıyla taşkınların önlenmesi kıyıda rekreasyon alanlarına dair projelerin yapılmasına olanak tanımıştır. Akarsu ile kent merkezi arasında yapılan peyzaj projesi ile akarsuyun çevresinin kullanımı ve algılanabilirliği artırılmıştır. Akarsu kıyısında yer alan Seyhan ve Debboy caddelerinin yüksek bütünleşme değerine sahip olmasına rağmen, Seyhan Yalıları'nın kaybedilmesi kıyı kimliğinin kaybedilmesine neden olmuştur.

ilçelerinin aks haritaları oluşturulurken, diğer ilçeler çalışma kapsamı dışında tutulmuştur.



Şekil 5.121. Adana kenti 19. yy kent yerleşimi (Saint-Joseph, 1909)



Şekil 5.122. Adana kenti aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Adana kentinin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden hazırlanan aks haritasında; 470 bağlantı varken, bu değer 21. yüzyılda 24650 bağlantıya yükselmiştir (Tablo 5.28 ve Tablo 5.29). Bağlantı sayısındaki bu artış ve toplam derinlik değeri kentin iki dönem arasında gelişiminin boyutunu göstermektedir. Adana'nın gelişen sanayi alanlarının gelişmesi sayesinde iç göç almasıyla hızlı kentleşmesi Türkiye'nin dördüncü büyük kenti olmasını sağlamıştır. Kent yerleşiminin hızla yayılması ise bağlantı sayısının artmasına neden olmuştur.

Tablo 5.28. Adana kentinin analiz sonuçları

		Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Adana	7.31	3420.71	470
	21. Yüzyıl	Adana	16.46	405711.40	24650

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.29. Adana kentinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

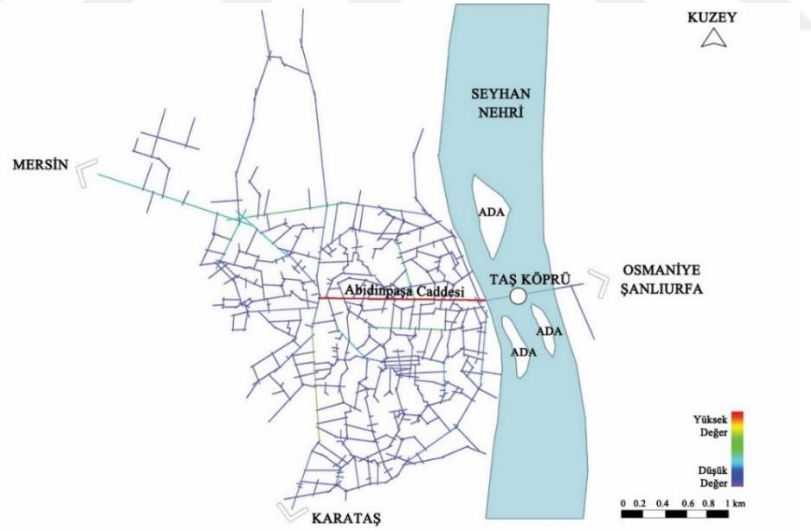
		Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Adana	1.04	1.65	3.30	0.41	0.74
	21. Yüzyıl	Adana	0.81	1.90	3.52	0.21	0.57

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

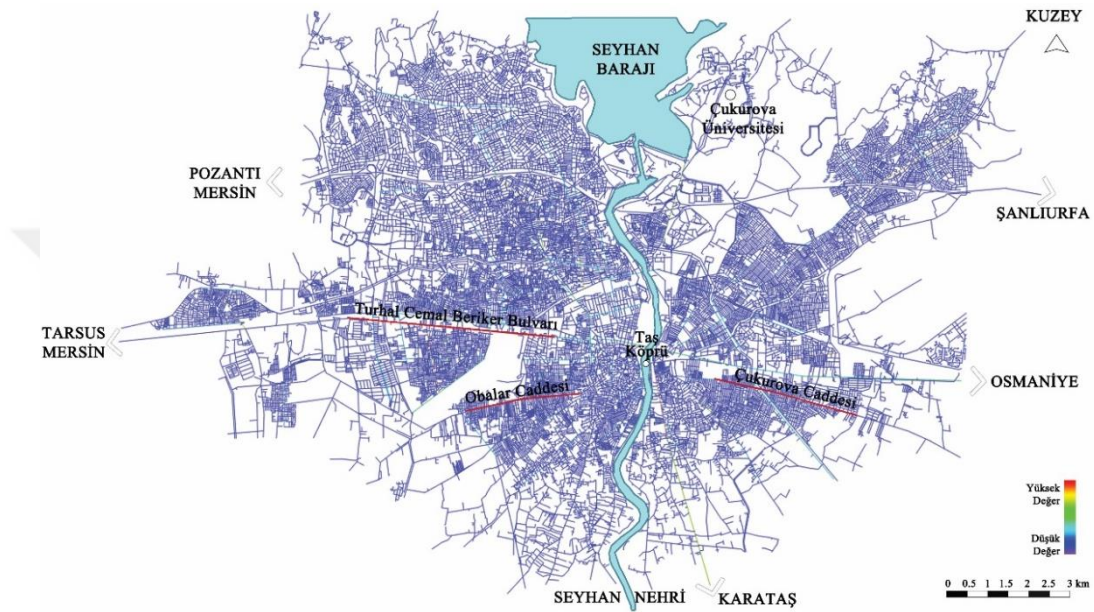
Bağlılık Analizi Sonuçları

Adana kentinin bağlılık analizi sonuçları incelendiğinde; 19. yy.'da ortalama bağlılık değeri 3.30, 21. yy.'da ise aynı değer 1.90 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında; kentin 21. yy. bağlılık değerinin 19. yy.'a göre arttığı belirlenmiştir. Adana'nın 19. yy.'da en yüksek bağlılık değerine sahip olan aksı 23.00 değeri ile Abidin Paşa Caddesi olarak tespit edilmiştir (Şekil 5.123). Abidin Paşa Caddesi'nin Seyhan Nehri'nin batı yakasında yer alan ticaret merkezi Abidin Paşa Caddesi Taş Köprü ile direk olarak bağlanarak akarsuyun doğusu ile ilişki kurmaktadır.

**Şekil 5.123.** Adana kentinin 19. yüzyıl bağlılık haritası

Adana'nın 21. yy. haritasının bağlılık analizi sonuçları incelendiğinde; 75.00 değeri ile en yüksek bağlılık değerine sahip olan aksın Turhal Cemal Beriker Bulvarı olduğu görülmektedir. Ayrıca Çukurova Caddesi ve Obalar Caddesi'nin yüksek bağlılık değerine sahip kırmızı renkle gösterilmektedir (Şekil 5.124). Adana'nın 19. yy. yerleşimiyle kıyaslandığında 21. yy. yerleşiminin oldukça geliştiği görülmektedir. 19. yy.

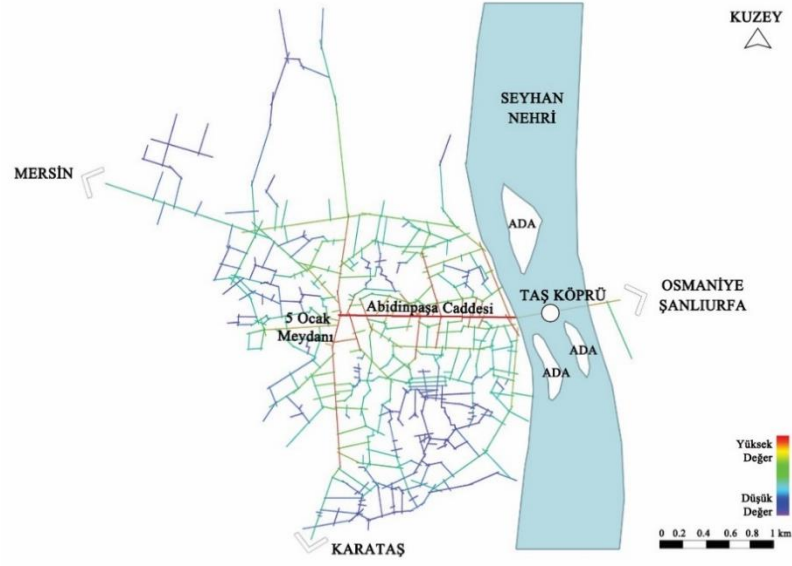
yerleşimini oluşturan tarihi kent merkezinin çevresinde yayılarak gelişme gösteren kent kuzey ve güney yönünde Seyhan Nehri kıyısı boyunca gelişerek akarsu ile entegre olurken, doğu ve batı yönde yatay büyüme göstermesiyle akarsudan uzaklaşarak ilişki kopmuştur. Adana’da sanayi alanlarının gelişmesiyle Seyhan Nehri’nin doğu yakasına organize sanayi alanlarının kurulmasıyla, karşı yaka olarak adlandırılan Yüreğir İlçesi kurulmuştur. İmar planları kararları ile kent kuzey yönüne doğru genişlemiştir.



Şekil 5.124. Adana kentinin 21. yüzyıl bağıllık haritası

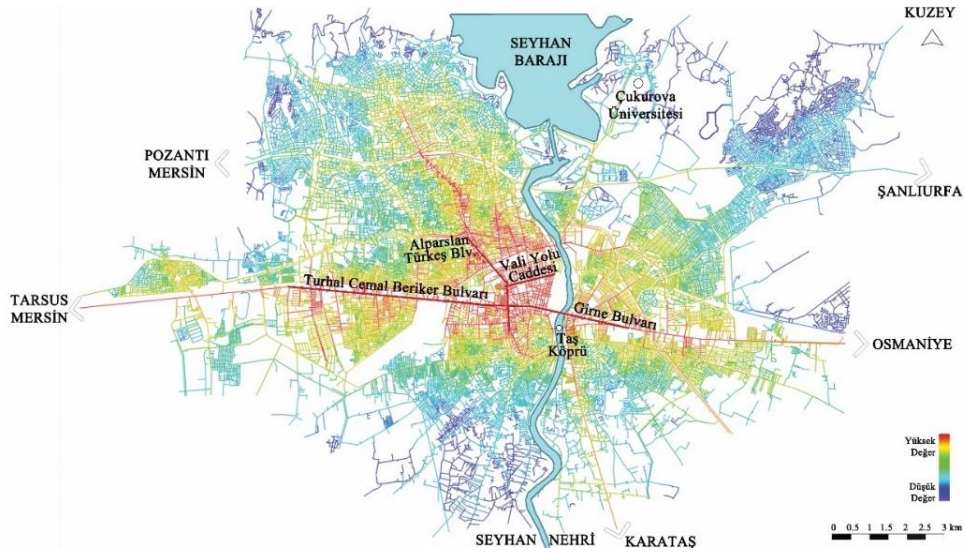
Bütünleşme Analizi Sonuçları

Adana kentinin bütünleşme değerinin değişimini incelendiğinde; 19. yy.'da ortalama bütünleşme değeri 1.04 iken; 21. yy.'da aynı değer 0.81 olarak tespit edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentin 21. yy. bütünleşme değerinin 19. yy.'a göre azaldığı görülmektedir. Adana'nın 19. yy.'da en yüksek bütünleşme değerine sahip olan aksı 1.89 değeri ile Abidinpaşa Caddesi olarak tespit edilmiştir (Şekil 5.125). Adana'nın tarihi yerleşim alanında yer alan 5 Ocak Meydanı ile Taş köprü arasında yer alan ve ticaret alanlarının yoğun olarak bulunduğu Abidinpaşa Caddesi Seyhan Nehri'nin doğu ile batısı arasında geçişi sağlayan Taş Köprü ile bağlantıyı sağlayarak güçlendirmektedir.



Şekil 5.125. Adana kentinin 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Adana'nın 21. yy. haritasının bütünleşme analizi sonuçları incelendiğinde; 1.38 değeri ile en yüksek bağlılığa sahip olan aks Turhal Cemal Beriker Bulvarı'dır. Ayrıca Seyhan Nehri'nin batı yakasında yer alan Alparslan Türkeş Bulvarı ve Vali Yolu Caddesi ile doğu yakasında yer alan Girne Bulvarı yüksek bütünleşme değerine sahiptir (Şekil 5.126). Kentin 21. yy. bütünleşme haritası ile 19. yy. ile kıyaslandığında; akarsuyun yalnızca batı yakasında tarihi bir yerleşim olan Adana'nın; 21. yy.'da ise iki yakada gelişim olduğu görülmektedir. Seyhan Barajı'na doğru büyüyen kentte barajın yakınında Çukurova Üniversitesi kurulmuştur. Ayrıca bütünleşmenin yüksek olduğunu ifade eden kırmızı ve sarı aksların akarsu kıyısına yaklaştıkça arttığı görülmektedir.



Şekil 5.126. Adana kentinin 21. yüzyıl bütünleşme haritası

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

Adana'nın global bütünleşme ve bağılılık değerleri arasındaki korelasyon değeri (R) ile elde edilen sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yy.'a ait sayısal okunabilirlik değeri 0.41 iken, aynı değer 21. yy. sayısal okunabilirlik değeri ise 0.21 olarak belirlenmiştir. İncelenen dönemler kıyaslandığında sayısal okunabilirlik değerinin büyük ölçüde azaldığı tespit edilmiştir. Global değeri ifade eden bütünleşmenin artması ve yerel değer olan bağılılığın azalması korelasyon değerinin azalmasına neden olmuştur. 2019 TÜİK verilerine göre Türkiye'nin 6. büyük şehri olan Adana'nın yerleşiminin geniş bir alana yayılması okunabilirlik değerinin azalmasına neden olmuştur. Kentin yeni yerleşim alanlarının imar planları ile belirlenen planlı ve düzenli gelişen bir kent haline getirilmesi çabalarına rağmen, sanayi şehri olması kırsaldan ve çevre illerden aldığı göçle kent nüfusu artmıştır. Kentteki konut ihtiyacının karşılanması amacıyla, 15 ile 20 kata kadar imar izni verilmesine rağmen, kentin yatay yönde büyümesi okunabilirlik değerinin azalmasına neden olmuştur. Fakat akarsu kıyısı incelendiğinde; 19. yy.'da Seyhan Nehri'nin sürekli taşması ile geleneksel konut dokusuna zarar vermesi, akarsuya fabrika atıklarının atılması ve akarsuyun bakımsız kalması kıyının kullanılmamasına ve akarsudan uzaklaşılmasına sebep olmuştur. 21. yy.'da akarsuyun temizliğinin yapılması, barajın açılması ile taşkınların önüne geçilmesi kıyının kent ile entegre edilerek, yeniden kullanılmasını sağlamıştır. Kıyı canlandırma projeleri ve Taş Köprü'nün yayalaştırılması ile akarsuyun okunabilirliği ve kullanımı artırılmaya çalışılmıştır.

Sinerji Analizi Sonuçları

Adana'nın global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yy. sinerji değeri 0.74 olarak belirlenirken, 21. yy. dönemine ait sinerji değeri 0.57 olarak tespit edilmiştir. Yerel değer azalması ve global değer artması korelasyon değerinin azalmasına neden olmuştur. Kentin nüfusunun artması ve büyük bir yüz ölçümüne yayılması sinerji değerinde azalmanın meydana gelmesine neden olmuştur.

5.3.3.2. Tokat'ın Kimlik Değişiminin İncelenmesi

Tokat'ın kentsel kimlik değişimi dört bölümde incelenmiştir. İlk olarak kentin dönüm noktalarının belirlenmesi amacıyla kentin mekânsal değişiminde imar ve planlama kararları araştırılmıştır. Kentin yapı ölçeğinde kimlik değişimi tarihi kent

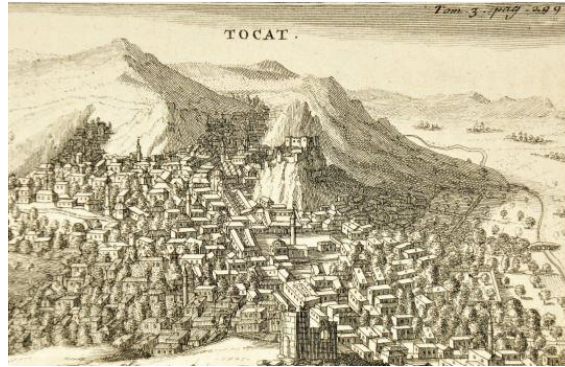
merkezi olan kentsel sit alanı ile sınırlandırılarak, anıtsal ve sivil mimari yapıları ile günümüz yerleşimi karşılaştırılmalı olarak incelenmiş, ayrıca Behzat Deresi ve Yeşilırmak Nehri kıyısının eski ve yeni dokusu karşılaştırılmıştır. Doku ölçeğinde kimlik değişiminin incelenmesinde, 19. ve 21. yy. halihazır haritaları üzerinden kentsel sit alanı sınır olarak kabul edilmiştir. Kentsel ölçekte kimlik değişiminin incelenmesinde ise; kentin Merkez ilçesinin 19. yy. ve 21. yy. halihazır haritası üzerinden analizler yapılmıştır. Tokat'ın kent kimliğini oluşturan coğrafi konum, topografya, jeolojik yapı, iklim ve bitki örtüsü gibi doğal kimlik bileşenleri, demografik özellikleri, kentin tarihçesi ve kent kimliğini yansıtan anıtsal yapılar Tablo 5.30.'da verilmiştir.



A. Tokat'ın Mekânsal Gelişimi ve Dönüm Noktaları

Tokat M.Ö. 5500'lere kadar uzanan tarihi ile sırasıyla Comana Pontica (Komana), Med, Pers, Helenistik, Pontus, Roma, Bizans, Danişmentliler, Anadolu Selçuklular, İlhanlılar ve Osmanlı medeniyetlerine ev sahipliği yapmıştır. Hitit Dönemi'nde Tokat'ın 6 km. kuzeyinde yer alan günümüzde Gümenek olarak adlandırılan Comana'da başlayan kent yerleşimi Roma Dönemi'ne kadar bu bölgede devam etmiştir (Texier, 2002; Aksulu, 2012; Akın ve Özen, 2013). Orta Çağ'da bir tepe üzerinde kale eteklerine kurulan Tokat kenti; tepe ile tepenin güneyinde yaklaşık 750 metre yükseklikte engebeli bir arazide kurulmuştur. Kalenin eteklerinden Behzat Deresi'nin oluşturduğu düz alana kadar lineer şekilde gelişmiştir (Aru, 1998).

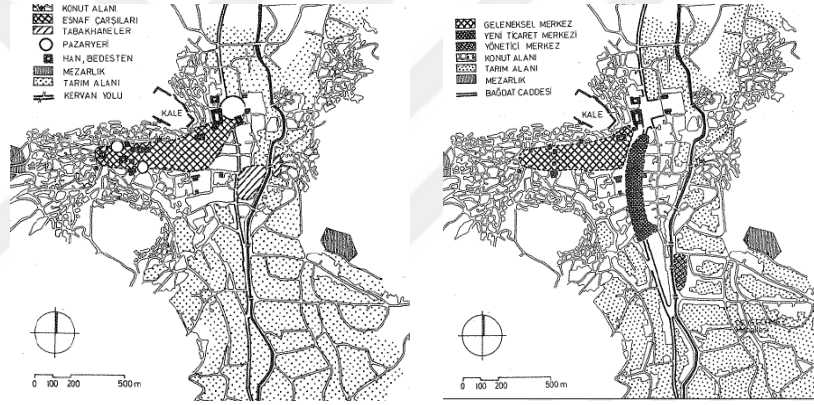
Tokat kentsel yerleşim alanı M.Ö. 4. yy.'da kale çevresinde gelişmeye başlamıştır (Ergen, 2006). Bizans Dönemi'nde güvenlik sebebi ile kentin çekirdeği Tokat Kalesi'nin sur duvarları ile sınırlı kalmıştır (Akın, 2009). 11. yy.'dan 12. yy. ortasına kadar Danişmentlilerin hakimiyetinde kalan Tokat'ta Türk-İslam kültürüne göre cami ve medrese yapıları inşa edilmiştir (Kaplan, 2007). Danişmentliler ve Anadolu Selçuklu Dönemi'nde kalenin tepe noktasından doğu ve güneydoğu eteklerine doğru yayılan kent, 15. yy.'da Osmanlı Dönemi'nde hızla gelişmiştir. Bu dönemde kentin güneyinde olan gelişme topografik yapının çok eğimli olması gelişimi sınırlandırılmıştır (Aktüre, 1975). Batılı seyyah Tavernier Tokat'ın İran, Bağdat, Diyarbakır, İstanbul, İzmir ve Sinop'tan gelen kervanların transfer merkezi olduğunu ifade ederek "Küçük Asya'nın Ticaret Merkezi" olduğunu belirterek konumun önemini vurgulamıştır (Tavernier, 2006). Osmanlı Dönemi'nde hızla gelişen kentte çok sayıda mahalle kurulmuş, 1455 yılında 46'sı Müslüman ve 8'i gayrimüslim olmak üzere 54 mahalle bulunmaktadır. Kale ve çevresinde gayrimüslim mahalleleri yer alırken, Müslüman mahalleleri kentin dış çeperlerinde konumlanmıştır (Afyoncu, 2014) (Şekil 5.127).



Şekil 5.127. Tournefort'un Tokat grevürü (Tournefort, 1714)

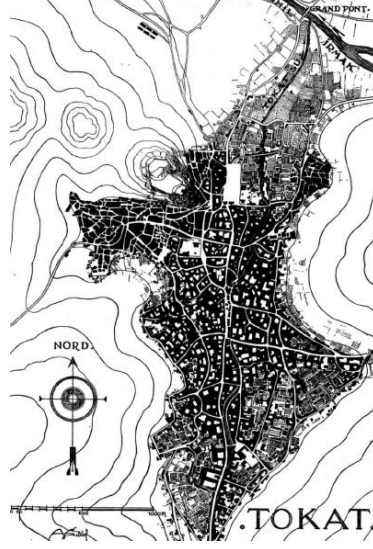
15. ve 16. yy.'da kalenin eteklerinden vadi tabanında yer alan düz alana yayılan Tokat'ın "kale altı" olarak adlandırılan mahallelerinde Sulu Sokak ve Meydan semtleri oluşmuştur (Özgen, 2008). Cami, han ve çarşıların topografya ile uyumlu olarak konumlandığı sokakları yamaç kent dokusunu yansıtmaktadır.

17. yy.'dan itibaren Tokat'ın ticaret merkezi haline gelmesiyle kent merkezinde çok sayıda han, hamam, cami ve türbe inşa edilmiştir (Akçay, 2013). 19. yy.'da ise Yeşilırmak Nehri'nin kıyısında verimli sulanabilen tarım alanlarının ayrılmasından dolayı kent güney ve güney doğu yönünde gelişmiştir (Aktüre, 1975). Tokat coğrafi konumundan dolayı İpek Ticaret Yolu ve Anadolu'nun doğal ulaşım akslarının kesişim noktasında yer alması nedeniyle stratejik önemini korumuştur (Yüceses, 2019). 1879 yılında Sivas Vilayeti'ne bağlı bir sancak olan kent, 1920 yılında il olmuştur (Taşbaş, 2014) (Şekil 5.128).



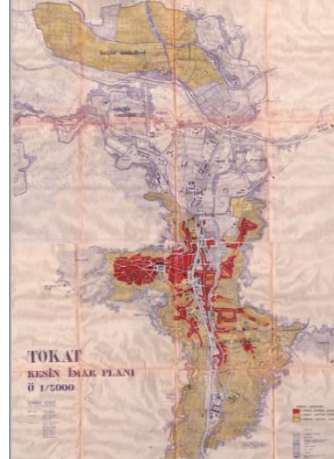
Şekil 5.128. Tokat'ın arazi kullanımları a) 17. ve 18. yy.'da Tokat b) 19. yy.'da Tokat (Aktüre, 1975)

19. ve 20. yy. başında kentte önemli sayılabilecek imar faaliyetleri ile karşılaşmamaktadır. Bu dönemlerde kentte meydana gelen deprem, yangın ve sel gibi doğal afetlerin mevcut yapılara verdiği hasarların onarımlar söz konusu olmuştur (Erkara, 2019). 1930 yılında Tokat'ın imar planının hazırlanması amacıyla çalışmalar başlamış, 1933 yılında Yapı Yolları Yasası'nın çıkması ile 1934 yılında Tokat'ın ilk imar planı oluşturulmuştur. Bu haritada kent için düzenleme ve yerleşim önerilerine değinilmiştir. 1939 yılında kentte büyük bir depremin meydana gelmesi ile pek çok yapı zarar görmüş ve yıkılmıştır. Kentin deprem kuşağında yer almasından dolayı, sağlam araziler üzerinde en fazla iki katlı ahşap karkas yapım sistemi ile yapı yapılması önerilmiştir (Akçay, 2013). Gabriel (1934)'in 20. yy.'da Tokat'a seyahati sırasında çizdiği haritada kentin gelişim sınırları, eğimli arazide yerleşim, akarsu ile kent ilişkisini göstermektedir (Şekil 5.129).



Şekil 5.129. Albert Gabriel'in 20. yy. Tokat kenti planı (Gabriel, 1934)

Tokat'ın ikinci imar planı 1948 yılında Y. Mimar Kemal Ahmet Aru ve Gündüz Özdeş tarafından hazırlanmıştır. 1/5000 ölçekli olarak hazırlanan Tokat İmar Planı'nda koruma kuşakları belirlenerek kontrol amacıyla bölgelere ayrılmıştır (Şekil 5.130). Planda kırmızı renkle gösterilen alanlar 1. derece, turuncu renkle gösterilen alanlar 2. derece, sarı renkle gösterilen alanlar ise 3. derece kontrol zonu olarak gösterilmiştir. Planda mevcut meskun alanlar ve tarihi yapılar gösterilirken, kent içindeki boş alanlarla yeni yerleşim alanları belirtilmiştir. Kentin gelişim yönü olarak belirlenen kuzeyinde ve Yeşilırmak Nehri'nin güneyinde ada ve parsel alanları yeni yerleşim alanları olarak önerilmiştir. 1960 yılında Samsun ile Sivas arasında yol hattının açılabilmesi amacıyla kuzey-güney istikametinde yer alan çok sayıda anıtsal yapı ve sivil mimari örnekleri yok edilmiştir. 1967'de hazırlanan Tokat'ın üçüncü imar planında ise kent merkezinin dışında yer alan bölgelere yoğunlaşmıştır.



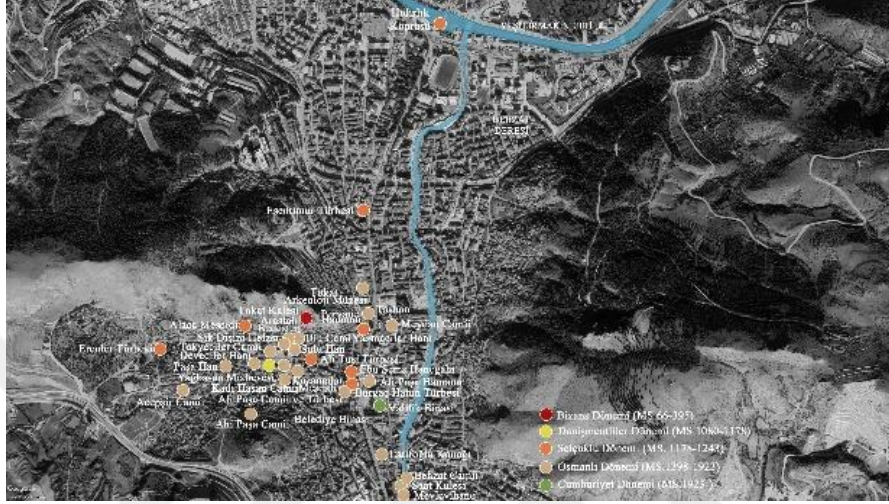
Şekil 5.130. 1/5000 Ölçekli Tokat İmar Planı (Tokat Belediyesi)

Kültür Bakanlığı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından 14.11.1981 tarih ve A-3218 sayılı kararı ile 1967 yılında hazırlanan 1/5000 ölçekli Tokat İmar Planı'nda alınan kararlar kabul edilmiştir . İmar planında belirlenen 1., 2. ve 3. derece koruma zonları, 1., 2. ve 3. derece kentsel sit alanları olarak belirlenmiştir. Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu'nun 14.09.1984 (1984a) tarih ve 379 sayılı kararı ile Tokat İl Merkezi, Kentsel Sit Alanı ve korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları tespit edilmiştir. Karar kapsamında Bizans, Danişmendli, Selçuklu, İlhanlı, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemine ait 181 adet dini ve sivil mimarlık örneği tescil edilmiştir. Bu karar ile; Tokat Kalesi ve çevresi "1. Derece Arkeolojik Sit Alan", kalenin güneyinden Gaziosmanpaşa Caddesi'ne kadar uzanan tarihi ticaret merkezinin yer aldığı, Bedesten ve han yapıları gibi anıtsal yapıların yoğun olduğu alan "Tarihi Ticaret Merkezi Sit Alanı", Bey Sokak, Beyhamam Sokak ve Saat Kulesi'nin bulunduğu alan "2. Derece Kentsel Sit Alanı", Gaziosmanpaşa Bulvarı ile Behzat Deresi arasında kalan, sivil mimarlık örneklerinin yoğun olarak yer aldığı alan "3. Derece Kentsel Sit Alanı" olarak belirlenmiştir.

Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 31.07.1992 (1992b) tarih ve 1299 sayılı kararı ile Tokat Merkez Sit Alanları Koruma Amaçlı Çerçeve İmar Planı onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bu plan ile sit alanı sınırı çevresinde etkileşim alanı belirlenerek tampon bölge oluşturulmuş, kamu-özel proje alanları belirlenmiş ve plan kapsamında işlevlendirme projeleri yapılmıştır. 1984 yılında kabul edilen sit sınırları içerisinde kalan alanlar, "Kentsel Kullanım Alanları" başlığı adı altında "Konut, Ticaret, Konut+Ticaret, Pazarlama Alanı, Resmi Kurum Alanı, Belediye Hizmet Alanı, Kreş, İlköğretim ve Ortaöğretim Tesisleri Alanı, Kültürel Tesisler Alanı, Sağlık Tesisleri Alanı, Dini Tesis Alanı, Spor Tesisleri Alanı, Rekreasyon Alanı vb. gruplardan oluşan fonksiyonlara ayrılmıştır. Sit sınırları içerisinde kalan tescilli yapılar ise; "Anıtsal Kültür Varlıkları, Sivil Mimarlık Örnekleri, Arkeolojik Nitelikteki Korunması Gerekli Kültür Varlıkları, Yıkılacak Tescilli Kültür Varlıkları, Yıkılmış Tescilli Kültür Varlıkları, Duyarlı Cephe, Doku Koruması, Sokak Koruması, Tescilli Kültür Varlığı ve Sit Alanı Etki Sınırı, Tescilli Kültür Varlığı Çevresel Koruma Alanı, Meydan Düzenlemesi vb. özelliklere ayrılmıştır. Günümüzde Tokat Merkez'de pek çok döneme ait 86 tane anıtsal yapı örneği ve 122 adet 19 yy. sivil mimarlık örneği bulunmaktadır.

Sivas, Amasya ve Ordu'nun birleşme noktasında yer alan Tokat kenti, imar çalışmaları ile bu üç kent doğrultusunda gelişmiştir. Tokat kenti kuzey ve güney yönünde Samsun-Sivas yolu olarak adlandırılan Gaziosmanpaşa Bulvarı aksında gelişmiştir.

tescil edilerek koruma altına alınmıştır. Tokat'ın tarihi kent merkezinde bulunan geleneksel konut dokusunun korunması amacıyla Tokat Belediyesi ve Tokat Valiliği Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından sokak sağlıklılaştırma ve çevre düzenleme uygulamaları yapılmıştır. Bu kapsamda 2005 yılında Halit Sokak, 2011 yılında ise Beyhamam ve Bey Sokak için sağlıklılaştırma projeleri tamamlanmıştır.



Şekil 5.132. Tokat'ın anıtsal mimari yapılarının konumları

Kale eteklerinde eğimli araziye uyumlu bir yerleşim oluşturan şekilde Tokat geleneksel konutları genellikle iki ya da üç katlı olarak inşa edilmişlerdir. Konutların girişleri ve ön cepheleri sokağa yaslanarak, bitişik nizam olarak inşa edilen konutlar Osmanlı Dönemi organik sokak dokusunu oluşturmaktadır (Şekil 5.133 ve Şekil 5.134).



Şekil 5.133. Tokat Sulu Sokak geleneksel konut dokusu (Özkaynak kişisel arşivi, 2020)

Geleneksel Tokat konutların arka cephesinde yer alan farklı büyüklükte ve farklı fonksiyonlarda bahçelerinde meyve bahçeleri, tarım alanları ya da konaklarda havuzlu düzenlenmiş bahçeler bulunmaktadır (Akın, 2009). Konutların mekan organizasyonlarında bahçe dışında taşlık, sofa, oda, mutfak/aşevi, wc ve banyo/hamamlık

gibi kullanımlara da rastlanmaktadır (Akçay, 2013). Giriş katları depo, ocaklık ve tuvalet gibi taş zeminli hizmet alanlarından oluşan konutların arka bahçesine zemin kattan ulaşılmaktadır. Yaşama mekanları ise üst katlarda yer almaktadır. Zemin kat ile üst kat arasında alçak tavanlı ve ısıtılması kolay kışlık mekan yer almaktadır. Daha geniş, yüksek tavanlı ve daha aydınlık olan üst kat ise çoğunlukla günlük hayatın geçirildiği, cumba ve pencerelerin yer aldığı odalardan oluşmaktadır. Büyük konutlarda üst kata çıkış için haremlik ve selamlık olmak üzere iki ayrı merdiven yapılmıştır.



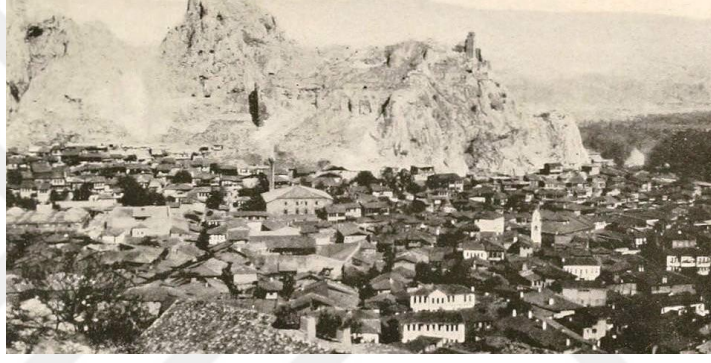
Şekil 5.134. Tokat'ın geleneksel konutları (Özkaynak kişisel arşivi, 2020)

Konutların sokak cephesinde manzarayı ve sokağı görmek amacıyla yapılan cumbalar konutların cephesinde ve sokakların perspektifinde belirleyici elemandır. Akın ve Özen (2010), Tokat geleneksel konutlarının cumbalarını giriş üstü çıkmalar, giriş üstü çıkmasız girişin her iki kenarında çıkmalar ve sokağa taşmalar şeklinde serbest çıkmalar olmak üzere üç şekilde sınıflandırmışlardır. Sokağı görmek ve üst kat planını genişletmek amacıyla yapılan cumbalar eli böğründe ve payandalar ile desteklenmektedir. Tokat geleneksel konutları ahşap ve kerpiç malzeme kullanılarak inşa edilmişlerdir. Zemin katta taş temel üzerinde ahşap dikme ve kirişlerin arasına kerpiç ve kerpiç tuğla malzeme doldurularak yapılan hımış tekniği, cumba altlarında ise bağdadi tekniği kullanılarak inşa edilen konutların cepheleri ise sıvalıdır (Şekil 5.135).



Şekil 5.135. Behzat Deresi 1977 ve 2020 kıyı yerleşimi (Tokat Belediyesi arşivi ve Özkaynak kişisel arşivi)

Cumhuriyet Dönemi'ne kadar kale etrafında gelişen Tokat kenti, günümüzde kent merkezi etrafında yayılım göstererek, zamanla merkezden uzaklaşmıştır. Tarihi kent merkezinde yer alan geleneksel doku ticaret alanların sıkışması ile az katlı konutların yerine çok katlı yapılar ve iş merkezleri inşa edilmeye başlamıştır. Bu nedenle geleneksel doku ise çok katlı yapılar arasında sıkışıp kalmıştır. Kentin güneyinde Sivas yolu, doğusunda Turhal-Amasya Yolu ve batısında ise Niksar-Ünye çevre yollarının açılmasıyla kentsel gelişim bu akslar boyunca olmuştur. Kent Yeşilırmak Nehri'nin kuzeyinde gelişmeye başlamış ve günümüzdeki durumuna ulaşmıştır. 1948 yılında hazırlanan imar planında alınan kararlarla Yeşilırmak Nehri'nin kuzeyinde kentsel gelişimin başlamasıyla akarsu kentin içinde kalmıştır (Şekil 5.136 ve Şekil 5.137).



Şekil 5.136. Tokat Kalesi eteğinde eski konut dokusu (Tokat Belediyesi arşivi)

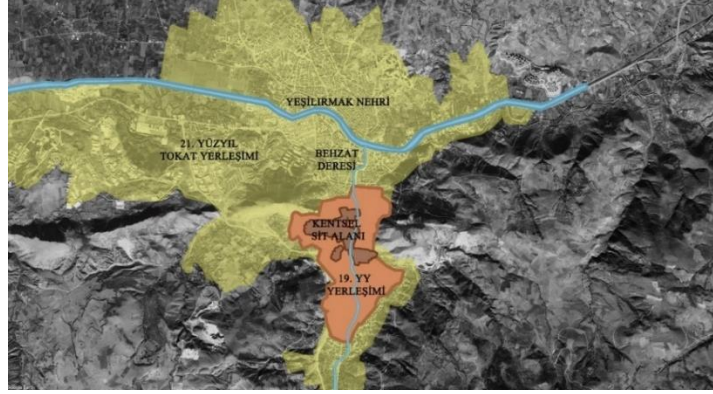


Şekil 5.137. Tokat Yeşilırmak Nehri kıyı yerleşimi (URL-46)

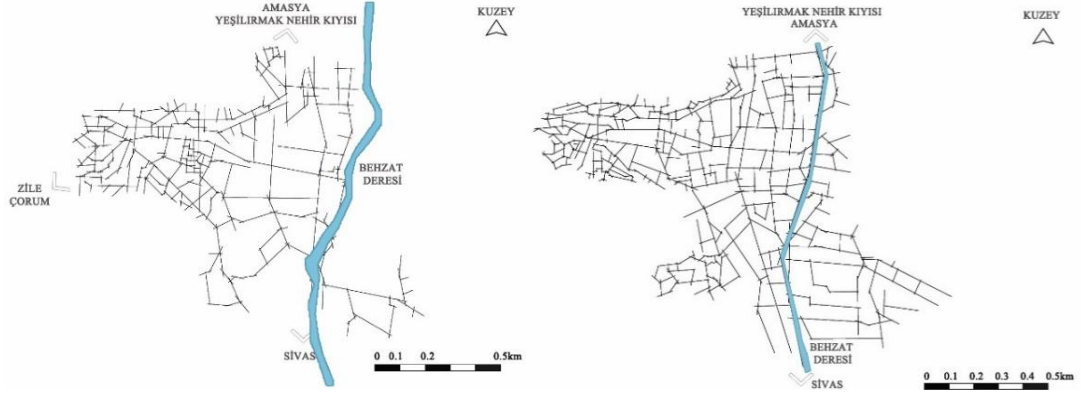
C. Tokat'ın Doku Ölçeğinde Kimlik Değişimi

Tokat kentinin tarihi kent merkezinin kimlik değişiminin sayısal olarak analiz edilmesi amacıyla, 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait kentsel sit alanı doku ölçeğinde analiz edilmiştir (Şekil 5.138). Kentin doku ölçeğinde analizi için Tokat Belediyesi tarafından belirlenen Tokat'ın kentsel sit alanının aks haritası oluşturulmuştur (Şekil

5.139). Elde edilen haritalar DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre incelenmiştir.



Şekil 5.138. Tokat kentinin kentsel sit alanının 19. ve 21. yy. yerleşiminde konumu



Şekil 5.139. Tokat'ın kentsel sit alanı aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Tokat'ın kentsel sit alanının 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden oluşturulan aks haritasında; 238 bağlantı varken, 21. yüzyılda 365 bağlantıya yükselmiştir (Tablo 5.31 ve Tablo 5.32). Behzat Deresi'nin batı yakasında yer alan tarihi kent merkezine yeni aksların eklenmesi ve akarsuyun doğu yakasında yerleşimin gelişmesi bağlantı sayısı ve toplam derinlik değerinin artmasına neden olmuştur.

Tablo 5.31. Tokat kentinin doku ölçeğinde analiz sonuçları

Kent			Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Tokat	7.34	1739.16	238
	21. Yüzyıl	Tokat	7.96	2896.46	365

Yüksek Olan Değer
Düşük Olan Değer

Tablo 5.32. Tokat kentinin doku ölçeğinde Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

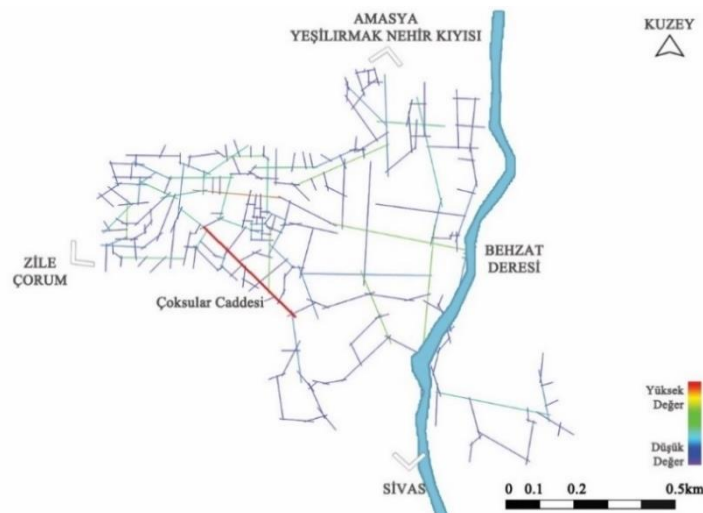
		Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel Ölçekte	19. Yüzyıl	Tokat	0.90	1.61	3.34	0.46	0.72
	21. Yüzyıl	Tokat	0.91	1.63	3.37	0.43	0.72

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

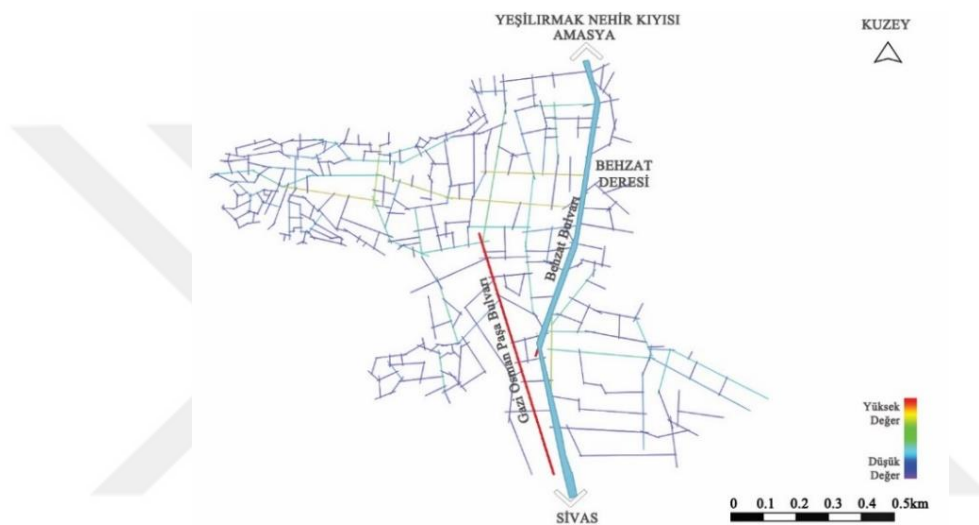
Bağlılık Analizi Sonuçları

Tokat kentinin kentsel sit alanında yapılan analizler sonucunda bağlılık haritası incelendiğinde; 19. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 3.34 olarak belirlenirken, 21. yüzyılda ortalama bağlılık değeri 3.37 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentin 21. yüzyıl bağlılık değerinin 19. yüzyıla göre arttığı tespit edilmiştir. Tokat'ın 19. yy. dönemi haritasına göre kentsel sit alanının bağlılık haritası incelendiğinde; 14.00 ile en yüksek bağlılık değerine sahip aks günümüzde Çoksular Caddesi olarak adlandırılan akstır (Şekil 5.140). 19. yy.'da Tokat kent merkezinde Tokat Kalesi'nin eteklerinde oldukça engebeli bir arazi de gelişen kent dokusu topografya ile uyumlu kırıklı, dar ve kısa sokaklardan meydana gelmektedir. Anadolu kentlerinde olduğu gibi Tokat'ın organik sokak dokusuna sahip olması bağlılık değerinin düşük olmasına neden olmuştur.

**Şekil 5.140.** Tokat kentsel sit alanının 19. yüzyıl bağlılık haritası

Tokat kentsel sit alanının 21. yy. bağlılık haritası incelendiğinde ise; yüksek bağlılık değerine sahip akslar Behzat Bulvarı ve Gazi Osman Paşa Bulvarı olmuştur (Şekil 5.141).

19. yy.'da kale eteklerinden başlayarak Behzat Deresi'ne kadar yerleşen kent, 21. yy.'da akarsuyun doğusunda gelişmiştir. Akarsu kıyısında kıyının doldurulmasıyla uzun, düz ve geniş bir aks olan Behzat Bulvarı yüksek bağlılık değerine sahip olmuştur. 21. yy.'da imar planlarında alınan kararlar güney yönünün gelişme alanları olarak düşünülmesi ile açılan Sivas Yolu olarak da adlandırılan Gazi Osman Paşa Caddesi kentsel sit alanında en geniş cadde olması bağlılık değerinin yüksek olmasına neden olmuştur. Akarsu ile ilişkili olan Behzat Bulvarı'nın yüksek değere sahip olması suyun kentin gelişmesinde önemini göstermektedir.



Şekil 5.141. Tokat kentsel sit alanının 21. yüzyıl bağıllık haritası

Bütünleşme Analizi Sonuçları

Tokat'ın kentsel sit alanında yapılan analizler sonucunda global bütünleşme haritası incelendiğinde; 19. yy. ortalama global bütünleşme değeri 0.90 olarak tespit edilirken, 21. yy. bütünleşme değeri 0.91 olarak belirlenmiştir. Dönemsel olarak analiz sonuçları karşılaştırıldığında; 21. yy. değerinde fazla bir artış olmadığı görülmektedir. Kentsel sit alanının 19. yy. dönemine ait bütünleşme değeri haritası incelendiğinde; en yüksek bağıllık değerine sahip aksların geleneksel konutların ticaret alanları ile bağlantılarını sağlayan Sulu Sokak, Ali Paşa Hamamı Sokak ve Erenler Sokak olduğu görülmektedir. Tokat'ın 19. yy. haritasındaki akslar incelendiğinde; kentin doğu sınırını oluşturan Behzat Deresi kıyısında yer alan aksların düşük bütünleşme değerine ifade eden mavi ve mor aksların yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 5.142).

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

Tokat'ın sit alanının global bütünleşme ve bağılılık değerleri arasındaki korelasyon değeri (R) olan sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır haritalar üzerinden elde edilen sinerji değeri 0.46 iken, 21. yüzyıl dönemine ait değer 0.43 olarak ölçülmüştür. Sayısal okunabilirlik değerinin çok fazla değişmemekle birlikte, 21. yy.'da azaldığı tespit edilmiştir. Bu değer 0.45 civarında olması, yerleşimin okunabilir olduğunu ifade ederken, Behzat Deresi'nin kıyısında yer alan aksların düşük bütünleşme ve bağılılık değerine sahip olması sit alanında akarsuyun algılanabilir olmadığını göstermektedir.

Sinerji Analizi Sonuçları

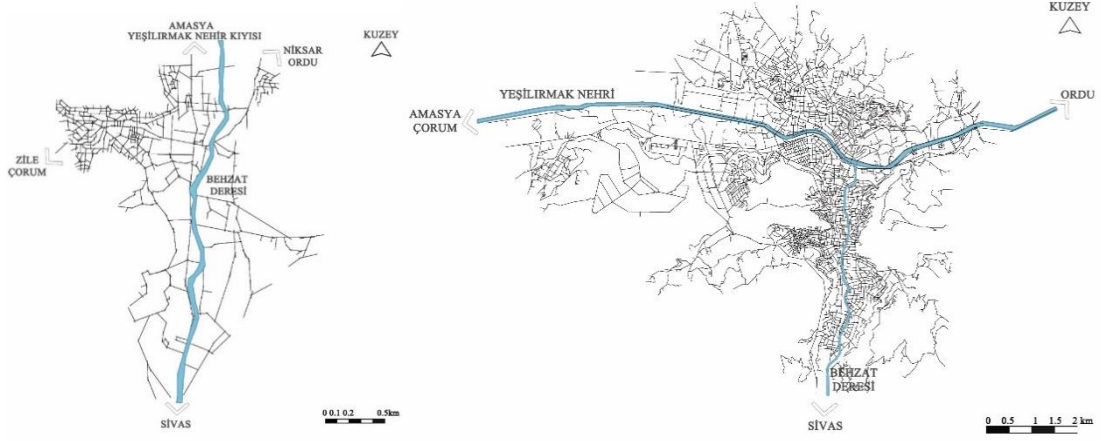
Tokat'ın sit alanının global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yy. ve 21. yy. dönemine ait halihazır haritalar üzerinden elde edilen sinerji değeri 0.72 olarak tespit edilmiştir. Sinerji değerinin incelenen iki dönemde değişmediği belirlenmiştir.

D. Tokat'ın Kentsel Ölçekte Kimlik Değişimi

Tokat kentinin 19. ve 21. yüzyıl dönemlerine ait halihazır planları üzerinden hazırlanan aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax yöntemi ile analiz edilmiştir. Çalışma kapsamında Çöteli (2011) tarafından hazırlanan Tokat'ın 19. yy. yerleşimi (Şekil 5.144) üzerinden aks haritası oluştururken, 21. yy. yerleşiminde Merkez İlçesi'nin halihazır haritası kullanılarak aks haritası oluşturulmuştur (Şekil 5.145). Tokat'ın kent yerleşiminin analiz edilmesinde diğer ilçeler çalışma kapsamı dışında tutulmuştur.



Şekil 5.144. Tokat kenti 19.yüzyıl kent yerleşimi (Çöteli, 2011)



Şekil 5.145. Tokat kenti aks haritaları a) 19. yy. aks haritası b) 21. yy. aks haritası

Tokat kentinin 19. yüzyıl dönemine ait halihazır harita üzerinden hazırlanan aks haritasında; 466 bağlantı varken, bu değer 21. yüzyılda 5138 bağlantıya yükselmiştir (Tablo 5.33 ve Tablo 5.34). Toplam derinlik değerinin ve bağlantı sayısının artışı kent gelişiminin oranını göstermektedir.

Tablo 5.33. Tokat kentinin analiz sonuçları

		Kent	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Kentsel	19. Yüzyıl	Tokat	9.87	4580.06	466
Ölçekte	21. Yüzyıl	Tokat	22.45	115348.00	5138

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.34. Tokat kentinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

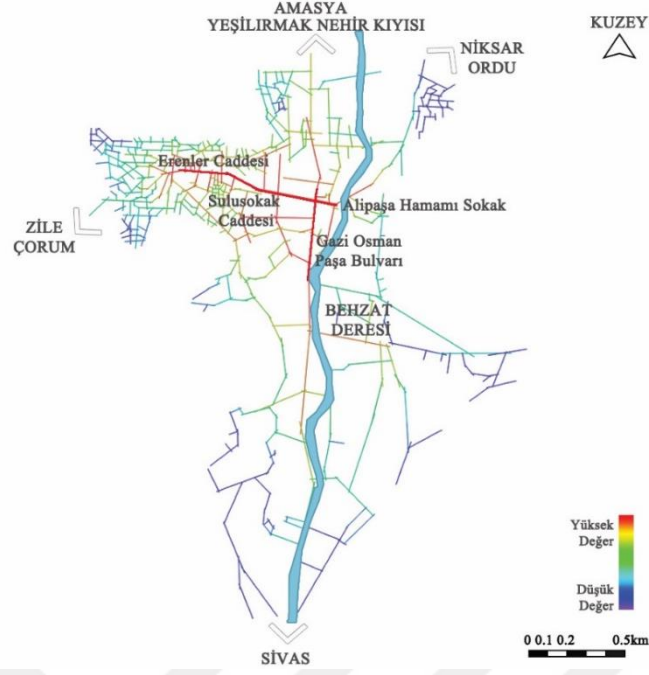
		Kent	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kentsel	19. Yüzyıl	Tokat	0.75	1.55	3.23	0.37	0.58
Ölçekte	21. Yüzyıl	Tokat	0.49	1.38	2.84	0.37	0.65

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

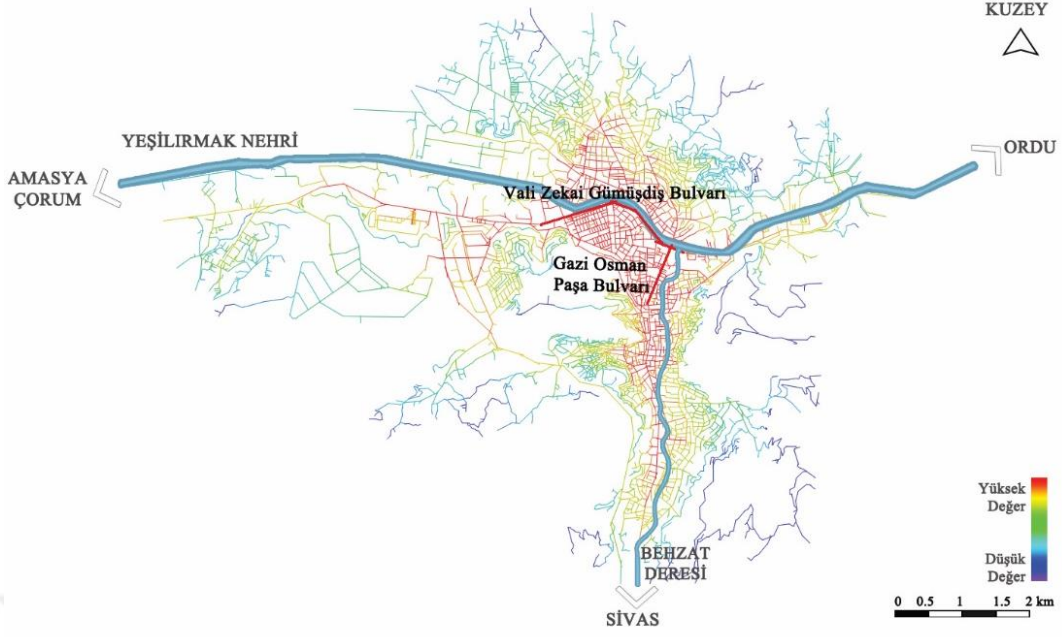
Bağlılık Analizi Sonuçları

Tokat kentinin bağlılık değerinin değişimini incelendiğinde; 19. yy. ortalama bağlılık değeri 3.23 olarak tespit edilirken; 21. yy. bağlılık değeri 2.84 olarak elde edilmiştir. Analiz sonuçları karşılaştırıldığında kentin 21. yüzyıl bağlılık değerinin 19.



Şekil 5.148. Tokat kentinin 19. yüzyıl bütünleşme haritası

Tokat'ın 21. yy. yerleşiminin bütünleşme haritası incelendiğinde, Vali Zekai Gümüşdiş Caddesi ve Gazi Osman Paşa Bulvarı'nın yüksek bütünleşme değerine sahip olduğu görülmektedir (Şekil 5.149). Tokat'ın tarihi kent merkezi ile Yeşilırmak Nehri arasında yer alan Gazi Osman Paşa Bulvarı kentin yeni yerleşim alanlarına ulaşımı sağlamaktadır. Amasya ve Turhal ile bağlantıyı sağlayan Vali Zekai Gümüşdiş Caddesi ise Yeşilırmak Nehri kıyısında akarsuya paralel bir caddedir. Kentin 19. yy. yerleşiminde en bütünleşik akslar tarihi kent merkezindeyken, 21. yy.'da en bütünleşik aksların Yeşilırmak Nehri kıyısında yer alan yeni gelişim alanlarına doğru taşındığını göstermektedir. Kentin 21. yy. yerleşiminde Behzat Deresi daraltılarak öneminin kaybedilmesine rağmen, Yeşilırmak Nehri ve kıyısı öne çıkmıştır. Yeşilırmak Nehri'nin iki yakasında gelişen yeni kentin kıyısında yer alan aksların bütünleşme değerinin yüksek olması kent ile kıyının entegre edildiğini göstermektedir. Fakat akarsuyun Vali Zekai Gümüşdiş Bulvarı'nın kotundan oldukça düşük olması, kent içinde akarsuyun algılanmasına neden olmaktadır.



Şekil 5.149. Tokat kentinin 21. yüzyıl bütünleşme haritası

Sayısal Okunabilirlik Analizi Sonuçları

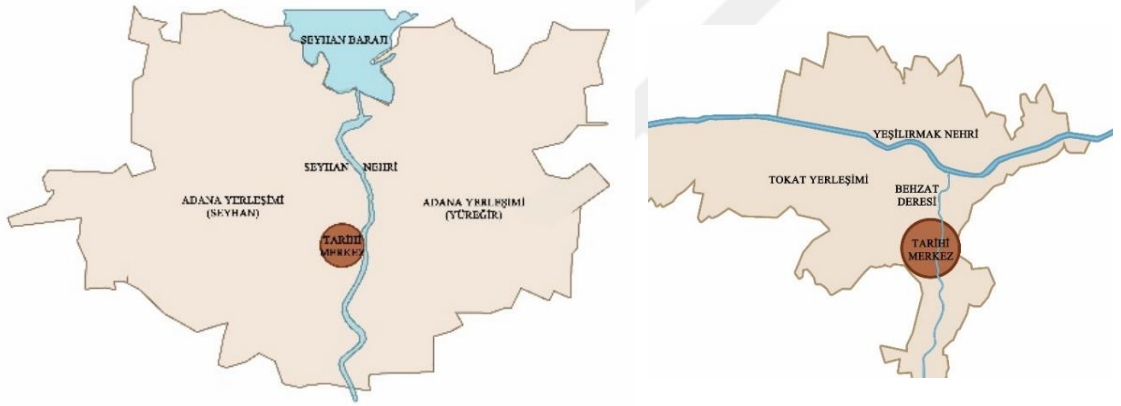
Tokat'ın global bütünleşme ve bağılılık değerleri arasındaki korelasyon değeri (R) ile elde edilen sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yy. ve 21. yy. sayısal okunabilirlik değeri 0.37 olarak tespit edilmiştir. İncelenen dönemlerin sayısal okunabilirlik değeri değişmemiştir. Fakat akarsuyun kentin okunabilirliğine katkısı tartışıldığında; Tokat'ın 19. yy. yerleşiminde doğuda Behzat Deresi ile sınırlandırılırken, akarsuyun daraltılması ve bulvarların açılmasıyla varlığı algılanamayan akarsu günümüzde işlevini kaybetmiştir. 21. yy. yerleşiminin tarihi kent merkezinden Yeşilirmak Nehri'ne doğru gelişmesi ve gelişimin kuzey yakasına sıçrama göstermesi ile akarsu kent içinde kalmıştır. Yol kotunun yüksek olması nedeni ile algılanması zorlaşan Yeşilirmak Nehri'nin çevresinde kıyı düzenleme çalışmaları yapılmış ve kentli-akarsu ilişkisi gelişmeye başlamıştır.

Sinerji Analizi Sonuçları

Tokat'ın global bütünleşme ve yerel bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değeri analiz sonuçları incelendiğinde; kentin 19. yy. yerleşimine ait sinerji değeri 0.58 olarak tespit edilirken, 21. yy. dönemine ait sinerji değeri 0.65 olarak tespit edilmiştir. Yerel bütünleşme değerinin artması sinerji değerinin artmasına neden olmuştur.

5.3.3.3. Kategori III'ün Karşılaştırmalı Analizi

Çalışma kapsamında akarsu kıyısında tarihi dokunun kaybedildiği kentlerin sınıflandırıldığı Kategori III'de Adana ve Tokat kentleri incelenmiştir. Bu kategoride yer alan kentlerin 19. ve 21. yy. yerleşimlerinin oluşturulan aks haritaları Space Syntax parametrelerine göre analiz edilmiştir. Kentlerin tarihi merkezleri incelendiğinde; Adana Seyhan Nehri'nin batısında tek yakada sur yerleşimi olarak kurulurken, Tokat Behzat Deresi'nin tek yakasında bir kale çevresinde kurulmuştur (Şekil 5.150). Tepebağ Höyüğü'nde kurulan Adana tarihi kent yerleşiminin çevresinde gelişerek Seyhan Nehri'nin doğu ve batısına yayılmıştır. Yüksek bir tepede yer alan kalenin eteklerinden Behzat Deresi'ne kadar yer alan bölgede kurulan Tokat Yeşilırmak Nehri'nin kuzey ve güneyinde gelişmiştir. Seyhan Nehri'nin ve Yeşilırmak Nehri'nin tek yakasında kurulan Adana ve Tokat, tarihsel süreç içinde gelişmesiyle akarsular kent içinde kalmışlardır.



Şekil 5.150. Adana ve Tokat'ın kent yerleşimleri ve tarihi merkezlerinin akarsu ile ilişkisi

Kentlerin 19. yy. haritaları üzerinden elde edilen sayısal okunabilirlik değerleri incelendiğinde; okunabilirlik değeri 0.41 olan Adana'nın, okunabilirlik değeri 0.37 olan Tokat'tan daha anlaşılabilir olduğu görülmektedir. Kentlerin 21. yy. haritaları üzerinden elde edilen sayısal okunabilirlik değerleri incelendiğinde ise; 0.37 değeri ile Tokat'ın, 0.21 değerine sahip olan Adana'dan daha anlaşılabilir olduğu tespit edilmiştir (Tablo 5.35). Kentlerin incelenen dönemlerdeki sayısal okunabilirlik değerleri karşılaştırıldığında, Tokat'ın okunabilirlik değeri sabit kalmasına rağmen, Adana'nın okunabilirlik değerinde azalma meydana gelmiştir. Kentsel büyüme oranı bakımından Adana'nın gelişme oranının Tokat'a kıyasla fazla olması kentin sayısal okunabilirlik değerinin düşmesine yol açmıştır.

Kentsel sit alanlarının analiz sonuçları incelendiğinde; 19. yy. yerleşimin sayısal okunabilirlik değeri 0.40 olan Adana'nın, 0.46 değerine sahip olan Tokat'tan daha düşük değere sahip olduğu ortaya çıkmıştır. Kentlerin 21. yy. yerleşimlerinde, sayısal okunabilirlik değeri 0.54 değeri ile Adana'nın kentsel sit alanı, 0.43 değerine sahip olan Tokat'ın kentsel sit alanından daha anlaşılabilir olduğu tespit edilmiştir (Tablo 5.35). Yapılan analizler karşılaştırıldığında; Adana'nın kentsel sit alanının sayısal okunabilirlik değerinin artmasına rağmen, Tokat'ın kentsel sit alanının okunabilirlik değeri azalmıştır. Adana'nın kentsel sit alanı Tepebağ ve Kayalıbağ bölgesinin geleneksel dokusu akarsuyun yol açtığı taşkınlar, Ermeni Olayları sırasında meydana gelen yangınlar ve 1998 yılında meydana gelen depremle büyük ölçüde tahrip olmuş ve tarihi doku kaybedilmiştir. Tarihi kent merkezinde açılan yeni caddeler sayısal okunabilirliğin artmasını sağlamıştır. Tokat'ın kentsel sit alanında organik dokuyu oluşturan geleneksel sokakların korunması sayısal okunabilirliğin Adana ile kıyasla düşük olmasına neden olmuştur.

Tablo 5.35. Kategori III'ün Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

				Kentler	Bütünleşme Değeri (HH)	Bütünleşme Değeri (HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik (Korelasyon)	Sinerji Değeri
Kategori I	Kent Yerleşimleri	19.	Adana		1.04	1.65	3.30	0.41	0.74
		Yüzyıl	Tokat		0.75	1.55	3.23	0.37	0.58
		21.	Adana		3.52	0.81	1.90	0.21	0.57
		Yüzyıl	Tokat		0.49	1.38	2.84	0.37	0.65
		19.	Adana		1.68	1.05	3.31	0.40	0.78
		Yüzyıl	Tokat		0.90	1.61	3.34	0.46	0.72
	Sit Alanları Yerleşimleri	21.	Adana		1.40	1.86	3.17	0.54	0.91
		Yüzyıl	Tokat		0.91	1.63	3.37	0.43	0.72

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

20. yy.'a kadar Tepebağ ve çevresinde yerleşen Adana, Cumhuriyet Dönemi'nde Jansen tarafından hazırlanan imar planlarıyla tarihi çekirdeği kuzeyinde belirlenen gelişme alanlarına doğru yayılmıştır. Çukurova'da düz bir bölgede kurulan Adana'nın tarihi sit alanında genişliği 200 m olan Seyhan Nehri direk olarak algılanarak kentin imgesi haline gelmiştir. Bir tepede kale kenti olarak kurulan Tokat, 20. yy.'a kadar kale eteklerinden Behzat Deresi'ne kadar uzanan bir yerleşimken, 21. yy.'da kuzeyde yer alan Yeşilirmak Nehri'nin kıyısında bulunan düz alana yayılmıştır. Doğal kimlik

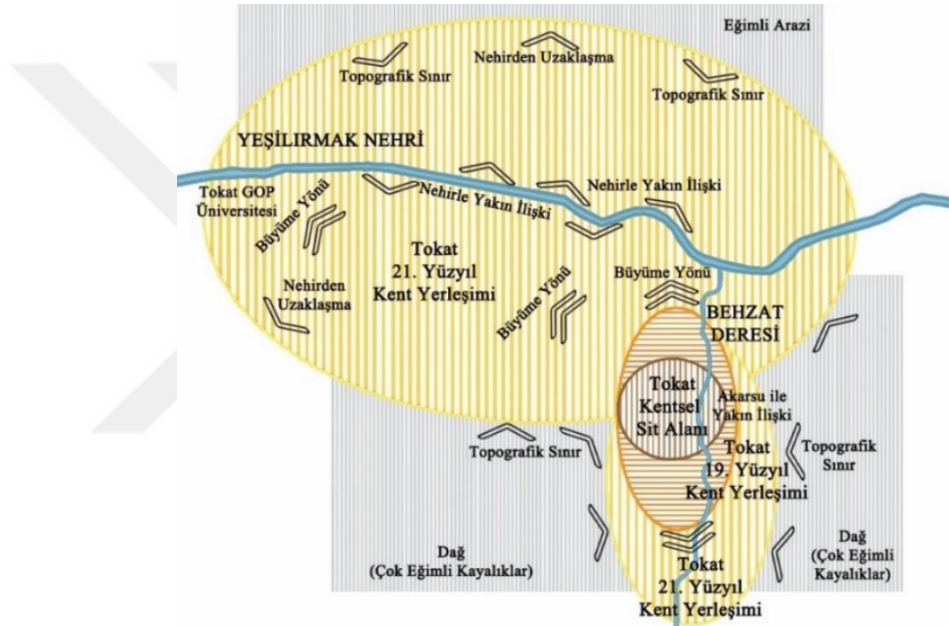
bileşenlerinden biri olan coğrafi konumları incelendiğinde; Akdeniz Bölgesi'nde yer alan Adana kentinin gelişen sanayi alanlarının ve tarım alanlarında mevsimlik iş imkanı oluşturmasıyla Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nden yoğun göç alması kentin plansız gelişmesine yol açmıştır. Orta Karadeniz Bölgesi'nde dağlık bir topografyada yer alan Tokat'ın tarım kenti olması, kentleşme sonucunda nüfus hareketlerinde Adana'ya kıyasla bir değişme olmamıştır.

Seyhan Nehri kıyısında tek yakada kurulmuş olan Adana'nın kent gelişimi incelendiğinde; tarihi kent merkezinin batı ve kuzeyine doğru gösterdiği görülmektedir. Sanayi alanlarının ve İncirlik Havaalanı'nın akarsuyun karşı yakası olan doğu yakasında planlanması kent yerleşiminin iki yakaya yayılmasını sağlamıştır. Çukurova'nın verimli topraklarında kurulmuş olan Adana'nın tarihi kent merkezi güneyde tarım alanları ile kuzeyde ise Seyhan Barajı ile kent gelişim sınırlandırılmaktadır. Akarsu kıyısının rekreasyon alanları kullanılarak akarsu ile kentin bütünleşmesi sağlanmıştır. Ayrıca barajın manzara sağlamasından dolayı kentin rant alanı haline gelmiş ve çevresinde konut alanları ile bütünleşmiştir. Çukurova Üniversitesi'nin kentin doğu yakasında, baraj kıyısında kurulması da su kıyısının öne çıkmasını sağlamaktadır. Fakat kentin altıncı büyük şehir olması ve hızlı plansız gelişmesi sonucunda 15 ile 20 katlı yapıların yapılmasına olanak tanınması nedeniyle akarsu kıyı dışında kent içinde algılanamamaktadır (Şekil 5.151).



Şekil 5.151. Adana kentinin gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesi/ayrışmasında sınırlayıcılar

Behzat Deresi kıyısında kurulmuş olan Tokat'ın kent gelişimi incelendiğinde ise; akarsuyunun kıyısında güney ve kuzey aksı boyunca gelişerek Yeşilırmak Nehri'ne kadar uzanmıştır. Günümüzde Behzat Deresi'nin kısmen kurumuş ve kent içinde algılanamamasına rağmen, Yeşilırmak Nehri kent içinde algılanabilmektedir. Yeşilırmak Nehri'nin kuzey ve güney yönünde yerleşen Tokat'ın çevresi çok eğimli kayalıklarla çevrilidir. Eğimli bir arazide kurulan tarihi kent merkezinin doğu ve batısı çok eğimli kayalıklarla sınırlı olduğundan, kent Yeşilırmak Nehri kıyısına doğru genişlemiştir. Yerleşime olanak tanınması nedeniyle kent akarsuyun doğu batı yönünde açtığı vadide gelişmiştir (Şekil 5.152).



Şekil 5.152. Tokat kentinin gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesi/ayrışmasında sınırlayıcılar

Kentsel kimlik bileşenlerinden biri olan toplumsal kimlik bileşenleri incelendiğinde; Adana'nın nüfusu 2.220.125 iken; Tokat'ın nüfusu 612.646'dır. Adana'nın nüfusunun fazla olması kentin hızlı kentleşmesine yol açmış ve yeni yerleşim yerlerinin nehre göre uzakta konumlanmasına yol açmıştır. Tokat ile kıyaslandığında Adana'da nehrin kent içinde hissedilmesi ve bütünleşmesi kentin yayılmasından dolayı engelleyen nedenlerden olmuştur. Adana ve Tokat kıyaslandığında akarsu kıyısında yeni yerleşim olan kentler bakımından benzerlik taşımaktadır. Günümüz yerleşimleri kıyaslandığında ise; kentlerin artan nüfus ve kentleşme gibi çeşitli nedenlerle birlikte gelişmesiyle akarsu kıyısından uzaklaştığı görülmektedir. Fakat her iki kentte kıyı

alanları rekreasyon alanları oluşturması, kentlerin kimlik bileşenleri olması sebebiyle turizm amaçlı kullanılmaktadır.

5.3.4. Kategorilerin Karşılaştırma Analizi

Çalışma kapsamında kentlerin akarsu kıyısı kimliğini yansıtan anıtsal ve sivil mimari yapıların korunabilirliği göz önüne alınarak dört kategoride sınıflandırma yapılmış ve tarihi kent merkezi akarsu ile ilişkili olan üç kategori incelenmiştir. Araştırma kapsamına dahil edilen üç kategoride yer alan kentlerden nüfus sabit değişkenine bağlı olarak altı kent çalışmanın örneklem alanı olarak irdelenmiştir. Kentlerin günümüz yerleşimleri incelendiğinde; Kategori I (Diyarbakır ve Edirne) akarsulara teğetsel konumda yer alan kentleri ifade ederken, Kategori II (Antakya ve Amasya) ve Kategori III (Adana ve Tokat) akarsuların kentin içinden geçtikleri gruptur. Tarihi kimliği korunmuş kentler Kategori II, Kategori III’de kıyısı yerleşimlerinde tarihi kimliği kaybedilerek yeni yerleşimin bulunduğu kentler analiz edilmiştir. Bu bölümde ise; çalışma kapsamında örneklem alan olarak belirlenen ve üç kategoride sınıflandırılan altı örneklem kentin anıtsal ve sivil mimari örnekleri yapı ölçeğinde, kentsel sit alanları doku ölçeğinde, merkez ilçeleri ise kent ölçeğinde karşılaştırma olarak analiz edilerek, kıyısı yerleşimlerinin kuruluşunda ve gelişiminde etkili olan parametreler belirlenmiştir.

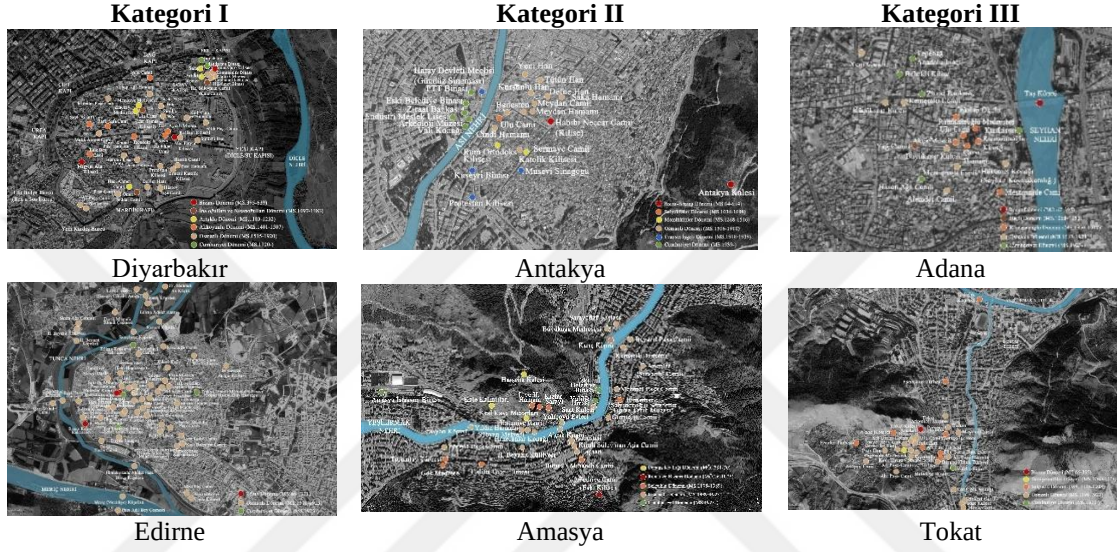
5.3.4.1. Yapı Ölçeğinde Karşılaştırma

Çalışma kapsamında alan araştırması yapılan örneklem kentlerin yapı ölçeğinde analizlerinin yapılması amacıyla anıtsal ve sivil mimari yapılarının akarsulara göre, yapıldıkları dönem ve mimari kimlik özellikleri tespit edilmiştir. Çalışmanın örneklem alanını oluşturan kentlerin eski ve yeni kent dokusu arasındaki yüzdelik oran belirlenerek, kentin gelişme oranı ve korunabilir alanın tespiti sağlanmaya çalışılmıştır.

Kentlerin tarihi yapılarının konumları incelendiğinde; Diyarbakır’ın Bizans, İnaloğulları, Nisanoğulları, Artuklu, Akkoyunlu, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi’ne ait anıtsal yapıları Dicle Nehri’nin doğu yakasında Suriçi’nde konumlandığı görülmektedir. Edirne’nin Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi’ne ait anıtsal yapıları Tunca Nehri’nin doğusunda Kaleiçi ile çevresinde ve akarsuyun batı yakasında Sarayıçi’nde yer almaktadır. Antakya’nın Roma, Bizans, Selçuklu, Memlükler, Osmanlı, Fransız işgali ve Cumhuriyet Dönemi’ne ait tarihi yapıları Asi Nehri’nin doğu ve batı yakasında yer aldığı görülmektedir. Amasya’nın Pontus, Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi’ne ait anıtsal yapıları Yeşilırmak Nehri’nin güney ve kuzey yakasında akarsu

kıyısı boyunca yerleşmiştir. Adana'nın Roma, Haçlı, Ramazanoğulları, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'ne ait anıtsal yapıları Seyhan Nehri'nin yalnızca batı yakasında Tepebağ Höyüğü ve çevresinde yer almaktadır. Tokat'ın Bizans, Danişmentliler, Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'ne ait anıtsal yapıları ise Behzat Deresi'nin batı yakasında ve Yeşilirmak Nehri'nin güneyinde bulunmaktadır (Tablo 5.36).

Tablo 5.36. Kentlerin anıtsal yapılarının konumlarının akarsu ile ilişkisi



Kategori I'de yer alan ve akarsuya göre yerleşim biçimi teğetsel konumda yerleşen kentler kategorisinde 19. yy. yerleşimleri ve tarihi yapıları bakımından incelendiğinde; Diyarbakır'da akarsuyun tek yakasında konumlanırken, Edirne'de akarsuyun iki yakasında yer aldığı görülmektedir. Kategori II'de yer alan kentlerin 19. yy. yerleşimleri ve tarihi yapıları akarsuyun iki yakasında bulunurken, Kategori III'de yer alan kentlerin akarsuyun tek yakasında konumlandığı görülmektedir. 19. yy. ve 21. yy. yerleşimleri Dicle Nehri'nin batısında tek yakada gelişmiş olan Diyarbakır kenti, kıyaslanan dönemler arasında akarsuyun doğu yakasına dair imar ve planlama çalışmaları yapılmasına rağmen batı yakası ile sınırlı kalmıştır. 19. yy. yerleşimi Tunca Nehri'nin doğu ve batı yakasında yer alan Edirne kenti, 20. ve 21. yy.'da akarsuyun yalnızca doğu yakasında gelişmiş ve batı yakasında yer alan mahalleler merkez ilçe sınırları dışında tutularak bağlantı koparılmıştır. 19. yy. yerleşimi Asi Nehri'nin doğusunda yer alan Antakya, Seyhan Nehri'nin batı yakasında bulunan Adana ve Behzat Deresi'nin batısında yer alan Tokat kentleri, 21. yy.'da akarsuyun diğer yakalarında gelişerek iki yakaya yayılan bir yerleşim haline gelmiştir.

Kentsel kimlik bileşenlerinden yapay kimlik bileşenleri olan geleneksel konutlar ait oldukları dönemin sokak dokusu, konut tipolojisi, cephe anlayışı, yapı malzemesi, inşaat teknikleri, teknolojileri ve sosyo-kültürel yapısı hakkında bilgi vermektedirler. Akarsu kıyısında yerleşen kentlerin günümüze kadar ulaşan örneklerinin korunması, yeni döneme adapte edilerek sürdürülebilirliğinin sağlanması ve yerel kimliğin gelecek nesillere aktarılması kültürel mirasın sürekliliğin sağlaması bakımından önem arz etmektedir. Yapılan alan çalışmasında konutların günümüze ulaşan örneklerinin konumları incelendiğinde; Diyarbakır, Adana ve Tokat'ta akarsuyun batısında, Edirne ve Antakya'da akarsuyun doğusunda, Amasya'da akarsuyun kuzeyinde yer aldıkları görülmektedir. Bu kentlerde koruma çalışmaların başlamasıyla kentsel sit alanları ilan edilmeye başlamış ve anıtsal ve sivil mimari yapıların tescil edilmesine yönelik kararların alınmaya başlaması kentlerin kimliklerinin korunmasına dair en önemli adımlar olmuştur. Fakat kentleşmenin en önemli sorunlarından biri olan kentlerin hızla gelişmesi tarihi merkezlerde yoğunluğun artmasına neden olmuştur. Tescil kararların gecikmesi geleneksel konutların yıkılarak ticari rant adı altında yüksek yapılar yapılmasına ve tarihi çekirdeğin kimliğinin kaybedilmesine yol açmıştır.

Çalışma kapsamında incelenen kentlerin Türkiye Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu tarafından kentsel sit alanı ilanları ve tescil kararları incelenmiştir. Bu kapsamda Diyarbakır'ın 1992 yılında kentsel sit alanı ilan edilmesiyle 267 anıtsal ve sivil mimari yapı tescil edilmiştir. Diyarbakır'ın coğrafi konumu sebebi ile Suriçi'nde yer alan yapıların yaşanan terör olayları neticesinde büyük ölçüde zarar gördüğü tespit edilmiştir. Diyarbakır'ın tarihi yerleşiminin akarsu kıyısından yüksek bir noktada sur içinde kurulması, yerleşimi Dicle Nehri taşkınlarına karşı korumuştur. Diyarbakır geleneksel konutlarının yapı malzemesi olarak bazalt taşı kullanılması yapıların kerpiç ve ahşap malzemeye göre daha dayanıklı olmasını sağlamaktadır. Edirne'nin 1973 ve 1976 yılında yapı ölçeğinde koruma ve tescil kararları alınmış, 1985 yılında kentsel sit alanı ilan edilmiş, 2006 yılında ise 88 anıtsal yapı ve 365 sivil mimari örneği olmak üzere 453 yapının tescil edilmiştir. Edirne Meriç ve Tunca nehirlerinin teğetsel olarak sınırladığı Kaleiçi'nde 1903 yılında meydana gelen büyük yangın sırasında 1270 konut kaybedilmesine yol açmıştır. Edirne'nin bitişik nizam olarak inşa edilmiş sivil mimari örneklerinde ahşap yapı malzemesi kullanılması yangın sırasında dayanıksız olmasına ve yapıların kullanılamaz hale gelmesine neden olmuştur. Antakya'nın 1975 ve 1990 yılında kentsel ve arkeolojik sit alanı ilan edilmesi ile 99 anıtsal ve 190 sivil mimari yapı örneği olmak üzere toplam 289 yapı tescil edilerek

koruma altına alınmıştır. Asi Nehri'nin doğu yakasında yer alan geleneksel konutlar taşkın, deprem ya da yangın gibi herhangi bir doğal afete maruz kalmaması ve yapı malzemesinde dayanıklı olan taş malzeme kullanılması yapıların günümüze kadar ulaşmasında önemli bir etmendir. Amasya'nın 1992 yılında kentsel sit alanı ilanı ile 73 anıtsal ve 126 sivil mimari yapı olmak üzere toplam 199 yapı tescillenerek koruma altına alınmıştır. Amasya'da 1915 yılında çıkan yangın, 1948 yılında Yeşilırmak Nehri'nin taşması ve 1938 yılında meydana gelen deprem sonucunda akarsuyun güney yakasında yer alan konutlar zarar görmüştür. Geleneksel konutların kullanılamaz hale gelmesi ve yıkılmasıyla akarsuyun güney yakasının kimliği kaybedilmiştir. Fakat akarsuyun kuzey yakasında yer alan konutların tescillenerek korunması, akarsuyun tek yakasında kent kimliğinin korunmasına katkıda bulunmuştur. Adana'nın 1967 ve 1994 yılında kentsel sit alanı kararının alınmasıyla 266 anıtsal ve sivil mimarlık örneği tescil edilerek koruma altına alınmıştır. Adana'nın kerpiç malzeme kullanılan geleneksel sivil mimari yapıları Seyhan Nehri'nin yıllar içinde sürekli taşkınlara yol açması ve 1998 yılında meydana gelen deprem sonucunda tarihi kent merkezini oluşturan yapıların büyük çoğunluğunun yıkılması kentin kimliğinin kaybedilmesine neden olmuştur. Tokat'ta ise 1981 ve 1984 yılında 181 yapı tescillenirken, 1992 yılında ise 86 anıtsal ve 122 sivil mimari yapı olmak üzere toplam 208 yapı tescil ile koruma altına alınmıştır.

Çalışma kapsamında kentlerin anıtsal ve sivil mimarlık örneklerinin bulunduğu eski doku ile yeni yerleşim alanlarının kapladığı yeni dokunun alanları Tablo 5.37.'de verilmiştir. Diyarbakır'ın Dicle Nehri'nin batısında yer alan eski kent dokusu 160 ha, yeni doku alanı ise 8480 olarak belirlenmiştir. Edirne'nin Tunca Nehri'nin iki yakasında yer alan eski dokusu 140 ha iken, tek yakada yer alan yeni doku 25 ha alan kaplamaktadır. Antakya'nın Asi Nehri ile Habibi Neccar Dağı arasında kalan bölgede yer alan eski kent dokusu 245 ha iken, akarsuyun iki yakasında yer alan yeni kent dokusu 1360 ha'dır. Eski ve yeni yerleşim alanı Yeşilırmak Nehri'nin iki yakasında yer alan Amasya'nın eski kent dokusu 25 ha iken, yeni kent dokusu 1605 ha'dır. Adana'nın Seyhan Nehri'nin batısı yakasında yer alan eski dokusu 85 ha, akarsuyun iki yakasında yer alan yeni kent dokusu ise 15940 ha'dır. Tokat'ın Behzat Deresi'sin batısında konumlanan eski doku 95 ha iken, Yeşilırmak Nehri'nin iki yakasında gelişen yeni doku 2795 ha alan kaplamaktadır. Kentlerin tarihsel ve mimari kimliklerini yansıtan anıtsal ve sivil mimari örneklerinin yer aldığı eski dokuların kentin yüzölçümüne göre kapladıkları alanın oranı incelendiğinde; Edirne %18.30 ile 1. sırada, Antakya %15 ile 2. sırada, Tokat %3.30 ile 3. sırada, Amasya %2.30 ile 3. sırada, Diyarbakır %11.85 ile 5. sırada ve Adana %0.55 ile 6. sırada yer

almaktadır. Diyarbakır, Edirne, Amasya ve Adana’da deprem, sel ve yangın gibi doğal afetlerin yanı sıra vandalizm gibi sebeplerle geleneksel dokunun tahrip edilmesi kent kimliğinin büyük ölçüde zarar görmesine neden olmuştur. Çalışma alanları arasında Edirne ve Antakya’da 1970’li yıllarda koruma çalışmalarının başlaması kentlerin korunan eski doku oranlarında birinci ve ikinci sırada yer almasını sağlamıştır.

Tablo 5.37. Örneklem alanların eski ve yeni doku yerleşim alanları

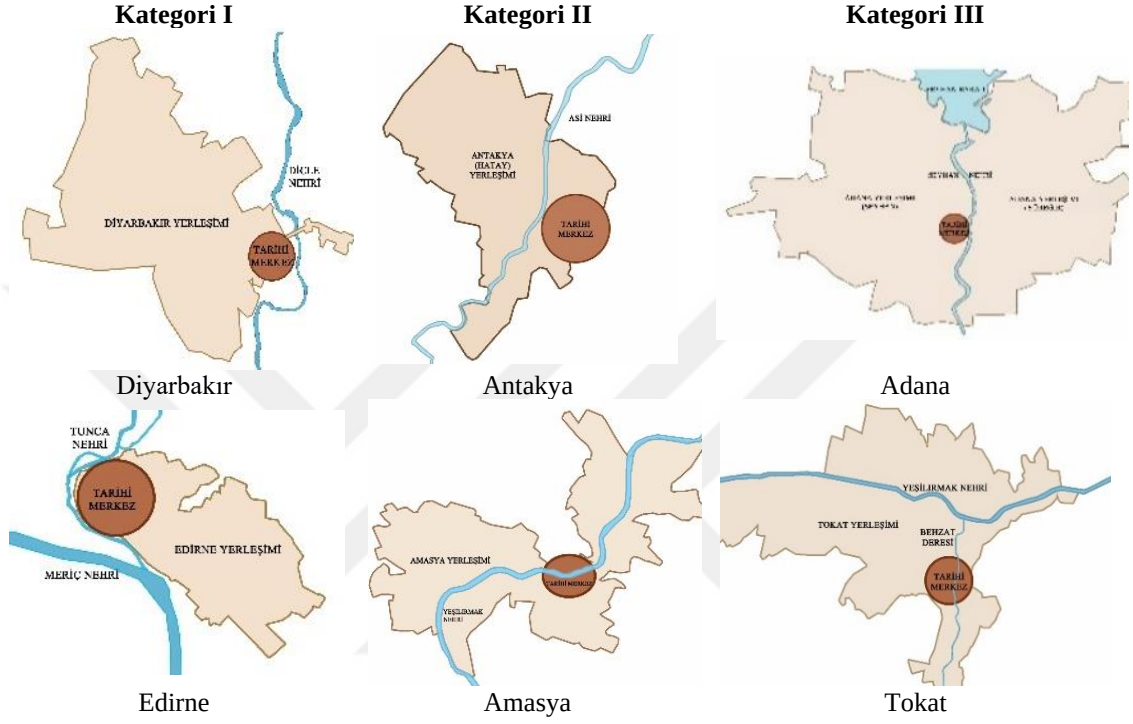
Kategori	Kent	Dönem		Alan (ha)	Yüzde (%)	Sıra
Kategori I	Diyarbakır	Eski Doku	Tek Yaka	160 ha	%1.85	5.
		Yeni Doku	Tek Yaka	8480 ha	%98.15	
		Toplam		8640	%100	
	Edirne	Eski Doku	İki Yaka	140 ha	%18.30	1.
		Yeni Doku	Tek Yaka	625 ha	%81.70	
		Toplam		765 ha	%100	
Kategori II	Antakya	Eski Doku	Tek Yaka	245 ha	%15	2.
		Yeni Doku	İki Yaka	1360 ha	%85	
		Toplam		1605 ha	%100	
	Amasya	Eski Doku	İki Yaka	25 ha	%2.30	4.
		Yeni Doku	İki Yaka	1065 ha	%97.70	
		Toplam		1090	%100	
Kategori III	Adana	Eski Doku	Tek Yaka	85 ha	%0.55	6.
		Yeni Doku	İki Yaka	15940 ha	%99.45	
		Toplam		16025 ha	%100	
	Tokat	Eski Doku	Tek Yaka	95 ha	%3.30	3.
		Yeni Doku	İki Yaka	2795 ha	%96.70	
		Toplam		2890 ha	%100	

5.3.4.2. Doku Ölçeğinde Karşılaştırma

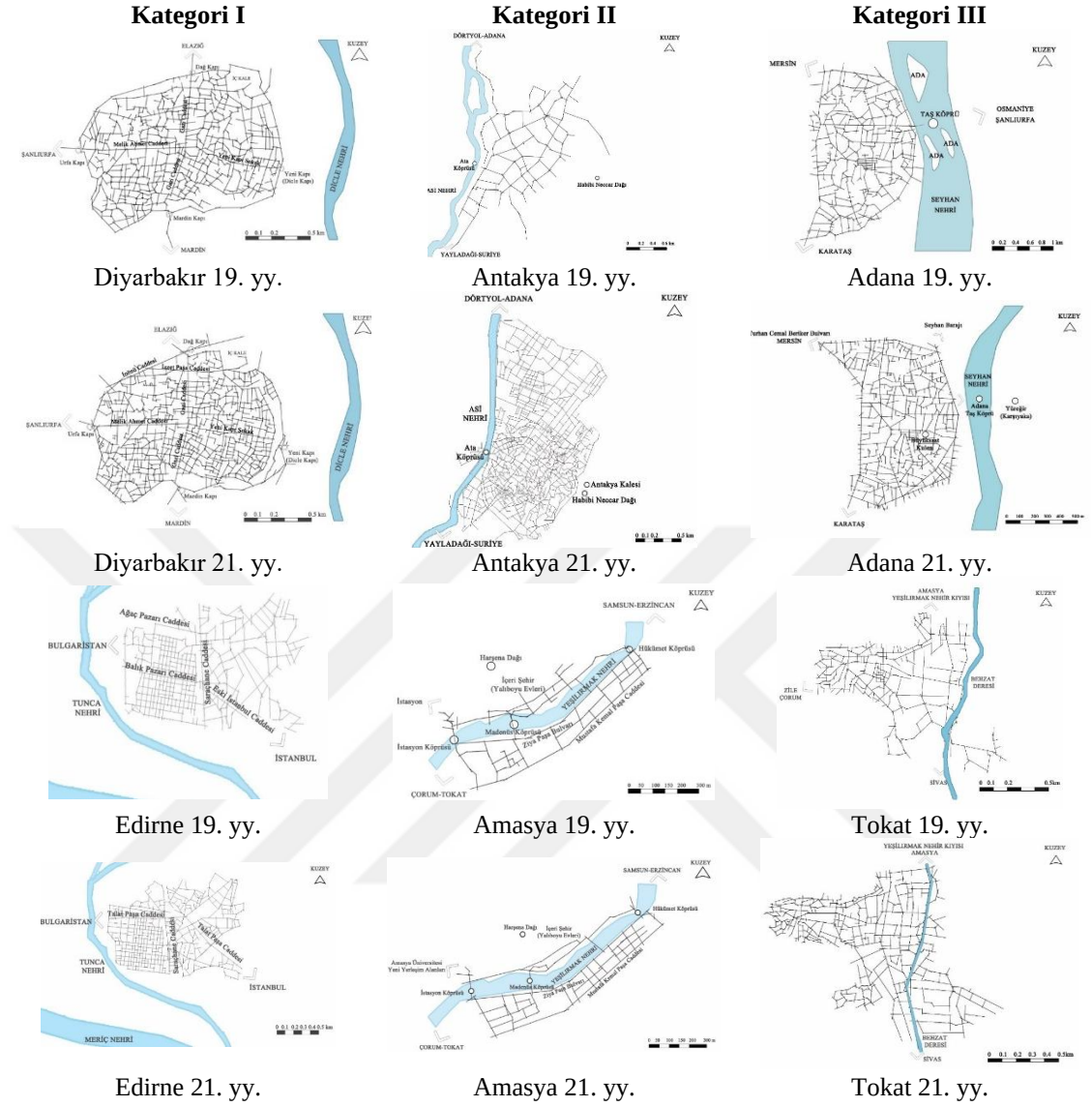
Çalışma kapsamında kentlerin doku ölçeğinde detaylı analizinin yapılabilmesi amacıyla; örneklem alan olarak belirlenen altı kentin kentsel sit alanları incelenmiştir. Tarihi kent merkezi ile akarsuların konumları incelendiğinde Diyarbakır, Edirne, Antakya ve Adana akarsuların tek yakasında yer alırken, Amasya ve Tokat akarsuyun iki yakasında kurulan kentlerdir. Tokat’ın tarihi kent merkezi Behzat Deresi kıyısında yer almasına rağmen, günümüz yerleşimi Yeşilırmak Nehri kıyısında gelişmiştir (Tablo 5.38). Dicle Nehri, Meriç Nehri ve Seyhan Nehri’nin taşması ve yerleşimlere zarar vermesinden dolayı Diyarbakır, Edirne ve Adana’nın kent merkezi nispeten akarsu

kıyısından uzak bir konumda konumlanırken, diğer kentler akarsu ile yakın ilişkide yer almaktadır. Akarsuyun debisi ve zaman zaman taşkınlara sebep olması tarihi kent merkezlerinde ve yeni yerleşim alanlarında akarsudan uzaklaşılmasına neden olarak, kent ile kıyı bütünleşmesini engellemektedir.

Tablo 5.38. Kentlerin tarihi merkezleri ile yerleşimlerinin akarsu ile ilişkisi



Kentlerin sit alanlarının akarsularla bütünleşmesi ve kıyı alanlarının erişilebilirliğinin incelenmesi amacıyla; 19. ve 21. yüzyıla ait halihazır haritaları kullanılarak Tablo 5.39'da verilen aks haritaları oluşturulmuştur. Elde edilen aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre analiz edilmiş ve sonuçlar karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Kentsel sit alanlarının aks haritaları üzerinden yapılan analizler sonucunda elde edilen veriler kategorilere göre sınıflandırılmış ve ortalama değerlere göre sonuçlar Tablo 5.40., Tablo 5.41., Tablo 5.42. ve Tablo 5.43.'de karşılaştırmalı olarak verilmiştir. İncelenen kentlerin 19. yy. ortalama derinlik değeri 6.38 olarak tespit edilirken, 21. yy. ortalama derinlik değerinin 9.47'ye yükseldiği görülmektedir. Kentsel sit alanlarının ortalama bağlantı sayısı 19. yy.'da 264.50 olarak belirlenirken, 21. yy.'da 654.33 olduğu tespit edilmiştir. Ortalama bağlantı sayısında artışın meydana gelmesi, toplam derinlik değerinin artmasına neden olmuştur. İncelenen iki yüzyıl arasında kentlerin gelişmesiyle tarihi merkeze yapılan müdahaleler derinlik değerlerini artırmıştır.

Tablo 5.39. Örneklem alanların kentsel sit alanı aks haritaları**Tablo 5.40.** 19. yy. kentsel sit alanlarının Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

Akarsu Konumu	Kategori	Kentler	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Dışından Akarsu Geçen Kentler	Kategori I	Diyarbakır	8.07	4825.66	599
		Edirne	5.78	1271.67	221
		Antakya	5.76	639.6	113
İçinden Akarsu Geçen Kentler	Kategori II	Amasya	4.53	299.08	67
		Adana	6.18	2361.07	349
		Tokat	7.34	1739.16	238
		Ortalama Değerler	6.38	1856.04	264.50
				Yüksek Olan Değer	
				Düşük Olan Değer	

Tablo 5.41. 21. yy. kentsel sit alanlarının Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

Akarsu Konumu	Kategori	Kentler	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Dışından Akarsu Geçen Kentler	Kategori I	Diyarbakır	8.07	5394.00	669
		Edirne	5.78	17062.49	892
	Kategori II	Antakya	11.56	17750.49	1536
İçinden Akarsu Geçen Kentler		Amasya	4.53	299.08	67
	Kategori III	Adana	5.51	2182.46	397
		Tokat	7.96	2896.46	365
Ortalama Değerler			9.47	7597.50	654.33

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Kentsel sit alanlarına ait aks haritalarının Space Syntax parametrelerine göre analizleri yapılarak global bütünleşme, yerel bütünleşme, bağlılık, sayısal okunabilirlik ve sinerji değerleri elde edilmiştir. Kentsel sit alanlarının 19. yy. halihazır haritaları kullanılarak hazırlanan aks haritalarının analiz sonuçlarına göre global bütünleşme değeri değerlendirildiğinde; Edirne ve Adana ortalama değer olan 0.99'ın üzerinde, Diyarbakır, Edirne, Amasya ve Tokat ise ortalamanın altındadır. Yüksek bütünleşme değeri kentsel sistem içinde daha erişilebilir bir kent yapısı olduğunu göstermektedir. Örneklem alanı içinde yer alan kentler arasında en yüksek bütünleşme değeri 1.18 ile Edirne kenti; en düşük bütünleşme değeri 0.83 ile Amasya olmuştur. Kategoriler arasında karşılaştırmalı bir analiz yapıldığında; Kategori II'de yer alan kentlerin 19. yy.'da bütünleşme değerinin düşük olduğu görülmektedir.

Kentsel sit alanlarında 19. yy. halihazır haritalarından oluşturan aks haritaları üzerinden yapılan analizler sonucunda global bütünleşme ve bağlılık değerleri arasında korelasyon değeri (R) olan sayısal okunabilirlik değerine göre değerlendirildiğinde; Edirne, Antakya ve Amasya'nın kentsel sit alanlarının ortalama değer olan 0.52'in üzerinde; Diyarbakır, Adana ve Tokat'ın kentsel sit alanları ise ortalamanın altında yer almaktadır. Sayısal okunabilirlik değerine göre kıyaslandığında; en yüksek değer 0.67 ile Antakya olduğu gözlemlenirken, 0.38 ile Tokat en düşük değere sahiptir. 19. yy.'da sayısal okunabilirlik parametresine göre kategoriler kıyaslandığında; Kategori II'de yer alan kentlerin okunabilirlik değerlerinin yüksek olduğu gözlemlenirken, Kategori III'de yer alan kentlerin ise düşük değere sahip olduğu gözlenmektedir. Hillier ve Hanson (1984) sayısal okunabilirlik değerinin 0.45 civarında olması ve 0.2'den düşük olan

değerlerin okunabilir olmayan mekanları ifade ettiği göz önünde bulundurulduğunda; 19. yy.'da Türkiye'deki akarsu kıyı yerleşimlerinin ortalama değerinin okunabilir olduğu söylenebilmektedir.

Kentsel sit alanlarının 19. yy. yerleşimlerinin analiz sonuçlarına göre yerel ve global bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değerine göre değerlendirme yapıldığında; Edirne ve Antakya'nın kentsel sit alanlarının 0.79 olan ortalama değer üstünde, Diyarbakır, Amasya, Adana ve Tokat'ın kentsel sit alanlarının ise ortalama değer altındadır olduğu tespit edilmiştir. Örneklem alanı içinde yer alan kentler arasında en yüksek sinerji değeri 0.89 ile Antakya; en düşük sinerji değeri 0.70 ile Diyarbakır olmuştur. Kategoriler arasında karşılaştırmalı bir analiz yapıldığında; Kategori III'de yer alan kentler kapalı sistemi ifade eden düşük sinerji değerine sahiptir.

Tablo 5.42. 19. yy. kent sit alanlarının Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

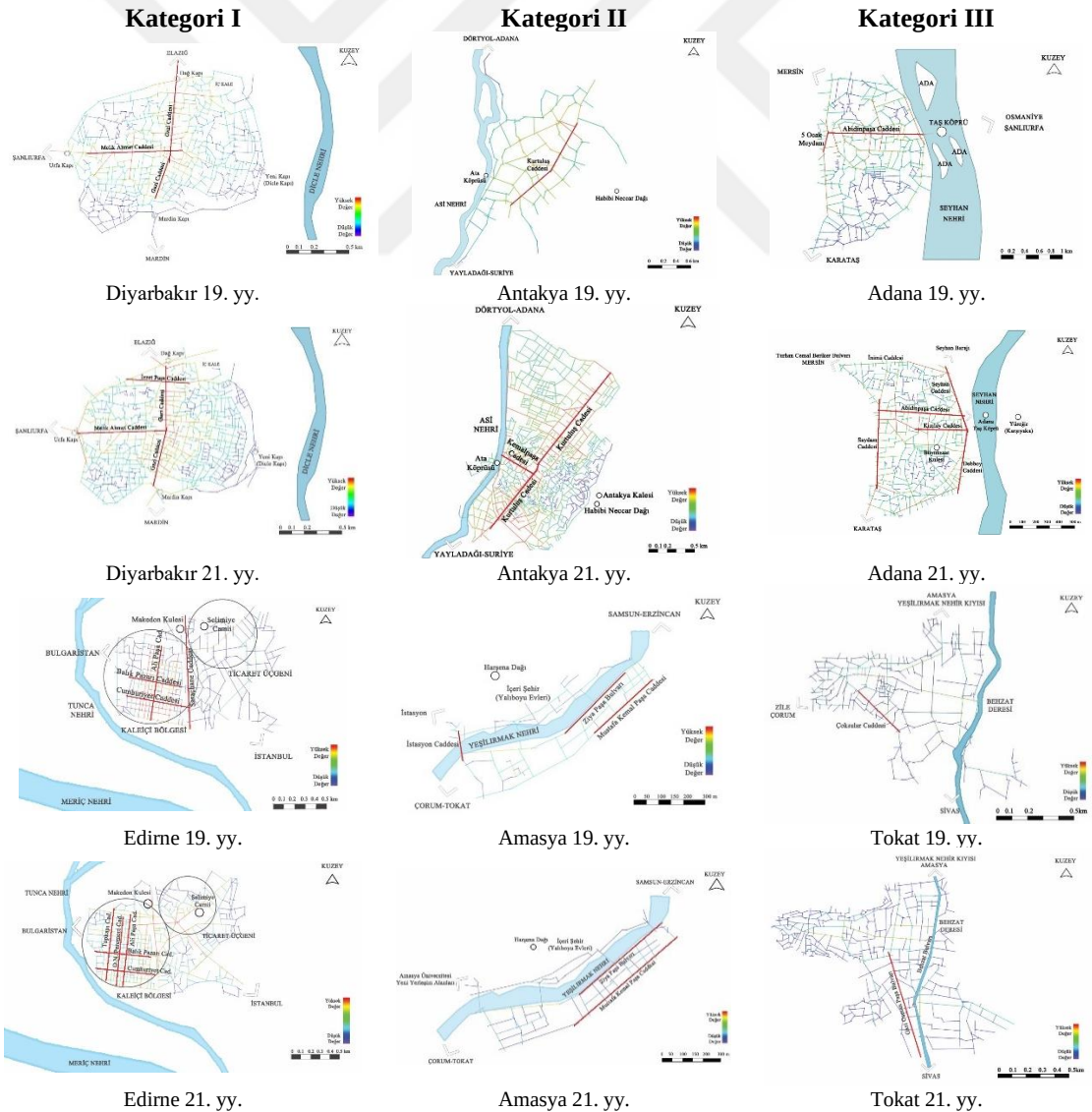
Akarsu Konumu	Kategori	Kentler	Bütünleşme Değeri(HH)	Bütünleşme Değeri(HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik(R)	Sinerji Değeri
Dışından Akarsu Geçen Kentler	I	Diyarbakır	0.98	1.68	3.39	0.38	0.70
		Edirne	1.18	1.85	4.21	0.60	0.87
	II	Antakya	0.97	1.50	3.21	0.67	0.89
		Amasya	0.83	1.35	2.81	0.60	0.76
İçinden Akarsu Geçen Kentler	Kategori	Adana	1.05	1.68	3.31	0.40	0.78
	III	Tokat	0.90	1.61	3.34	0.46	0.72
		Ortalama Değerler	0.99	1.61	3.38	0.52	0.79
						Yüksek Değer	
						Düşük Değer	

Kentsel sit alanlarının 21. yy. halihazır haritaları kullanılarak hazırlanan aks haritalarının analiz edilmesi sonucunda elde edilen global bütünleşme değeri değerlendirildiğinde; Diyarbakır, Amasya ve Adana'nın kentsel sit alanları ortalama değer olan 0.93'un üstünde; Edirne, Antakya, Tokat'ın Adana'nın kentsel sit alanları ise ortalamanın altında bir değere sahiptir. Örneklem alanı kapsamında incelenen kentler arasında en yüksek bütünleşme değeri 1.40 ile Adana; en düşük bütünleşme değeri 0.42 ile Edirne olmuştur. Kentsel sit alanlarının 19. ve 21. yy. yerleşimleri kıyaslandığında ortalama bütünleşme değeri 0.99'dan 0.93'e düştüğü görülmektedir.

Kentsel sit alanlarının 21. yy. yerleşimlerinin analizleri sonucu elde edilen sayısal okunabilirlik değerine göre değerlendirildiğinde; Amasya ve Adana'nın kentsel sit alanları ortalama değer olan 0.46'nın üzerinde; Diyarbakır, Edirne, Antakya ve Tokat'ın

Çalışma kapsamında incelenen altı kentin kentsel sit alanlarının 19. ve 21. yy. yerleşimlerinin Space Syntax Yöntemi ile yapılan analizleri sonucunda elde edilen global bütünleşme haritaları Tablo 5.44.'de verilmiştir. Bütünleşme haritalarında kırmızı olan akslar yüksek bütünleşme değerini, mavi ve mor akslar ise düşük bütünleşme değerini ifade etmektedir. Kentlerin akarsu ile bütünleşmesine yönelik yapılan araştırmada, kıyıda yer alan aksların kırmızı renkte olması kent ile akarsuyun entegre olduğunu ve kıyı yerleşiminin yoğun olarak kullanıldığını ifade etmektedir. Kıyıda yer alan aksların mavi ya da mor renkte akslar olması ulaşılabilirliği zor, derinliği fazla ve az kullanılan alanlar olduğunu göstermektedir. Kıyı alanlarında derinliği yüksek olan mavi ve aksların yer aldığı bütünleşme haritası kentin akarsu ile entegre olamadığını ve kent ile kıyı ilişkisinin düşük olduğunu yansıtmaktadır.

Tablo 5.44. Örneklem alanların kentsel sit alanının bütünleşme haritaları



Çalışma kapsamında Kategori I’de yer alan kentlerde Diyarbakır ve Edirne kale kenti olarak kurulmuşlardır. Diyarbakır organik sokak dokusuna sahipken, Edirne’nin kentsel sit alanı organik ve gridal sokak dokusundan oluşmaktadır. Sur İçi yerleşimi olan Diyarbakır’da en bütünleşik aksların kentin kale kapılarına doğru yönelen caddeler olduğu görülmektedir. Bu kapılardan Dicle Nehri’ne ulaşan Dicle Kapı yönünde yer alan aksların düşük bütünleşme değerine sahip olduğu görülmektedir. Nehir yatağı kotuna göre yüksek bir tepede kurulmuş olan Diyarbakır’ın kentsel sit alanının akarsu ile bütünleşen aksları bulunmamaktadır. Kentsel sit alanı ile akarsu arasında yer alan sur duvarları bir sınır oluşturarak, kıyı alanlarının kullanılamamasına neden olmuş ve kent ile akarsuyun ayrışmasına yol açmıştır. Bir kale yapısı olarak kurulan Edirne’nin kentsel sit alanında yer alan en bütünleşik aksların gridal Kaleiçi yerleşiminde bulunduğu görülmektedir. Kentin 19. yy. yerleşiminde bir kale kapısı akarsuya açılmaktadır. Gridal dokuda yer alan bütünleşme değeri yüksek olan akslar akarsu ile ilişkili değildir. Kategori I’de yer alan kentlerin 21. yy. kentsel sit alanları karşılaştırıldığında; kıyıda bütünleşme değerine sahip aksların olmaması akarsuyun kent yerleşimi için bir sınır oluşturduğu ve kent ile kıyının entegre edilemediği görülmektedir.

Akarsu kıyı kimliğinin korunduğu kentlerin gruplandırıldığı Kategori II’de yer alan kentler Antakya ve Amasya akarsu kıyısında kurulmuşlardır. Kentsel sit alanlarının konumları incelendiğinde Antakya Asi Nehri’nin tek yakasında, Amasya ise Yeşilirmak Nehri’nin iki yakasında kurulmuştur. Antakya’nın 19. yy.’da kentsel sit alanının bütünleşme değeri en yüksek olan aks akarsu ile ilişkili değilken, 21. yy.’da kentsel sit alanının bütünleşme değeri en yüksek olan aksın Asi Nehri ile bağlantısını sağladığı görülmektedir. Antakya’nın bütünleşme haritasın incelendiğinde, analiz edilen dönemlerde kentsel sit alanının kıyı alanlarının kullanılması ve akarsu ile kentin ilişkisinin arttığı görülmektedir. Amasya’nın kentsel sit alanının 19. yy. ve 21. yy. yerleşimleri incelendiğinde ise; analiz edilen iki dönemde Yeşilirmak Nehri’nin güney yakasında yer alan aksların en bütünleşik akslar olduğu görülmektedir. Antakya ile Amasya’nın kentsel sit alanları karşılaştırıldığında; Amasya’nın Antakya’ya göre akarsu kıyısında yer alan aksların yüksek bütünleşme değerine sahip olmasıyla kıyının kent ile nispeten daha fazla bütünleştiği söylenebilmektedir.

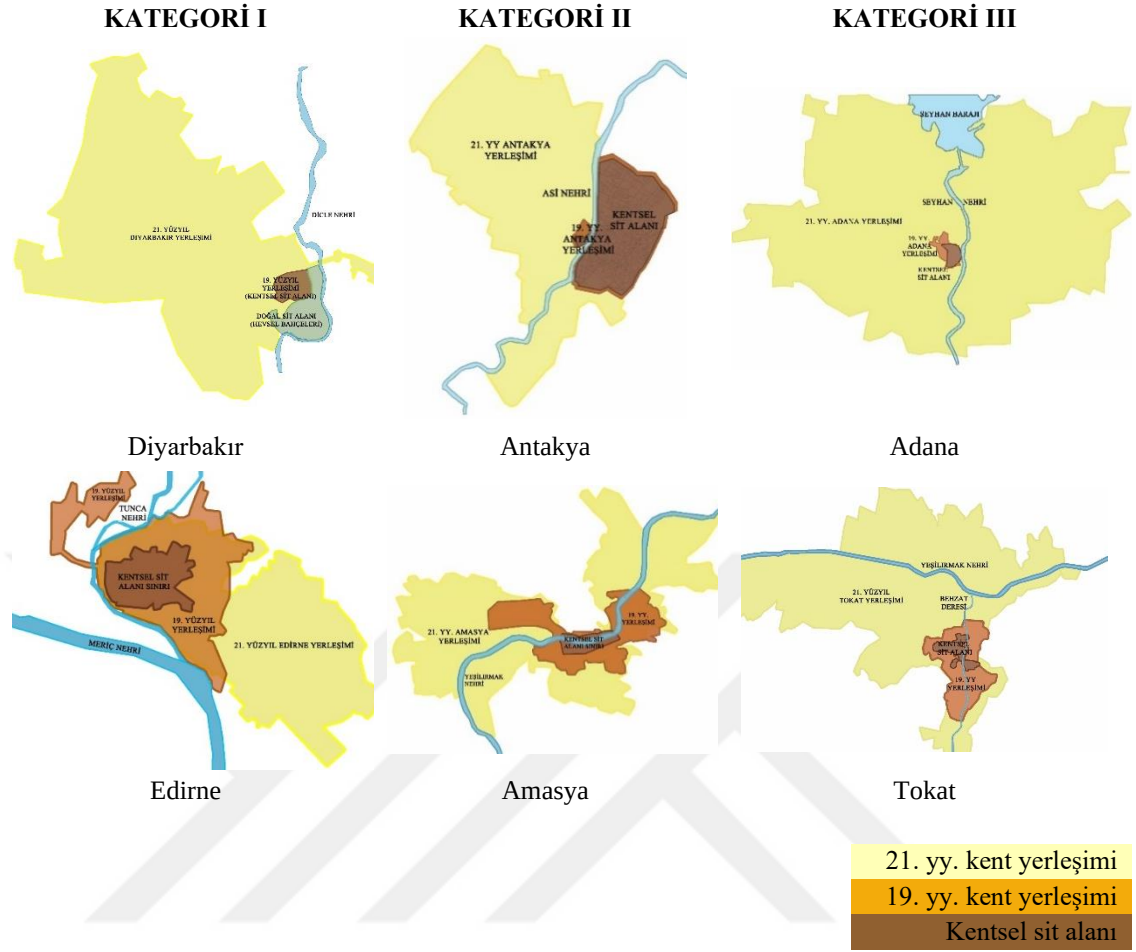
Kentin kıyı kimliğinin kaybedildiği kentler olarak sınıflandırılan Kategori III’de yer alan Adana ve Tokat’ın kentsel sit alanlarının 19. yy. kent yerleşimleri incelendiğinde; akarsuyun tek yakasında konumlandıkları görülmektedir. Adana’nın kentsel sit alanının en bütünleşik aksları incelendiğinde; 19. yy.’da Seyhan Nehri ile ilişkili olan bir aksın

yüksek bütünleşme değerine sahip olduğu görülürken, 21. yy.'da kıyıda yer alan tüm aksların bütünleşme değerinin yüksek olduğu görülmektedir. Adana'da Seyhan Nehri'nin doldurulması ve akarsu yatağının daraltılmasıyla kıyıda rekreasyon projelerinin yapılması akarsu ile kentin entegre olmasını sağlamıştır. Tokat kentsel sit alanında ise bütünleşme değeri yüksek olan aksların Behzat Deresi ile ilişkili olmaması, kentin akarsu kıyısıyla ayrışmasına neden olmuştur. Akarsuyun yol çalışmaları sırasında daraltılmasıyla bölücü ve görsel işlevini kaybetmiştir. Tokat'ın yeni kent dokusu Yeşilirmak Nehri kıyısına yönelmiş olmasına rağmen, kentsel sit alanı direk olarak akarsu ile ilişkili değildir.

Doku ölçeğinde kentsel sit alanları incelenen örneklem kentlerden Diyarbakır, Edirne, Antakya ve Tokat'ın kentsel sit alanının akarsu ile bütünleşmediği belirlenirken, Amasya ve Adana'nın kentsel sit alanlarının kıyıda yer alan akslarının yüksek bütünleşme değerine sahip olması kent ile akarsu arasındaki ilişkinin kısmi olarak birbirine entegre edildiği görülmektedir.

5.3.4.3. Kent Ölçeğinde Karşılaştırma

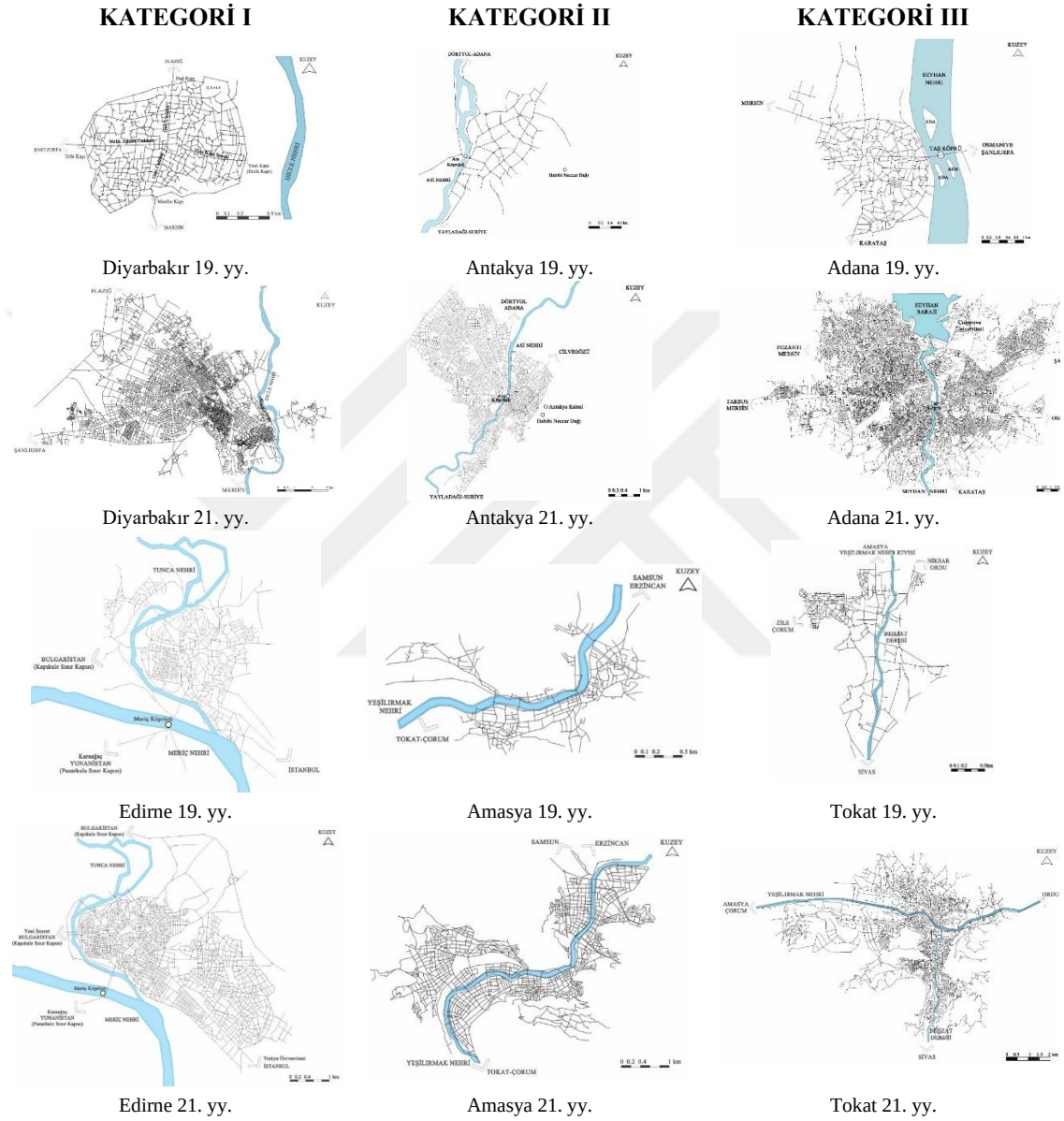
Çalışma kapsamında üç kategoride gruplandırılan örneklem alanların kent ölçeğinde analizlerinin yapılması amacıyla 19. ve 21. yy. kent yerleşimlerinin merkez ilçeleri incelenmiştir. Bu kapsamda Diyarbakır'ın 19. ve 21. yy. yerleşimi akarsuyun tek yakasında yer alırken, Amasya ve Tokat akarsuyun iki yakasında bir yerleşime sahiptir. Antakya ve Adana'nın 19. yy. yerleşimleri akarsuyun tek yakasında bulunurken, 21. yy. yerleşimleri akarsuyun iki yakasında konumlanmıştır. Edirne'nin 19. yy. yerleşimi ise akarsuyun iki yakasında yer almasına rağmen, 21. yy. kent yerleşimi akarsuyun tek yakasında geliştiği görülmektedir (Tablo 5.45).

Tablo 5.45. Örneklem alanların 19. ve 21. yy. yerleşimlerinin kentsel sit alanları

Kentlerin merkez ilçelerinin akarsularla bütünleşmesi ve kıyı alanlarının algılanabilirliğinin incelenmesi amacıyla; 19. ve 21. yüzyıla ait halihazır haritaları kullanılarak Tablo 5.46’de verilen aks haritaları oluşturulmuştur. Elde edilen aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre analiz edilmiş ve sonuçlar karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Kentlerin merkez ilçelerinin aks haritaları üzerinden yapılan analizler sonucunda elde edilen veriler kategorilere göre sınıflandırılmış ve ortalama değerlere göre sonuçlar Tablo 5.47., Tablo 5.48., Tablo 5.49. ve Tablo 5.50.’de karşılaştırmalı olarak verilmiştir. İncelenen kentlerin ortalama derinlik değeri 19. yy.’da 8.90 olarak tespit edilirken, 21. yy.’da ortalama derinlik değeri 15.42’ye yükselmiştir. Kentlerin ortalama bağlantı sayısı 19. yy.’da 482.33 olarak belirlenirken, 21. yy.’da 7494.67 olduğu tespit edilmiştir. Ortalama bağlantı sayısında artışın meydana gelmesi, toplam derinlik değerinin artmasına neden olmuştur. İncelenen dönemler arasında kentlerin gelişmesiyle yeni yerleşim alanlarının oluşması ortalama derinlik değeri, toplam derinlik değeri ve bağlantı sayısında artışa

neden olmuştur. Kentlerin bağlantı sayısındaki artış oranları incelendiğinde; Adana'nın 19. yy. yerleşimindeki aks sayısı 470 iken, 21. yy. yerleşimindeki aks sayısının 24650'e yükselmesiyle kent gelişim sırasında birinci sırada yer almaktadır.

Tablo 5.46. Örneklem kentlerin aks haritaları



Tablo 5.47. Kentlerin 19. yüzyıla ait haritaların Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

Akarsu Konumu	Kategori	Kentler	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Dışından Akarsu Geçen Kentler	Kategori I	Diyarbakır	8.07	4825.66	599
		Edirne	10.01	6784.69	679
	İçinden Akarsu Geçen Kentler	Kategori II	Antakya	5.82	675.39
Amasya			12.34	6923.50	562
Kategori III		Adana	7.31	3420.71	470
	Tokat	9.87	4580.06	466	
Ortalama Değerler			8.90	4535.0	482.33

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Tablo 5.48. Kentlerin 21. yüzyıla ait haritaların Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

Akarsu Konumu	Kategori	Kentler	Ortalama Derinlik (Mean Depth)	Toplam Derinlik (Total Depth)	Bağlantı Sayısı (Node Count)
Dışından Akarsu Geçen Kentler	Kategori I	Diyarbakır	11.05	88001.90	7962
		Edime	10.42	19151.86	1839
	İçinden Akarsu Geçen Kentler	Kategori II	Amasya	18.21	35652.30
Hatay			13.94	47658.70	3420
Kategori III		Adana	16.46	405711.40	24650
		Tokat	22.45	115348.00	5138
Ortalama Değerler			15.42	118587.36	7494.67

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Örnekleme kentlerin halihazır haritaları üzerinden oluşturulan aks haritaları DepthmapX 0.7.0 programı kullanılarak Space Syntax parametrelerine göre yapılan analizlerle global bütünleşme, yerel bütünleşme, bağlılık, sayısal okunabilirlik ve sinerji değerleri elde edilmiştir. Kentlerin 19. yy.'a aks haritaları üzerinden yapılan analizler sonucunda elde edilen global bütünleşme değeri değerlendirildiğinde; Diyarbakır, Antakya ve Adana'nın ortalama değeri olan 0.86'nın üstünde; Edirne, Amasya ve Tokat ise ortalamanın altında olduğu tespit edilmiştir. Yüksek bütünleşme değeri kentsel sistem içinde daha erişilebilir bir kent yapısı olduğunu göstermektedir. Örnekleme alanı içinde yer alan kentlerden Adana 1.04 ile en yüksek bütünleşme değerine sahipken; 0.61 ile Amasya en düşük bütünleşme değerine sahiptir. Kategoriler arasında karşılaştırmalı bir

analiz yapıldığında; kategorilerde yer alan 21. yy.'da nüfusu fazla olan kentin 19. yy.'da diğerine göre daha bütünleşik bir sisteme sahip olduğu görülmektedir.

Kentlerin 19. yy. ait aks haritalarının analiz edilmesiyle oluşturulan global bütünleşme ve bağlılık değerleri arasında korelasyon değeri olan sayısal okunabilirlik değerine göre değerlendirildiğinde; Antakya'nın ortalama değer olan 0.45'in üzerinde; Diyarbakır, Edirne, Amasya, Adana ve Tokat kentlerinin ortalamanın altında yer aldığı tespit edilmiştir. Sayısal okunabilirlik değerine göre kıyaslandığında; Antakya'nın 0.67 ile en yüksek değere sahip olduğu gözlemlenirken, Tokat'ın 0.37 değeri ile en düşük okunabilirlik değerine sahiptir. Sayısal okunabilirlik parametresine göre kategoriler kıyaslandığında; Kategori I ve Kategori III'de yer alan kentlerin düşük değere sahip olduğu belirlenmiştir. Dışından akarsu geçen kentler ve akarsu kıyısında yeni yerleşim olan kentlerin sayısal okunabilirlik değerlerinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Hillier ve Hanson (1984) sayısal okunabilirlik değerinin 0.45 civarında olması ve 0.2'den düşük olan değerlerin okunabilir olmayan mekanları ifade ettiği göz önünde bulundurulduğunda; 19. yy.'da Türkiye'deki akarsu kıyı yerleşimlerinin akarsu kıyılarının okunabilir olduğu söylenebilmektedir.

Kentlerin 19. yy. yerleşimlerinin aks haritaları kullanılarak yapılan analizler sonucunda yerel ve global bütünleşme değerleri arasındaki korelasyon değeri olan sinerji değerine göre inceleme yapıldığında; Diyarbakır, Antakya ve Adana kentlerinin 0.70 olan ortalama değer üstünde olduğu; Edirne, Amasya ve Tokat kentlerinin ise ortalama değer altında olduğu tespit edilmiştir. Kategoriler arasında karşılaştırmalı bir analiz yapıldığında; kategorilerde yer alan kentlerin 21. yy.'da nüfusu fazla olan kentlerin 19. yy.'da diğerine göre sinerji değerinin daha yüksek olduğu görülmektedir. Yüksek sinerji değerine sahip olan Diyarbakır, Antakya ve Adana'nın dışa açık bir sistemde kurulduğunu ifade etmektedir.

Tablo 5.49. Kentlerin 19. yy. yerleşimlerinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

Akarsu Konumu	Kategori	Kentler	Bütünleşme Değeri(HH)	Bütünleşme Değeri(HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik(R)	Sinerji Değeri
Dışından Akarsu Geçen Kentler	I	Diyarbakır	0.98	1.68	3.39	0.38	0.70
		Edirne	0.81	1.70	3.66	0.42	0.68
	İçinden Akarsu Geçen Kentler	II	Antakya	0.97	1.49	3.18	0.67
Amasya			0.61	1.36	2.85	0.42	0.63
III		Adana	1.04	1.65	3.30	0.41	0.74
		Tokat	0.75	1.55	3.23	0.37	0.58
Ortalama Değerler			0.86	1.57	3.27	0.45	0.70

Yüksek Olan Değer

Düşük Olan Değer

Kentlerin 21. yy. yerleşimlerinin oluşturulan aks haritalarının analizleri sonucunda elde edilen global bütünleşme değeri değerlendirildiğinde; Diyarbakır, Edirne ve Adana'nın ortalama değer olan 0.76'nın üstünde; Antakya, Amasya ve Tokat'ın ise ortalamanın altında olduğu görülmektedir. Örneklem kentler arasında Diyarbakır 1.10 ile en yüksek bütünleşme değerine sahip olurken, Tokat 0.49 ile en düşük bütünleşme değerine sahiptir. Kategoriler arasında karşılaştırmalı bir analiz yapıldığında; teğetsel konumda yer alan kentlerin yer aldığı Kategori I'in bütünleşme değerinin ortalamanın üstünde olduğu görülürken, kıyı kimliği korunan kentlerin bulunduğu Kategori II'nin ise ortalamanın altında kaldığı gözlenmektedir. Türkiye'deki akarsu kıyı yerleşimlerinin 19. yy. ve 21. yy. dönemlerine yönelik yapılan analizler karşılaştırıldığında, ortalama bütünleşme değerlerinin azaldığı tespit edilmiştir.

Kentlerin 21. yy. yerleşimlerinin sayısal okunabilirlik değeri analiz sonuçlarına göre; Edirne, Amasya ve Tokat'ın ortalama sayısal okunabilirlik değeri olan 0.33'ün üzerinde olduğu tespit edilirken, Diyarbakır, Antakya ve Adana ortalama değerinin altında olduğu belirlenmiştir. Sayısal okunabilirlik değeri 0.43 ile Amasya en yüksek değere sahip olurken, Adana 0.21 sayısal okunabilirlik değeri ile en düşük değere sahiptir. Sayısal okunabilirlik parametresine göre inceleme yapıldığında ise; kategoride yer alan kentlerden nüfusu fazla olan kentin değerine göre anlaşılabilirliğin daha düşük olduğu görülmektedir. Kentler geliştikçe korelasyon değerinde meydana gelen düşüş, kentlerin algınavabilirliğinin azalmasına yol açmıştır. Türkiye'deki akarsu kıyı yerleşimlerinin 19. yy. ve 21. yy. yerleşimleri karşılaştırıldığında; ortalama bütünleşme değerinin 0.45'ten 0.33'e düştüğü görülmektedir.

Kentlerin 21. yy. yerleşimlerinin sinerji değeri analiz sonuçlarına göre bir değerlendirme yapıldığında ise; Diyarbakır, Amasya ve Tokat kentlerinin ortalama sinerji değeri olan 0.63'ün üstünde olduğu, Edirne, Antakya ve Adana kentlerinin ise ortalama değerinin altında yer aldığı tespit edilmiştir. Türkiye'deki akarsu kıyı yerleşimlerinin 19. yy. ve 21. yy. karşılaştırıldığında; ortalama sinerji değerinin 0.70'ten 0.63'e düştüğü görülmektedir.

Tablo 5.50. Kentlerin 21. yy. yerleşimlerinin Space Syntax parametrelerine göre analiz sonuçları

Akarsu Konumu	Kategori	Kentler	Bütünleşme Değeri(HH)	Bütünleşme Değeri(HR3)	Bağlılık (Connectivity)	Sayısal Okunabilirlik(R)	Sinerji Değeri
Dışından Akarsu Geçen Kentler	I	Diyarbakır	1.10	1.81	3.40	0.29	0.70
		Edirne	0.90	1.88	3.95	0.35	0.58
İçinden Akarsu Geçen Kentler	II	Antakya	0.74	1.66	3.31	0.30	0.58
		Amasya	0.53	1.58	3.40	0.43	0.68
	III	Adana	0.81	1.90	3.52	0.21	0.57
		Tokat	0.49	1.38	2.84	0.37	0.65
Ortalama Değerler			0.76	1.70	3.40	0.33	0.63
						Yüksek Olan Değer	
						Düşük Olan Değer	

Türkiye'deki akarsu kıyı yerleşimlerinin kıyı yerleşimlerinin erişilebilirliğinin, okunabilirliğinin, akarsuların kentle bütünleşmesi ve ayrışmasındaki parametrelerin incelenmesi amacıyla yapılan analizler sonucunda elde edilen bütünleşme haritaları Tablo 5.51.'de yer almaktadır. Kategori I'de yer alan Diyarbakır ve Edirne akarsu kıyısının tek yakasında gelişen kentlerdir. Diyarbakır 19. yy. kent yerleşimi sur içinde kurulmuş olmasına rağmen, 20. yy.'da kentin gelişmesi ile sur dışında yerleşim başlamıştır. Kentin 19. yy. yerleşiminde en bütünleşik akslar incelendiğinde; Dicle Nehri'nin kıyısına kurulan tarihi kent merkezinde yer alan akslar olduğu gözlemlenirken; 21. yy. kent yerleşiminde en bütünleşik aksların akarsu ile ilişkili olmayan geniş bulvarlar olduğu görülmektedir. Kent incelenen dönemler arasında akarsu kıyısından uzaklaşarak bir gelişim göstermiştir. 19. yy.'da Tunca Nehri'nin iki yakasında yer alan Edirne kent yerleşimi ise Kaleiçi'nde kurulmuştur. Kentin batı yakasında var olan yerleşimin savaşlar sırasında yıkılmasının ardından, kent akarsuyun yalnızca doğu yakasında gelişmiştir. 19. yy.'da iki yakada yerleşimi olan Edirne'nin 21. yy. yerleşimi incelendiğinde; Meriç ile Tunca Nehri'nden uzaklaşarak doğu yönde büyüme gösterdiği görülmektedir. Diyarbakır

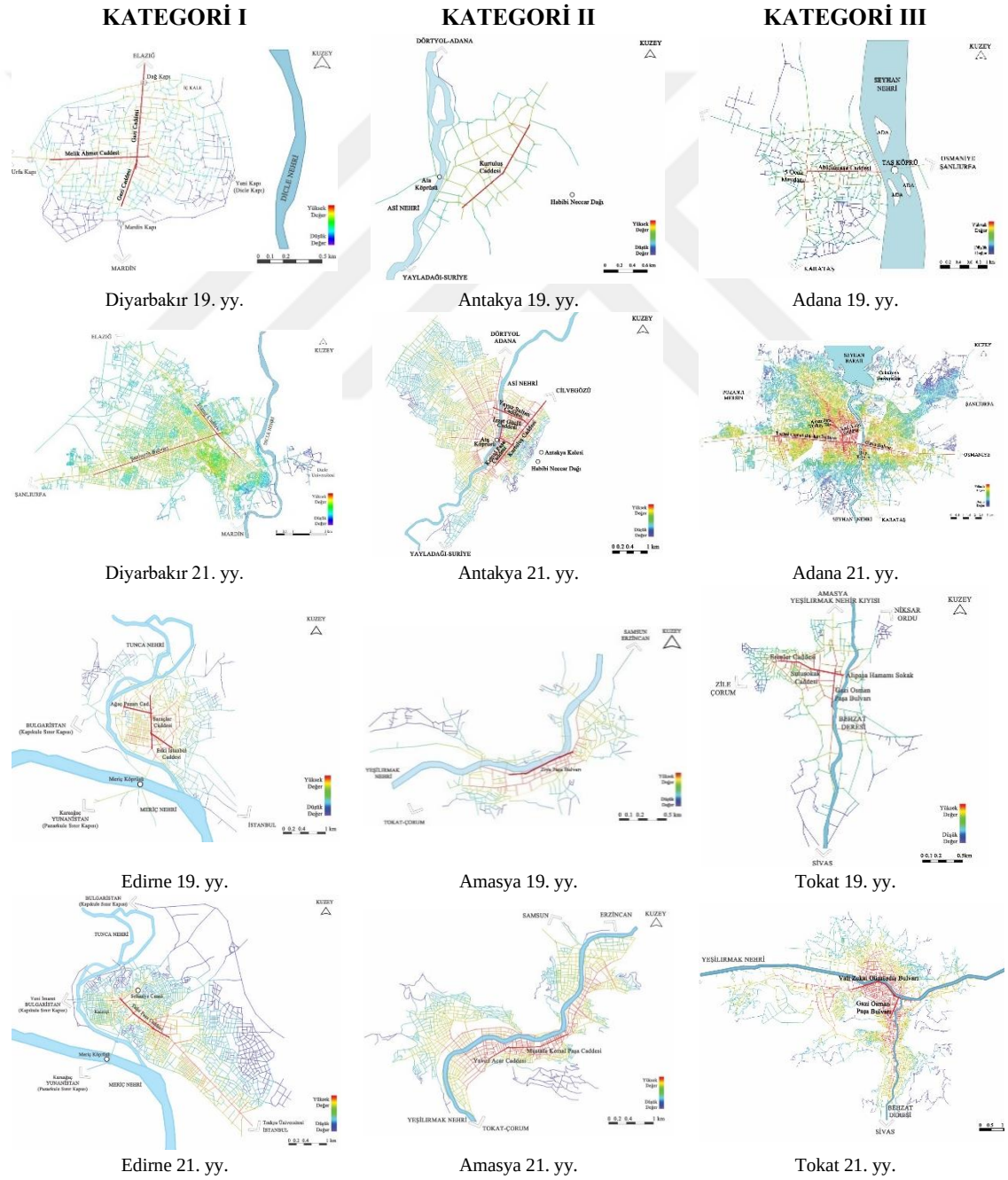
örneğinde görüldüğü gibi Edirne kentinde de akarsu kıyısından uzaklaşılarak, kentlerin çevre yollarını oluşturan bulvar ve caddeler yüksek bütünleşme değerine sahip olmuşlardır. Kategori I'de yer alan kentlerin planlanmasında; 19. yy. yerleşiminde akarsu kıyısına yakın konumda yer alan bütünleşme değeri yüksek olan aksların akarsu ile bağlanarak bütünleşmesi sağlanmasının yerine, akarsuyun tersi yönde planlama yapılmıştır. Kategori I'de yer alan kentlerin yeni yerleşim alanlarının tercihinde akarsudan uzak konumda yer alan bölgeler tercih edilerek, kıyı ile bütünleşme sağlanamamıştır. Bu kategoride akarsular kent yerleşiminin bir sınırını oluşturmuşlardır.

Akarsu kıyı kimliği korunan kentlerin sınıflandırıldığı Kategori II'de yer alan Antakya'nın 19. yy. yerleşimi Asi Nehri'nin tek yakasında yer almasına rağmen, kentin 21. yy.'da akarsuyun iki yakasında geliştiği görülmektedir. Antakya'nın 19. yy. yerleşiminin yüksek bütünleşme değerine sahip akslarının akarsu ile ilişkili olmadığı tespit edilmesine rağmen, bu akslar akarsuya yakın konumda yer almaktadır. Antakya'nın 21. yy. yerleşiminde ise bütünleşme değeri yüksek olan kırmızı aksların akarsu ile ilişkili olduğu ve kıyıda yer aldığı görülmektedir. İçinden akarsu geçen kentlerden olan Amasya'nın 19. yy. ve 21. yy. yerleşimleri incelendiğinde ise; Yeşilirmak Nehri'nin iki yakasında bir gelişim gösterdiği ve direk olarak akarsuyla ilişkili olduğu tespit edilmiştir. Amasya'nın 19. yy. yerleşiminde bütünleşme değeri yüksek olan akslar akarsuyun güney kıyı alanında bulunan caddelerdir. Amasya'nın 21. yy. yerleşiminde ise kentin akarsu kıyısında lineer bir gelişim göstermesi sonucunda hem güney hem de kuzey kıyısında yer alan akslar kentin en bütünleşik akslarıdır. Kategori II'de yer alan Antakya'nın akarsuyun doğu ile batı yönünde, Amasya'nın ise kuzey ile güney yönünde iki yakada gelişmesiyle birbirine köprülerle bağlanarak birbirine entegre olması sağlanmıştır. Antakya'nın Amasya'ya kıyasla kentsel gelişimin yoğun olması yeni yerleşim alanlarının kıyıdan uzaklaşmasına ve akarsuyun kent içinde algılanabilir noktalarının azalmasına yol açmıştır. Bu kategoride yer alan kentlerde akarsu kıyı bölgelerine yaklaştıkça bütünleşme değeri artmakta ve kıyıdan uzaklaştıkça azalmaktadır.

Kategori III'de yer alan Adana ve Tokat ise; kıyıda tarihi dokunun kaybedildiği ve yeni yerleşim olan kentlere örnektir. Adana'nın 19. yy. yerleşimi Seyhan Nehri'nin tek yakasında yer almasına rağmen, kentin 21. yy.'da akarsuyun iki yakasında geliştiği görülmektedir. Adana'nın 19. yy. yerleşiminde akarsu üzerinde bulunan köprü ile ilişkili olan aksın en bütünleşik değere sahip olduğu görülmektedir. Adana'nın 21. yy. yerleşiminde ise bütünleşme değeri yüksek olan kırmızı renkli aksların akarsu ile ilişkili olan tarihi kent merkezinde yoğunlaştığı görülmektedir. Adana'da Seyhan Barajı'nın

çevresinde yer alan bölgenin düşük bütünleşme değerine sahip akslardan oluştuğu tespit edilmiştir. Tokat'ın 19. yy. yerleşimi ise Behzat Deresi'nin iki yakasında yer alırken, 21. yy. yerleşiminde Behzat Deresi işlevini kaybetmiş ve kent Yeşilırmak Nehri'nin iki yakasında gelişmiştir. Tokat'ın 19. yy. yerleşiminde bütünleşme değeri yüksek olan akslar akarsu ile kısmen ilişkili olmasına rağmen, 21. yy. kent yerleşiminde en bütünleşik akslar akarsu çevresinde yoğunlaşmaktadır. Bu kategoride yer alan kentlerin akarsu kıyısında bulunan aksların bütünleşme değeri yüksek olmasına rağmen, kıyıdan uzaklaştıkça derinlik değeri artmakta ve bütünleşme değeri azalmaktadır.

Tablo 5.51. Örneklem kentlerin bütünleşme haritaları



Çalışma kapsamında örneklem alan olarak belirlenen kentlerin akarsu ile bütünleşmesinde ya da ayrışmasında toplumun demografik yapısında meydana gelen değişimle kentin incelenen dönemler arasında büyüme oranını belirlemek amacıyla 19. ve 21. yy. kent yerleşimlerinin yüz ölçümleri karşılaştırmalı olarak Tablo 5.52.'de verilmiştir. Diyarbakır'ın Suriçi'nde yer alan 19. yy. kent yerleşimi 160 ha olarak belirlenirken, Bağlar, Kayapınar, Sur ve Yenişehir merkez ilçelerinde yer alan 21. yy. kent yerleşimi ise 8640 ha olarak belirlenmiştir. Edirne'nin Kaleiçi ve çevresinde yer alan 19. yy. kent yerleşimi 485 ha alanda kurulmuşken, Merkez ilçesinde yer alan 21. yy. kent yerleşimi 765 ha'dır. Hatay'ın Antakya merkez ilçesinde yer alan 19. yy. yerleşimi 260 ha, 21. yy. yerleşimi ise 1605 ha alan kaplamaktadır. Amasya'nın 19. yy. yerleşimi 260 ha alanda kurulmuşken, 21. yy. yerleşimi 1090 ha alandır. Adana'nın 19. yy. yerleşimi 150 ha olarak belirlenirken, Seyhan, Yüreğir, Çukurova ve Sarıçam merkez ilçelerinde yer alan 21. yy. yerleşimi 16025 ha alanda yer almaktadır. Tokat'ın 19. yy. yerleşimi ise 275 ha olarak belirlenirken, Merkez ilçesinde yer alan 21. yy. kent yerleşimi 2890 ha'dır.

Tablo 5.52. Örneklem kentlerin 19. ve 21. yy. döneminde yerleşim alanları

Kategori	Kent	Dönem	Alan	Artış Oranı (%)	Artış Sırası
Kategori I	Diyarbakır	19. yy. kent yerleşimi	160 ha		
		21. yy. kent yerleşimi	8640 ha	%5300	2.
	Edirne	19. yy. kent yerleşimi	485 ha		
		21. yy. kent yerleşimi	765 ha	%57	6.
Kategori II	Antakya	19. yy. kent yerleşimi	260 ha		
		21. yy. kent yerleşimi	1605 ha	%117	5.
	Amasya	19. yy. kent yerleşimi	260 ha.		
		21. yy. kent yerleşimi	1090 ha.	%320	4.
Kategori III	Adana	19. yy. kent yerleşimi	150 ha		
		21. yy. kent yerleşimi	16025 ha	%10585	1.
	Tokat	19. yy. kent yerleşimi	275 ha		
		21. yy. kent yerleşimi	2890 ha	%950	3.

Kentlerin 19. ve 21. yy. dönemlerindeki yerleşim alanlarının büyüme oranlarını tespit etmek amacıyla yüz ölçümleri arasındaki artış yüzde olarak hesaplandığında; Adana %10585 (105 kat) ile 1. sırada, Diyarbakır %5300 (53 kat) ile 2. sırada, Tokat %950 (9.5 kat) ile 3. sırada, Amasya %320 (3.2 kat) ile 4. sırada, Antakya %117 (1.1 kat) ile 5. sırada ve Edirne %57 (0.5 kat) ile 6. sırada yer almaktadır. Ayrıca Edirne ve

Antakya'nın sınır kentleri olması göç almasında önemli bir engel teşkil etmektedir. Adana ve Diyarbakır'da sanayi alanlarının kurulmasıyla iş imkanının mevcut olması, tarım alanlarında mevsimlik işçi gereksinimi, üniversitenin kuruluş dönemlerinin eski olması, ulaşım imkanları ve havaalanının bulunması çevre illerden iç göçün gelmesine neden olmuştur. Adana ve Diyarbakır kentlerinde meydana gelen nüfus artışıyla kentlerin yeni dokuya sahip alanları artarken, kent merkezlerinin korunan eski dokusunun yüzdesi bakımından sıralamada beşinci ve altıncı olmuştur.

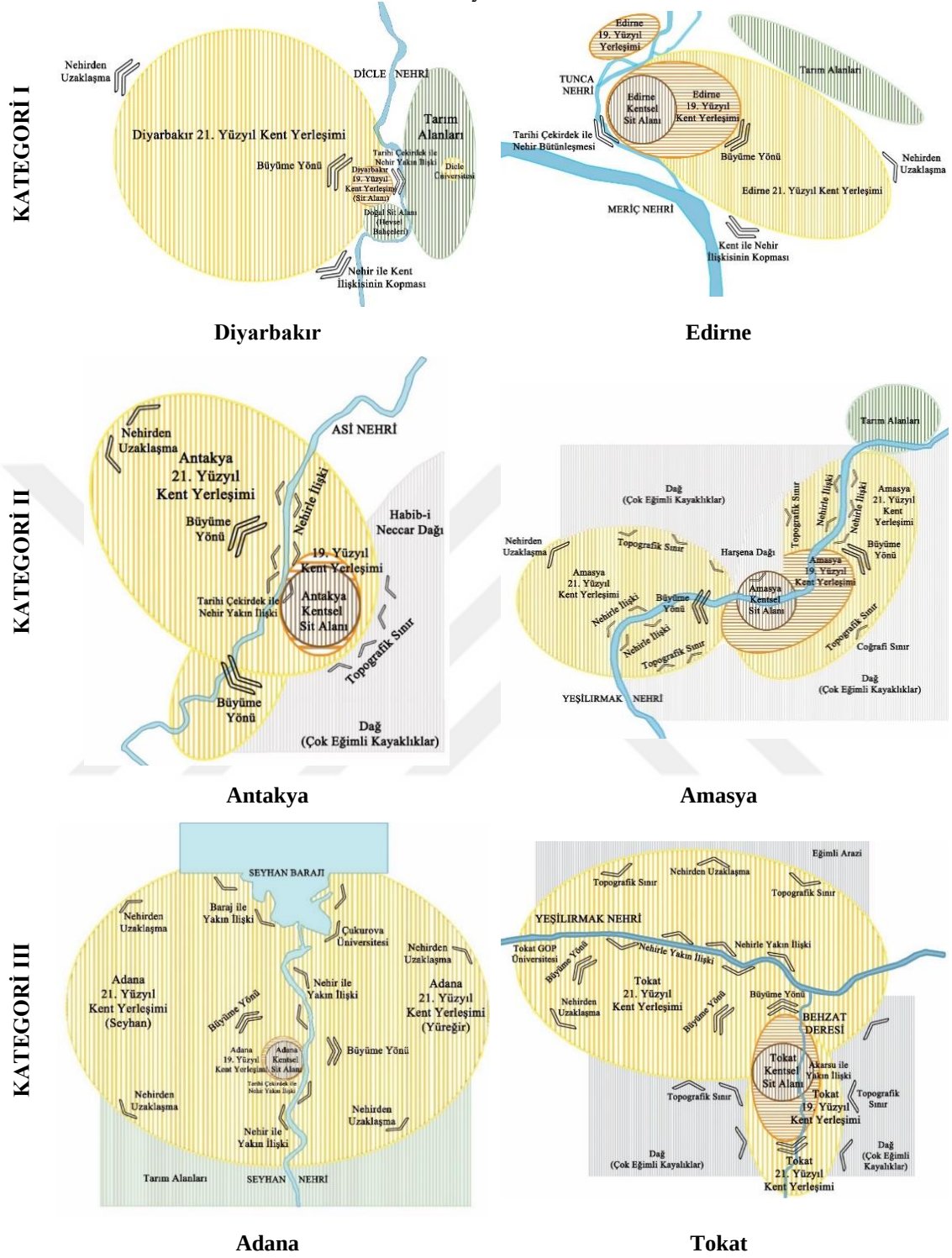
Türkiye'de akarsu kıyı yerleşimleri tarihsel süreç içinde kıyıdan geri çekilmiş ya da kıyıya yaklaşmışlardır. Bu süreçte kentlerin akarsularla bütünleşmesinde ya da ayrışmasında çeşitli faktörler rol oynamıştır. Kategori I'de yer alan Diyarbakır kent yerleşiminin doğusu kent çevresinden teğetsel olarak geçen Dicle Nehri ile sınırlandırılmıştır. Kent yerleşimi akarsu kıyısında bulunan Suriçi kentsel sit alanının kuzeybatı yönünde büyüme göstererek akarsuyun ters yönünde gelişmiştir. Dicle Nehri'nin doğusunda verimli tarım arazilerinin bulunması yerleşimin batı yakasında kalmasına neden olmuştur. UNESCO Dünya Mirası listesindeki doğal sit alanı Hevsel Bahçeleri tarihi kent merkezini güney yönünde sınırlandırmıştır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin en büyük kenti olan Diyarbakır'ın çevre illerden göç alarak hızla gelişmesi kenti akarsu ile ayıştırmıştır. Kent içinde akarsu kıyısı kullanılmamakla birlikte, Hevsel Bahçeleri ve Dicle Nehri'nin yer aldığı bölge rekreasyon alanı olarak kullanılmaktadır. Tunca ve Meriç Nehri'nin kesiştiği noktada yer alan Edirne'nin 19. yy. yerleşimi Tunca Nehri'nin iki yakasında yer alırken, 21. yy. yerleşimi akarsuyun tek yakasında yer almaktadır. Edirne'nin batı sınırını Tunca Nehri, güney sınırını ise Meriç Nehri belirlemektedir. Yunanistan ve Bulgaristan ile sınır konumunda bulunan Edirne olağan bir şekilde ülke sınırlarının tersi yönde İstanbul güzergahında gelişme göstermiştir. Kuzeyinde tarım alanlarının olması kent yerleşimini tarihi kent merkezinin güneydoğu yönünde gelişim göstermesine yol açmıştır. Kategori I'de yer alan kent yerleşimlerinin planlanmasında akarsu birer sınır olarak kabul edilerek, kent ile ayırıştırıcı birer etmen olarak görülmüştür.

Kategori II'de yer alan Asi Nehri'nin doğusunda kurulmuş Antakya'nın 19. yy. yerleşimi doğu yakada yer alırken, 21. yy.'da kent yerleşimi akarsuyun iki yakasında gelişmiştir. Asi Nehri ile Habibi Neccar dağı arasında konumlanmış olan tarihi kent merkezi kuzeybatı ve güneydoğu yönünde gelişmiştir. Kentin doğusunda yer alan çok eğimli kayalıklar topografik bir sınır oluştururken, akarsuyun batı yakasının yerleşime elverişli uygun düz bir alandan oluşması nedeniyle kentin batı yönde gelişmiştir. 19. yy.

yerleşiminin kuzey ve güneyinde tarım alanları kentin gelişmesinde sınır oluşturmamış ve bağlar yok edilerek imara açılmıştır. 20. yy.'da Antakya'nın gelişiminde akarsu ile bütünleşmesine sağlanabilmesine rağmen, kentleşmenin hızla devam etmesiyle kıyıdan uzaklaşmıştır. Yeşilırmak Nehri'nin açtığı vadide kurulmuş olan Amasya'nın kuzey yakasında dik kayalıkların yer alması kent merkezinin ağırlıklı olarak güney yakada gelişmesine olanak tanımıştır. Amasya'nın çok eğimli kayalıklarla çevrili topografyası yeni yerleşim alanlarının tarihi merkezin batı ve kuzeydoğu yönünde akarsu kıyısında yer alan düz alanda sınırlı kalmasına neden olmuştur. Amasya'nın kuzey doğusunda tarım alanlarının bulunması kent yerleşimini bu yönde sınırlandırmıştır. Amasya'nın çevresinde dağlık alanların yer alması ve yerleşime elverişli eğime sahip alanların yalnızca akarsu kıyısında bulunması kentin akarsu entegrasyonunu artırmıştır.

Kategori III'de yer alan Seyhan Nehri'nin batısında kurulmuş olan Adana'nın 19. yy. yerleşimi akarsuyun batı yakasında yer alırken, 21. yy.'da yerleşimi akarsuyun iki yakasında gelişmiştir. Adana'nın konumlandığı Çukurova'nın sağladığı düz topografya herhangi bir sınırlayıcı etmen oluşturmamıştır. Tarihi kent merkezinin güneyinde tarım alanlarının bulunması kenti kuzey ve batı yönlerine doğru büyümeye itmiştir. Kentin doğu yakasında (Yüreğir) sanayi alanlarının ve İncirlik Havaalanı'nın açılmasıyla doğu yakada yerleşim başlamıştır. Kuzey yönde Seyhan Barajı ile güneyde yer alan tarım alanları arasında gelişen Adana'nın kuzey ve güney yönde akan akarsuyla bütünleşmiştir. Fakat Adana'nın aldığı iç göçle hızlı kentleşme sürecinde hızla büyümesi kent çeperlerinde akarsuyla olan ilişkisi kopmuştur. Buna rağmen kıyı kullanımının uzunluğundan faydalanılarak kıyıda rekreasyon alanlarının tasarlanmasıyla kentin akarsuyla bütünleşmesinin artırılması sağlanmaya çalışılmıştır. Tokat Kalesi'nin olduğu tepe ile Behzat Deresi arasında kurulmuş olan Tokat ise; 19. yy.'da Behzat Deresi'nin iki yakasında bir yerleşimken, 21. yy.'da Yeşilırmak Nehri'nin iki yakasında gelişmiştir. Tarihi kent merkezinin doğu ve batısı çok eğimli kayalıklarla sınırlandırılmaktadır. Yeşilırmak Nehri kıyısının yerleşime elverişli düz bir alan olmasından dolayı kent kıyı boyunca gelişmiştir. Akarsuyun güney yakasında gelişen kent 21. yy.'da akarsuyun kuzey alanında da gelişmeye başlamış ve kuzeyde yer alan eğimli araziye kadar gelişmiştir. Bu kategoride yer alan kentlerin kuzey ve güney yönlerinde sınırlayıcılarının olmasından dolayı doğu ve batı yönünde gelişmişlerdir (Tablo 5.53).

Tablo 5.53. Örneklem alanların kentsel gelişim sürecinde akarsuyla bütünleşmesi/ayrışmasında sınırlayıcılar



6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Fiziksel, kültürel, tarihsel, sosyo-ekonomik, biçimsel ve toplumsal yapının şekillendirdiği ve geçmiş ile gelecek arasında köprü oluşturan kimlik kavramı bir kentin diğerinden ayırt edilmesini sağlayan bileşenlerin bütünüdür. Uzun bir süreç içinde oluşan kent kimliği kaybedildiğinde tekrar kazanımı söz konusu değildir. Bir kentin diğerinden farklı özellikleri olarak tanımlanan kent kimliği değişken ve dinamik yapıdadır. Sanayileşme ve kentleşmenin toplumsal yapıda meydana getirdiği değişiklikler, doğal afetler, teknolojik gelişmeler, vandalizm ve idari yönetimin aldığı kararlarla kentlerin kimlikleri değişime uğramaktadır. Günümüzde kentler, birbirine benzer üslupta yapıların inşa edilmesi, tarihi değere sahip olan yapıların tahrip edilmesi ve korunamaması gibi nedenlerle özgün karakterlerinin kaybedilerek benzer kentlerin ortaya çıkması sorunu ile karşı karşıya kalmışlardır.

Doğal ve yapay çevre bileşenleri ile toplumsal kimlik bileşenleri kentin kimliğini oluşturan bileşenlerdir. Doğal çevre bileşenleri kentlerin insan eliyle yapılmış yapay çevrenin oluşmasında en önemli etmenlerdendir. Doğal kimlik bileşenlerinden biri olan akarsuların kıyısına kurulmuş olan kentler, suyun varlığı sayesinde biçimsel bir kimlik kazanırlar. Sanayileşme, kentleşme ve küreselleşme süreci içinde kent ile akarsu ilişkisi birbirinden ayrı düşünülerek planlanması ve kıyının imar ve planlama çalışmalarına dahil edilmemesi kentsel gelişim alanlarının kent kimliğinin en önemli simgelerinden olan akarsu kıyısından uzaklaşmasına neden olmuştur. Mekânsal boyutta kıyıdan geri çekilmenin ardından, kıyıların yeniden canlandırılması modeli kentsel çevre için önemli bir gereksinim olarak ortaya çıkmıştır. Tarihi kent merkezi akarsu kıyısı ile ilişkinin kurulduğu kentlerde zaman içinde kıyı kimliği göz ardı edilerek kıyının algılanabilirliğine ve erişimine zarar verilmiştir. Türkiye’de kent kimliği olgusunun farklı yöntemlerle incelendiği bilinmektedir. Ancak akarsu kıyı yerleşimlerinin kimliğinin sorgulanması yönüyle ilgili çalışmaların bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu çalışmada akarsu kıyısında kurulmuş olan kentler ile tarihi kent merkezlerinin değişim sürecinde kıyı kimliğini etkileyen parametrelerin araştırılması ve değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Türkiye’nin akarsu kıyı yerleşimlerinde yapılan sınıflandırma ve karşılaştırmalı bir yöntem kullanılması yönüyle bilimsel çalışmalara katkı sağlaması hedeflenmiştir.

Çalışmada Türkiye’de akarsu kıyısına kurulmuş ve yerleşmiş olan 18 kent merkezi yerleşiminin arasından kıyı kimliğinin korunabilirliği bağlamında yapılan sınıflandırma sonucunda dört kategori belirlenmiştir. Akarsuların konumlarına göre

teğetsel konumda yer alan kentler Kategori I, içinden akarsu geçen ve kıyı kimliğinin kısmen korunduğu kentler Kategori II, içinden akarsu geçen ve kıyı kimliğinin kaybedildiği kentler Kategori III, içinden akarsu geçen ve kıyı yerleşiminin yeni olduğu kentler ise Kategori IV olarak sınıflandırılmıştır. Akarsu kıyı kimliğinin korunabilirliğine etki eden faktörleri ve dinamikleri belirlemeyi amaçlayan bu çalışmada, kıyı yerleşiminin yeni yerleşim olması nedeniyle Kategori IV araştırma kapsamı dışında tutulmuştur. Çalışmanın alan araştırmasında kuramsal ve kavramsal çalışmaları destekleyecek nitelikte Kategori I’de Diyarbakır ve Edirne, Kategori II’de Antakya ve Amasya, Kategori III’de ise Adana ve Tokat kenti yapı, doku ve kentsel ölçekte belirlenen metodoloji çerçevesinde analiz edilmiştir. Çalışma kapsamında yapı ölçeğinde anıtsal ve sivil mimari yapıların kıyı ile ilişkisi ve sürdürülebilirliği araştırılmıştır. Doku ölçeğinde kentsel sit alanlarının ve kentsel ölçekte kent merkezlerinin akarsu ile ilişkileri Space Syntax Yöntemi kullanılarak elde edilen sayısal veriler üzerinden karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Bu yöntemin uygulanmasıyla akarsu ve kent ilişkisi kapsamında yapılan değerlendirme sonucunda elde edilen bulgular aşağıda verilmiştir.

6.1. Sonuçlar

Çalışma kapsamında ilk olarak Türkiye’de kent merkezinden akarsu geçen 18 kent olduğu belirlenmiştir. Kentlerin akarsu ile yerleşimleri incelendiğinde 5 kent teğetsel konumda yer alırken (dışından), 13 kent merkezi ve dış merkezli eksenel (içinden) konumda yer almaktadır. Tarihi kent merkezi akarsu ile ilişkili olan 9 kent bulunurken, tarihi kent merkezi akarsu ile ilişkili olmayan 9 kent vardır. Çalışma kapsamında Türkiye’deki kentlerin kimliklerinin sürdürülebilirliğinin araştırılması ve evreni temsil etmesi amacıyla 18 akarsu kıyı kenti arasından korunabilirlik ve nüfus kriterleri sabit değişken alınarak örneklem alan olarak seçilen 6 kentin akarsu ile ilişkisi yapı, doku ve kentsel ölçekte incelenmiştir. Akarsuların kente göre konumları incelendiğinde; Diyarbakır ve Edirne’de kent yerleşimi akarsu tarafından tek yakada sınırlandırılırken, Antakya, Amasya, Adana ve Tokat’ta kent yerleşimi akarsu tarafından iki yakaya ayrılmaktadır.

Kentlerin tarihsel ve mimari kimliklerini yansıtan anıtsal ve sivil mimari örneklerinin yer aldığı eski dokuların kentin yüzölçümüne göre kapladıkları alanın oranı incelendiğinde; Edirne ve Antakya ilk iki sırada yer almaktadır. Diyarbakır, Edirne, Amasya ve Adana’da deprem, sel ve yangın gibi doğal afetlerin yanı sıra savaşlarla vandalizmin sebep olduğu yıkım geleneksel dokunun büyük ölçüde zarar görmesine ve

kent kimliği üzerinde önemli değişime neden olmuştur. 1970’li Edirne ve Antakya’da yıllarda koruma çalışmaları başlamıştır. Edirne’nin kentsel sit alanı ilanının gecikmesiyle yapı ölçeğinde korunmaya çalışılırken, Antakya ise kentsel sit alanı olarak ilan edilmiştir. Koruma kurulu tarafından alınan erken sit ilanı ile kent kimliği korunan kategoride yer almasına katkıda bulunmuştur.

Çalışmada doku ölçeğinde kentlerin kentsel sit alanlarının akarsular ile ilişkisi Space Syntax Yöntemi kullanılarak bütünleşme, bağlılık, sayısal okunabilirlik ve sinerji parametreleri kullanılarak bir araştırma yapılmıştır. Kentlerin bütünleşme ve bağlılık değeri arasındaki korelasyon değeri olan sayısal okunabilirlik değeri elde edilerek, tarihi merkezlerin anlaşılabilirliğinin değişimi tespit edilmeye çalışmıştır. Bu kapsamda akarsu kıyı kimliğinin korunduğu Kategori II’de yer alan Amasya’nın sayısal okunabilirlik değerinin incelenen iki dönemde de yüksek olduğu tespit edilmiştir. Kentsel sit alanlarının akarsu kıyı yerleşimleri incelendiğinde ise; Amasya ve Adana’da bütünleşme değeri yüksek olan aksların akarsu kıyısında yer aldığı görülmektedir. Bu kentlerde akarsu kıyısında yer alan rekreasyon projelerinin olumlu sonuçları olduğu görülmektedir. Diyarbakır, Edirne, Antakya ve Tokat kentlerinde ise yapılan imar ve planlama çalışmalarında kent ile akarsuyun bütünleşmesine dair çalışmaların yetersiz kaldığı görülmektedir.

Çalışmada kent ölçeğinde ise kentlerin merkez ilçelerinin akarsular ile ilişkisi Space Syntax Yöntemi kullanılarak bütünleşme, bağlılık, sayısal okunabilirlik ve sinerji parametreleri kullanılarak bir değerlendirme yapılmıştır. Kentlerin mekânsal kurgusunun bütünleşme ve bağlılık değeri arasındaki korelasyon değeri olan sayısal okunabilirlik değeri incelendiğinde; 19. yy.’da en yüksek değer Antakya’ya, en düşük değer ise Tokat’a aittir. 21. yy.’da ise en yüksek değer Amasya, en düşük değer Adana’dır. Sayısal okunabilirlik değerine göre yapılan analizde 19. yy.’da yalnızca Antakya’nın okunabilirlik değeri ortalamanın üstündeyken, 21. yy.’da Edirne, Amasya ve Tokat’ın ortalama değer in üstünde olduğu görülmektedir. Kategorilerde yer alan nüfusu düşük olan kentlerin sayısal okunabilirlik değerinin yüksek olduğu belirlenirken, nüfusu yüksek olan kentlerin sayısal okunabilirlik değerinin düşük olduğu görülmektedir. Kent kimliğinin belirleyicilerinden biri olan toplumsal yapının etkisi ile kentlerin nüfuslarının artması sayısal okunabilirlik değerini ters oranda etkilemektedir. Kentlerin merkezlerinin akarsu kıyı yerleşimleri incelendiğinde ise; Diyarbakır ve Edirne’de bütünleşme değeri yüksek olan aksların kıyı ile ilişkili olmadığı tespit edilirken, Antakya, Amasya, Adana

ve Tokat'ta kıyıda yer alan akslarının yüksek bütünleşme değerine sahip olduğu görülmektedir.

Türkiye'de yer alan akarsu kıyı yerleşimleri tarihsel süreç içinde çeşitli dinamik etmenlerle kıyıdan uzaklaşan ya da kıyıya yaklaşan bir gelişim göstermişlerdir. Kentlerin akarsular ile bütünleşmesinde ya da ayrışmasında çeşitli faktörler rol oynamaktadır. Sanayileşme ve kentleşme hareketleriyle demografik yapıda meydana gelen nüfus artışı kentlerin yatay yönde hızla gelişmesine yol açarak, akarsu kıyılarından uzaklaşılmasına neden olmuştur. Diyarbakır'ın akarsuyu kıyısında doğal sit alanlarının varlığı kent yerleşiminin kıyıdan uzaklaşmasına bir etmendir. Kentlerin gelişim yönlerinin belirlenmesinde ekonomik yapı ve sektörlerin etkisi olmaktadır. Diyarbakır'da akarsuyun doğu yakasında ve Edirne'nin batı yakasında tarım alanlarının yer alması, akarsuların taşması, zemin suyunun yüksek olması ve jeolojik yapının yapılaşmaya izin vermemesi kentlerin tek yakada gelişim göstermesine yol açmıştır. Adana'nın güneyinde tarım alanlarının yer alması ve kuzeyinde barajın görsel manzara sağlaması ise kentin kuzeye doğru gelişmesini sağlayarak kıyı ve baraj etrafında kent yerleşiminin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Adana'da gelişmiş sanayi alanlarının akarsu kıyısının doğu yakasında kurulmasıyla Yüreğir merkez ilçesinin gelişmesini sağlamıştır. Akarsu kıyısında yer alan kentlerde su taşkınlarının meydana gelmesi kentlerin kimliklerini ve mekânsal gelişimleri etkilemektedir. Diyarbakır ve Edirne'de akarsuların taşkınlara sebep olması kıyının gelişmesinde önemli engellerden biri olarak yerleşimin kıyıdan uzaklaşmasına neden olmuştur.

Kentlerin yer aldıkları coğrafi konumları mekânsal büyümede önemli bir etmendir. Diyarbakır'ın doğu sınırına yakın olması tarihi yapıların vandalizmle yıkılmasına ve kentin batı yönünde gelişmesini sağlamıştır. Edirne'nin batı sınırında yer alması kenti doğu yönünde, Antakya'nın güney sınırı kenti olması ise batı yönde gelişmesinde önemli bir faktördür. Adana'nın güneydoğu kentlerine yakın olması kentleşme sürecinde iç göç alan şehirlerden olmuş ve mekânsal dönüşümü hızlandırmıştır. Kentlerin topografyaları mekânsal gelişimlerini etkilemekte ve sınırlayıcı faktör oluşturmaktadır. Diyarbakır, Edirne ve Adana kentlerinin eğimli olmayan topografik yapısı kentin mekânsal gelişiminde ve kimliğinde engelleyici bir faktör oluşturmazken, Antakya, Amasya ve Tokat'ın çok eğimli kayalık topografyası mekânsal gelişimin bir sınırı olarak ortaya çıkmıştır.

Kentlerin toplumsal yapısında meydana gelen hızlı değişimler kentlerin kimliklerinin korunabilirliğinde önemli bir faktör olmaktadır. Kentlerin 19. ve 21. yy.

dönemlerindeki yerleşim alanlarının büyüme oranlarını tespit etmek amacıyla yüz ölçümleri arasındaki artış yüzde olarak hesaplandığında; Adana (105 kat büyüme) ve Diyarbakır'ın (53 kat büyüme) diğer kentlere kıyasla büyüme oranlarının oldukça fazla olduğu görülmektedir. Adana ve Diyarbakır'da sanayi alanlarının kurulmasıyla iş gücüne ihtiyaç olması, tarım alanlarında mevsimlik işçi gereksinimi, üniversitenin kuruluş dönemlerinin eski olması, ulaşım imkanları ve havaalanının bulunması çevre illerden iç göçün gelmesine neden olmuştur. Adana ve Diyarbakır kentlerinde meydana gelen nüfus artışıyla kentlerin yeni dokuya sahip alanları artarken, kent merkezlerinin korunan eski dokusunun yüzdesi bakımından sıralamada beşinci ve altıncı olmuşlardır. Ayrıca Edirne ve Antakya'nın sınır kentleri olması göç almasında önemli bir engel teşkil etmektedir. Kentlerin demografik yapılarının değişimiyle yerleşim alanlarının yüz ölçümünün artması ve yatay yönde genişleme akarsu kıyısından uzaklaşılmasına neden olmaktadır.

6.2. Öneriler

Kentlerin özgün kimlik karakterinin oluşmasında akarsu kıyıları önemli bir doğal bileşen olarak öne çıkarken, Türkiye'de kıyı yerleşimlerinin tasarımlarında suyun varlığının göz ardı edildiği gözlemlenmiştir. Bu tez çalışmasında yapılan analiz ve araştırmalar sonucunda elde edilen bulgular doğrultusunda; akarsu kıyı yerleşimlerinin planlanması ve tasarımlarında bütünlük bir planlama yapılmadığı, kıyının yeniden canlandırılmasına yönelik projelerinin yeterli olmadığı görülmektedir. Örneklem kentlerin Space Syntax Yöntemi ile incelenmesi sonucunda; akarsu kıyısı ile ilişkili olan aksların bütünlük ve bağıllık değerlerinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Türkiye'de günümüz akarsu kıyıları 19. yy. yerleşimlerine göre kıyaslandığında; kıyıların erişilebilirliğinin ve kullanımının azaldığı görülmektedir. Kentlerin demografik yapısında meydana gelen değişimler, doğal afetler, teknolojik gelişmeler, imar ve planlama kararlarıyla kıyıların okunabilirliğinin azaldığı görülmüştür. Kentlerin özgün kimliklerinin devamlılığının sağlanması, mekânsal gelişimde arka planda bırakılan kıyı mekanlarının canlandırılması ve toplumun sosyo-kültürel yapısına uygun kaliteli kıyı mekanları oluşturularak kent yaşamı ile bütünleştirilmiş mekanlar tasarlanması gereklidir. Kıyı alanlarına yapılacak müdahalelerle kıyıda bulunan aksların bağıllık, bütünlük ve okunabilirlik değerlerinin artırılmasıyla, akarsuyun kent ile bütünlük parametrelerinden olan kıyının kullanımını, erişilebilirliği ve geçirgenliği sağlanabilir. Akarsu kıyı yerleşimlerinin sürdürülebilirliğinin araştırılmasını hedefleyen bu çalışmada yapı, doku ve kent ölçeğinde yapılan analizlerin sonucu olarak planlama, akarsu

düzenleme, mekânsal tasarım, yasal ve yönetsel mevzuat ve sosyo-kültürel açıdan öngörülen bazı öneriler şunlardır:

Kent Planlamasına Yönelik Öneriler

Akarsu kıyısına kurulan kentlerde imar ve planlama çalışmalarında alınan kararlarda suyun varlığının göz ardı edildiği ve akarsuyun olumsuz bir etmen olduğu kanısıyla kıyıdan uzaklaşılan çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda içinden akarsu geçen veya akarsu kıyısına kurulan kentlerde planlamaya yönelik öneriler şunlardır:

- Çalışma kapsamında 19. ve 21. yy. kent yerleşimlerinin aks haritaları Space Syntax Yöntemi ile incelendiğinde; akarsu kıyılarında yer alan aksların düşük bütünleşme ve bağlılık değerine sahip olan akslar olduğu görülmüştür. Yurtdışı örneklerinde kentsel ölçekte planlama yapılırken, suyun kentin omurgası olarak planlanmasıyla sokak ve caddelerin akarsuyla direk ilişkinin kurulduğu görülmektedir. Kıyıda bütünleşme ve bağlılık değerinin artırıldığı bu planlama anlayışının, Türkiye’de akarsu kıyısında bulunan kentlerde uygulanması gerekmektedir.
- Akarsu kıyılarında kurulan kentlerin tarihi merkezlerinin aks haritaları üzerinden yapılan incelemeler sonucunda; kıyı alanlarında yer alan aksların düşük bütünleşme ve bağlılık değerlerine sahip olduğu tespit edilmiştir. Kentsel sit alanlarının akarsularla kurdukları tarihsel ve kültürel bağın korunarak, gelişen kent formuna bağlı olarak kıyı kullanımının artırılmasına yönelik yeni aksların oluşturulması gerekmektedir.
- Akarsu kıyı kentlerinin kentsel ölçekte yapılan analizlere göre kentlerin yeni yerleşim alanlarının planlanmasında akarsuların göz ardı edildiği tespit edilmiştir. Kentlerin yeni yerleşim alanları planlanırken, akarsu kıyısı ile entegre olması sağlanarak öncelikle günlük adım mesafesindeki alanların yerleşim alanları olarak tercih edilmelidir. Yeni yerleşim alanları ile ilişki sağlayan ana yollar kıyı ile birlikte tasarlanarak ve kentin gelişim bölgelerinin toplu taşıma araçları ile akarsu kıyısına ulaşılabilirliği artırılmalıdır.
- Çalışmada Türkiye’de akarsu kıyısında yer alan kentlerin imar ve planlama kararlarında ya akarsuyun göz ardı edilerek tasarımlara katılmadığı ya da kenti bölen, sınır ve engel teşkil eden bir olgu olarak görülmektedir. Kent planlamada akarsuyun ve kıyısının planlamasında ayrı olarak düşünülmeden, bütünleşik planlamanın yürütülmesi ve yakaların eş zamanlı planlanması gerekmektedir. Akarsu ile kent

arasındaki ilişkinin güçlendirilmesi amacıyla farklı yakalarda oluşturulan yeni akslar köprüler ile birbirine bağlanarak süreklilik sağlanmalıdır.

- Akarsu kıyısında bulunan aksların güçlendirilmesi amacıyla, kamusal mekanlarının akarsularla kentsel ölçekte ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Üst ölçekte akarsuyun kent ile bütünleşmesinin artırılmasına yönelik bu uygulama mimari ve kentsel tasarımlarla geliştirilmelidir.
- Akarsu kıyılarının planlanmasında bir diğer önemli tutum ise ekonomik kaygılar yerine; ekolojik dengenin korunması, kentsel estetiğin oluşturulması, kent kimliğinin korunması ve sürdürülebilirliğin sağlanmasıdır. Kent planlamada kıyı mekanlarından kamunun yararına yönelik stratejiler geliştirilerek, toplumun her kesimine hitap edecek şekilde planlanmalıdır. Kıyı alanlarının özelleştirilmesinden ziyade, kamulaştırılarak herkesin erişiminin sağlanması amaçlanmalıdır.

Akarsuya Yönelik Öneriler

Akarsu kıyı yerleşimlerinin kentsel kimlik bileşenlerinden yapay çevreyi oluşturan anıtsal ve sivil mimari yapıların sürdürülebilirliği incelendiğinde; akarsuların yol açtığı taşkınlar tarafından özellikle geleneksel konutların tahrip edilerek yıkılmasına yol açtığı görülmektedir. Kontrolsüz akarsular ise kent yerleşimlerinin kıyıdan uzaklaşmasına neden olmaktadır. Fakat günümüzde gelişen teknolojinin sunduğu avantajlar sayesinde kıyı yerleşimlerinin kullanımını artıran uygulamalar yapılabilmektedir. Bu kapsamda kıyı yerleşimlerinin kullanımını artırmayı sağlayabilecek olumlu müdahalelere öneriler şunlardır:

- Teknolojik sistemler ile akarsuyun debisinin sabitlenmesi ya da barajların inşa edilmesi ile su akışının kontrol altına alınması gerekmektedir. Bu sayede taşkınların önüne geçilerek, akarsuyun yol açtığı tahribat engellenerek kıyı kimliği korunabilecektir. Ayrıca akarsuyun zararlarının ortadan kaldırılması ile kıyının kentle bütünleşmesine yönelik tasarımların önü açılacaktır.
- Yapılan analizler sonucunda akarsu yataklarının daraltılması ve akarsuların doldurulması gibi olumsuz müdahalelerle yapı ölçeğinde sivil mimari yapıların yıkılmasına yol açtığı ve kıyı kimliğinin kaybedildiği görülmüştür. Bu kapsamda olumsuz müdahalelerin minimuma indirgenerek, akarsuyun ekolojik dengesinin bozulmaması gerekmektedir.

- Türkiye’de tarihsel süreç içinde akarsuların kötü koku ve estetik olmayan görüntü oluşturmalarına yol açan kirlilik problemlerinin kıyıdan uzaklaşılmasına neden olduğu görülmüştür. Bu nedenle kıyı kullanımının sağlanabilmesi amacıyla akarsuyun ekolojik dengesini korumak kaydıyla kirlilik problemlerinin çözülmesi, suyun temizlenerek arındırılması ve yıllık bakımlarının yapılması gerekmektedir.
- Türkiye’de yüksek debiye sahip olan aktif akarsuların çevresindeki alanların yerleşim bölgeleri haline gelebilmesi amacıyla koruma setlerinin inşa edildiği görülmektedir. Ayrıca zemin suyunun yüksek olması veya bataklık alanların bulunması kıyı alanlarında yerleşimi engellemektedir. Kıyıların kullanımının sağlanması amacıyla akarsu yatağında görsel etkiyi ve doğal yapıyı bozmadan inşa edilen setlerle kıyının jeolojik yapısı elverişli duruma getirilmelidir.
- Tez kapsamında yapılan analizler sonucunda; kıyı alanında düşük bütünleşme ve bağlılık değerine sahip aksların değerlerinin artırılmasında farklı kotlarda yer alan yerleşimlerde su ile görsel olarak aynı hizaya getirilmesinin önemli olduğu tespit edilmiştir. Akarsu ile kent ilişkisi bütünleştirilmesi amacıyla, kıyının alçaltılması ya da yükseltilmesiyle kıyı yerleşiminin kullanımı artırılabilir. Akarsular üzerinde yapılan köprüler ya da konsol mekan uygulamalarıyla suyun hissedilmesi sağlanarak, kentlinin akarsu ile teması sağlanabilir.

Mekânsal Kıyı Tasarımına Yönelik Öneriler

Akarsu kıyı yerleşimlerinin sürdürülebilirliğini araştıran bu çalışma kapsamında doku ve kent ölçeğinde yapılan analizler sonucunda, akarsuların sınır etkisi kurduğu ve tehdit oluşturduğu nedeniyle kıyıdan uzaklaşıldığı tespit edilmiştir. Türkiye’nin bazı akarsu kıyı yerleşimlerinde yeniden canlandırma projelerinin yapılmasına rağmen, yapılan çalışmaların akarsu ile kentin bütünleştirilmesinde yeterli olmadığı görülmektedir. Kıyının tercih edilmesi ve kullanımının artırılmasında akarsuların kentle entegre edilebilir manzara sağlayan etkisi ve toplayıcı işlevi sağlaması yönünün öne çıkarılarak kültürel ve rekreasyonel mekanlarını destekleyen görsel eleman olduğu düşüncesine geçilmelidir. Avrupa’da kentsel akarsulara yapılan müdahaleler kıyıyı taşkından korumasının yanı sıra, kentlinin sudan uzaklaştırmamayı hedeflemektedir. Kıyı alanlarının mekânsal kalitesi yüksek, herkes için erişilebilir ve algılanabilir mekanlar haline getirilerek akarsuyun kentle bütünleştirilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada uygulanan metodoloji kullanılarak akarsu ile kent arasında kopan ilişkinin kentsel tasarım

ve kent ölçeğinde sayısal analizleri ile desteklenerek yeniden entegre edilmesi sağlanabilir. Akarsuların kıyı ile bütünleşmesine yönelik öneriler şunlardır:

- Akarsu kıyı alanlarının tasarımında makro ölçekten mikro ölçeğe kadar yapılacak uygulamaların bir bütünün parçaları halinde düşünülmesi gereklidir. Planlama ya da kentsel tasarım ölçeğinde alınan kararların detaylara yansımaları, var olan kıyı kimliğinin devamlılığının sağlanmasına ya da yeni yerleşimlerde kıyı kimliğinin oluşmasına yardımcı olacaktır.
- Akarsu kıyısında yer alan tarihi kent dokusunun korunması, yeni işlevler verilerek günümüz koşullarına adapte edilmesi, tarihi kimliğin vurgulanması ve akarsuyla bütünleşmesi sağlanmalıdır. Kıyının özgün kimliğinin oluşmasına katkıda bulunan yapay çevre bileşenlerinden anıtsal ve sivil mimari yapıların öne çıkarıldığı, kentin kültürel ve tarihi dokusunu bozmadan yeni yapıların tasarımlarıyla kültür turizmüne katkıda bulunulabilir.
- Akarsu kıyı yerleşimlerinin planlanmasında kentin kimliğini yansıtan tarihi ve kültürel değerler yerine, özellikle Avrupa’da yapılan kıyı tasarımlarının taklit uygulamalarının yapıldığı görülmektedir. Bu uygulamaların yerine kentin tarihsel ve kültürel kimliğine uygun yere özgü kararlar alınarak, kentin var olan potansiyelini öne çıkaracak uygulamalar yapılmalıdır. Kentlerin kimliklerinin birer imgesi olan Venedik gondolları veya Londra dönme dolabı (London Eye) gibi özgün değerlerin taklitlerinden kaçınılarak, yerel kültürel öğelere yer verilmelidir.
- Akarsu kıyı alanlarının yeniden kullanılması ve kente kazandırılmasında kıyının rekreasyonel amaçlı kullanımı öne çıkmaktadır. Fakat yapılan analizler sonucunda akarsu kıyısında yapılan tasarımlarda yürüyüş alanları, bisiklet yolları ve dinlenme mekanları tasarlanırken, akarsu üzerinde gezinti sağlayan araçlarla kısıtlı kaldığı görülmektedir. Bu kapsamda akarsu kıyılarına yönelik yapılan kentsel tasarım uygulamalarında sosyal, kültürel, eğitim, ulaşım ve ticaret amaçlı olmak üzere çok amaçlı kullanımı söz konusu olmalıdır. Akarsu kıyısında yürüyüş alanları, bisiklet yolları, merdivenler, paten ve kayak pistleri tasarlanmaktadır. Bu uygulamalara ek olarak kıyıda rekreasyon alanları, dinlenme mekanları, festival ve konser alanları, çocuk oyun alanları, açık hava sinema ve tiyatro alanları, etkinlik alanları, tören ve kutlama alanları, güzel sanatlar için sergi alanları, spor alanları, su oyunları, meydanlar ve buluşma noktaları gibi mekanların tasarlanması ile kıyının cazibe merkezi haline gelmesi sağlanmalıdır. Ayrıca kıyı yerleşimlerinde dini mekanlar,

eğlence mekanları, müzeler, sergi salonları, kültür, sanat ve kongre merkezleri, alışveriş mekanları, kafeler, restoranlar, satış birimleri, toplantı salonları, konaklama yapıları ve çalışma atölyeleri gibi mekanların yoğunlaşması kıyının etkin kullanımını artıracaktır. Balıkçı iskeleleri, tekne, feribot ya da su motorları ile gezi amaçlı olarak kullanımı ile maksimum fayda sağlanabilir.

- Akarsu kıyılarının rekreasyonel amaçlı kullanımı ve Türkiye genelinde uygulamalarının yoğunlaşması olumlu bir gelişme olmasına rağmen, kıyı alanlarında tasarlanan kentsel donatı elemanlarının kentin sosyal, kültürel ve tarihi kimliği yansıtmadıkları görülmektedir. Bu kapsamda kentin özgün kimliğinin bileşenlerinden biri olan yere özgü oturma elemanları, telefon kulübeleri, çöp kutuları, aydınlatma elemanları, afiş panoları ve duraklar gibi kentsel donatı elemanları tasarlanmalıdır.
- Farklı iklim yapısına sahip olan akarsu kıyı alanlarında yalnızca açık mekanlara ayrıldığı ve kullanıcılar tarafından her mevsim kullanımı sağlayan yarı açık mekanların olmadığı görülmektedir. Kentsel tasarım uygulamasında kış mevsiminde yağıştan ve yaz mevsiminde güneşten koruyan yere özgü süreklilik oluşturan yarı açık mekanların tasarımları ile kıyının farklı dönemlerde kullanımı sağlanmalıdır. Bu alanların restoran ve kafe gibi alanlarla desteklenmesi kıyının kullanımını artıracaktır.
- Türkiye’de akarsuların debisinin kontrol altında olmaması nedeniyle yalnızca kıyı şeridi kullanılmakta ve akarsu tasarıma dahil edilmemektedir. Kent ile akarsuyun bütünleşmesinin artırılması amacıyla; akarsuların debisinin sabitlenmesi ile su üzerinde tasarlanan ve köprü ile ulaşılan restoranlar, kafeler, yürüyüş alanları, konsol mekanlar, iskeleler ve yeşil alanlarla kentlinin su ile iç içe deneyimde bulunması sağlanabilir.
- Akarsu kıyı yerleşimlerinin doku ve kent ölçeğinde yapılan analizler sonucunda kıyı ile kent arayüzünde bulunan sokakların erişilebilirliğinin düşük ve akarsuyun algılanabilirliğinin zayıf olduğu görülmektedir. Akarsu ile ilişkili olarak tasarlanan su kanallarıyla kıyı kent arayüzünde geçirgenliğin sağlanmasıyla suyun algılanabilirliği artırılabilir.
- Kıyı alanlarında kullanılan zemin malzemesinin kıyının ekolojik dengesini bozmayacak doğal, kaymaz, dayanıklı, uygun renk ve dokuda olması gerekmektedir.

- Akarsu kıyısında bulunan yapıların cephelerinin estetik görünümü ve bütünlük sağlaması amacıyla sağlıklılaştırma projelerinin yapılması gerekmektedir.
- Kıyılar herkesin güvenle ulaşabileceği alanlar olmalıdır. Kıyının araç yolundan ayrılarak yayalaştırılması sağlanmalı, araçla kıyıya ulaşanların otopark sorunları çözümlenmeli ve kıyıya toplu taşıma araçları ile ulaşım sağlanmalıdır. Yaya ile araç trafiği birbirinden yeşil bantlarla ayrılmalı ve yeşil alanlarının devamlılığı sağlanmalıdır. Kıyı alanlarının kent içinde bulunabilirliğin artırılmasına yönelik tabelalarla akarsuya yönlendirilme sağlanmalıdır.
- Kıyılarının kullanımının günün her saatinde kullanımının sağlanabilmesi amacıyla; gece aydınlatılmasının yeterli düzeyde olması ile güvenli mekanlar haline getirilmesi gerekmektedir.
- Akarsuların kentsel odak noktaları haline gelmesi amacıyla, kentin tarihi ve kültürel kodlarının yansıtıldığı, görsel kimlik kazandıran landmarklar ya da yüksek totemlerin inşa edilebilir.

Yasal ve Yönetmelik Mevzuata Yönelik Öneriler

Türkiye’de içinden veya dışından akarsu geçen kentlerin nazım ve uygulama planlama kararlarında akarsuların kenti bölen ve yakalar arasında sınır oluşturan olumsuz bir etmen olduğu görülerek, akarsuyun kentle bütünleşmesine yönelik uygulamaların yapılmadığı tespit edilmiştir. Kentsel akarsuların kente kimlik kazandıran, halkın sosyal, kültürel ve psikolojik açıdan olumlu etkisi olan, görsel manzara oluşturan ve turizmle ekonomik gelir sağlayan bir araç olarak görülmesi gereklidir. Merkezi ve yerel yönetimlerin akarsulara yönelik olumsuz bakış açısını olumluya dönüştürerek, tasarımlara yön verecek kararlara dair öneriler şunlardır:

- Akarsuyun ve kıyısının temizlenmesi ilçe belediyeler ve sorumlu diğer kurumlar arasında bir sorun teşkil etmesinden dolayı iş bölümünün yapılarak yükümlülüklerin yerine getirilmesi gerekmektedir.
- Yerel yönetimlerin akarsuların kentten ayrı düşünülmemeyeceği vizyonu ile hareketle suyun kentle bütünleştirilmesine yönelik kıyı canlandırma projeleri yapılmalı ve kıyı çizgisi içinde yer alan bölgeye özgü plan notları hazırlanmalıdır.
- Akarsuların kıyısında kurulan kentlerde diğer yerleşimlerden farklı planlama kararlarının alınmadığı ve kıyının tasarımının göz ardı edildiği görülmektedir. Bu kapsamda akarsu kıyılarının sürdürülebilir kalkınma planlarına dahil edilmesi, idari

yönetimler tarafından kıyıya yönelik kentsel tasarım rehberlerinin hazırlanması ve yeni tasarımlarla planlanma kararlarına uygun uygulamaları yapılmalıdır.

- Akarsu kıyı yerleşimleri yapı ölçeğinde incelendiğinde kıyı bandında yer alan yapıların cephelerinin özgün nitelikli olmadığı ve yerin kimliğini yansıtmadıkları görülmektedir. Bu nedenle kıyı yerleşimlerinin cephelerinin görsel kimliğinin korunması amacıyla mimar, şehir plancı ve kentsel tasarım uzmanı gibi alanında uzman kişilerin yer aldığı kıyı estetik komisyonlarının kurulmalıdır. Yerel yönetime bağlı olan bu komisyonla kıyı yerleşimlerinde yeni yapılan yapıların üç boyutlu cephe karakterlerinin kurul onayı ile kontrol altına alınması gerekmektedir.
- Kentsel akarsulara sahip olan şehirlerde akarsuyun temizliğinin sürekli olarak yapılması ve kıyının rehabilitasyonun sağlanması koşuluyla maddi olanaklar artırılmalıdır.
- Farklı bölgelerde yer alan kentlerin farklı iklim, coğrafi konum ve jeolojik yapısına sahip olmasına rağmen, Türkiye’de kıyı kanunun yere özgü olarak hazırlanmayarak tek tip mevzuata bağlı kılındığından dolayı kıyının tasarımının kısıtlandığı tespit edilmiştir. Uygulanan kıyı kanunun kente, kıyı çizgisine ve akarsuya özgü olarak hazırlanarak geliştirilmelidir. Ayrıca yasal mevzuatın mekânsal ve sosyo-kültürel açıdan kent ile akarsuyun birbirinden uzaklaştırılmasına yönelik zorunlu kıldığı uygulamaların kaldırılması gerekmektedir.
- DSİ’nin taşkın önleme projeleriyle inşa edilen setler, kanallar ya da duvarlar kentlinin su ile bütünleşmesini engellemektedir. Bu nedenle yerel yönetimler ya da DSİ tarafından akarsu ve kıyı düzenlemede gelişmiş teknolojik sistemlerin uygulanmasıyla yeni tasarım uygulamalarına yol açılmalıdır.

Sosyo-Kültürel Yapıya Yönelik Öneriler

Kent kimliğinin bileşenlerinden biri olan toplumsal kimlik kentte yaşayanların sosyo-kültürel yapısını ifade etmektedir. Akarsu kıyı kentlerinde toplumsal yapıda meydana gelen değişimle, kıyı alanlarından uzaklaşılmasına ve akarsuyun kent içinde hissedilememesine neden olmuştur. Kıyı alanlarının planlanmasında, mekânsal tasarımların yapılması esnasında ya da akarsuya yönelik müdahalelerde kentin sosyo-kültürel kimliğini oluşturan birey ve toplum faktörünün tasarımda öncelikli girdi olarak düşünülmesi gerekmektedir. Akarsu kıyısına kurulan kentlerde toplumsal kimliğin göz önüne alınarak tasarımların yapılması ile kıyı alanlarının kullanımı artırılarak, tercih

edilebilirliği sağlanabilecektir. Kentliyi suya yaklaştıracak ve kıyı kullanımını artıracak öneriler şunlardır:

- Akarsu kıyılarının psikolojik, kültürel ve sosyal etkisi ile halkın rekreatif ihtiyaçlarını karşılayan potansiyele sahiptir. Öncelikle kıyı alanlarının her yaş ve kitleye hitap etmesi amaçlanarak, kıyının yaş ve meslek gruplarına bölgelemelerinin yapılması ve uygun mekanların tasarlanarak etkin alanlara konumlandırılması gerekmektedir.
- Kıyı alanlarının yeniden tasarımlarında kentin kimliğini yansıtan yere özgü tasarımların yapılmadığı, yerellikten uzak ve taklit uygulamaların yapıldığı görölmektedir. Kıyı alanlarının kimliğinden söz edilebilmek adına kentte yaşayan bireylerin tarihsel ve kültürel değerleri göz önüne alınarak uygun tasarımların yapılması gerekmektedir. Alanın kullanıcılarının istekleri ve beklentilerinin göz önüne alınması amacıyla kullanıcının tasarımda etkin rol alması sağlanarak katılımcı planlama yürütölmelidir.
- Yapılan analizler sonucunda kıyı alanlarının canlandırılması ve kamusal mekanlar haline dönüştürölmesi Dünya’da 1990’lı yıllarda başlamasına rağmen, Türkiye’nin pek çok akarsu kıyı yerleşimlerinde kıyı tasarımına yönelik uygulamaların yeni gündeme geldiği görölmektedir. Bu kapsamda yerel yönetimler, akademisyenler ve alanında uzmanlar tarafından oluşturulan komisyonların hazırladığı seminerler, eğitimler ya da sempozyumlarla kıyı mirasının gelecek nesillere aktarılmasının sağlanması amacıyla halkın bilinçlendirilmesi hedeflenmelidir.

KAYNAKLAR

- Afyoncu, E., 2014, Osmanlı Döneminde Tokat. Tokat Tarihi ve Kültürü Sempozyumu. Tokat. 1: 17-24.
- Akansel, S., 2004, Edirne Kaleiçi Geleneksel Konutları ve Kaleiçi'nin Günümüzdeki Görünümü, *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 5 (2), 199-207.
- Akçay, D. G., 2013, Tokat Kenti Geleneksel Konut Dokusunun Koruma Bağlamında İrdelenmesi: Halit Sokak, Bey Sokak, Beyhamam Sokak, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi*, İstanbul.
- Akın, E. S., 2009, Tokat Kenti'nin Fiziksel Gelişimi, Anıtsal ve Sivil Mimari Örneklerinin Analizi ve Değerlendirilmesi, *Karadeniz Teknik Üniversitesi*, Trabzon.
- Akın, E. S. ve Özen, H., 2010, Tokat Geleneksel Evlerinin Beyhamam ve Bey Sokak Örneğinde İncelenmesi, *The Black Sea Journal of Social Sciences*, 2 (2), 167-189.
- Akın, E. S. ve Özen, H., 2013, Tarihi Yapılarda Yeniden Kullanım Sorunları Tokat Meydan ve Sulu Sokak, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 1, 23-48.
- Akın, E. S. ve Hanoğlu, C., 2014, Tokat'ta Bir Konut: Madımağın Celal'in Evi, *Tokat Tarihi ve Kültürü Sempozyumu*, Tokat, 363-383.
- Aksulu, I., 2012, Tokat Anıtsal Yapılarının Tanımlama ve Değerlendirme Sorunu. Tokat Sempozyumu. Tokat. 2: 185-210.
- Aktüre, S., 1975, 17. Yüzyıl Başından 19. Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehrsel Yapının Değişme Süreci, *M.E.T.U Journal of Faculty of Architecture*, 1 (1), 101-128.
- Alkan, S., 2016, Mülkiyet İlişkileri Kapsamında Ondokuz ve Yirminci Yüzyıllarda Edirne'de Kentsel Değişim ve Algısal Restorasyon, *Trakya Üniversitesi*, Edirne.
- Altınöz, G., 2003, Mekansal Dizin Yöntemiyle Kentsel Dokuda Biçimsel Analiz: Amasya Örneği, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Anonim, 1975, Asi Havzası Hidrojeolojik Etüd Raporu, *TC Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Jeoteknik Hizmetler ve Yer altı Suları Dairesi Başkanlığı*, Ankara.
- Anonim, 1979, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu, A-1822 Sayılı Karar, Türkiye.
- Anonim, 1981a, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu, A-2809 Sayılı Karar, Türkiye.
- Anonim, 1981b, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu, A-3218 Nolu Karar, Türkiye.

- Anonim, 1984a, Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu, 379 Sayılı Karar, Türkiye.
- Anonim, 1984b, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu, Türkiye.
- Anonim, 1992a, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 1299 Sayılı Karar, Türkiye.
- Anonim, 1992b, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu, 2364 Sayılı Karar, Türkiye.
- Anonim, 2009, Amasya Merkez Koruma Amaçlı İmar Planı Plan Raporu, *İlke Planlama, Amasya*.
- Anonim, 2010a, Amasya İli Maden ve Enerji Kaynakları, *Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü*.
- Anonim, 2010b, Antakya İli Maden ve Enerji Kaynakları, *Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü*.
- Anonim, 2014, Diyarbakır Kalesi ve Hevsel Bahçeleri Kültürel Peyzajı Alan Yönetim Planı, *İkarya Danışmanlık Ltd. Şti*.
- Anonim, 2016, Resmi Gazete.
- Anonim, 2017, Adana İli Çukurova İlçesi Belediyevevleri Kentsel Dönüşüm Alanı 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı, *Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü, Adana*.
- Anonim, 2018, Amasya 1. Derece Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Analiz Raporu, *İlke Planlama Ltd. Şti*.
- Arabulan, S., 2008, Yer/Mekan Kimliğinin Değişimi: Mezitbey Hamamı ve Yakın Çevresi Alan Çalışması, *Trakya Üniversitesi*.
- Arif, B., 1931, Edirne'nin İmarı, *Arkitekt*, 11-12, 354.
- Arıman, B., 2002, Antakya Kenti Tarihi Doku İçinde Tipolojik Analiz Çalışmaları, *İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul*.
- Aru, K. A., 1998, Türk Kenti: Türk Kent Dokularının İncelenmesine ve Bugünkü Koşulları İçinde Değerlendirilmesine İlişkin Yöntem Araştırması, *İstanbul, Yem Yayın*.
- Asarcaklı, M., 1989, Antakya Kent Dormunu Oluşturan Öğelerin Araştırılıp Değerlendirilmesi, *Gazi Üniversitesi, Antaka*.
- Aslanoğlu, R. A., 2000, Kent, Kimlik ve Küreselleşme, *Bursa, Ezgi Kitapevi*.
- Asna, A., 1998, Public Realions Temel Bilgiler, *İstanbul, Der Yayınları*.

- Aytin, B. K., Ertin, D. G. ve Özyavuz, M., 2016, Kent Kimliğinin Edirne Kaleiçi Yerleşim Alanı Özelinde Değerlendirilmesi. 4. Uluslararası Kentsel ve Çevresel Sorunlar ve Politikalar Kongresi. İstanbul: 81-102.
- Ayyıldız, S. ve Ertürk, F., 2017, Kentsel Kimlik Bileşenleri ile Yerel Kimliği İzlerini Sürmek, *Mimarlık ve Yaşam Dergisi*, 2 (1), 65-88.
- Bacon, E. N., 1967, Design of Cities, London, Thames and Hudson.
- Baç, S., 2012, Tarihi Kentlerde Koruma Kavramının Mekan-Dizim Yöntemi Üzerinden Araştırılması-Bergama Örneği, *Dokuz Eylül Üniversitesi*, İzmir.
- Baedeker, K., 1912, Handbook for Travellers: Describing Constantinople, European Turkey, Asia Minor, Armenia, and Mesopotamia. 5.
- Bahadır, G., 2009, 636-1100 Arasında Antakya, *Ankara Üniversitesi*, İstanbul.
- Bayatlı, A., 2018, Edirne Planı, Edirne Planı, Ed, *Edirne: Vagus Nerve Araştırma Grubu*.
- Bekleyen, A., 1993, Eski Diyarbakır Evlerinin Kitleli Biçimlenmesini Etkileyen Asal Etmenlerin Belirlenmesi, *Dicle Üniversitesi*, Diyarbakır.
- Beyhan, Ş. G. ve Ünügür, S. M., 2005, Çağdaş Gereksinimler Bağlamında Sürdürülebilir Turizm ve Kimlik Modeli, *İtü Dergisi/a mimarlık, planlama ve tasarım*, 4 (2), 79-87.
- Birlik, S., 2006, Tarihi Çevrelerde Kentsel Kimlik Değişiminin Eşik Analizi: Trabzon'da Bir Deneme, *Karadeniz Teknik Üniversitesi*.
- Biröl, G., 2007, Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Oteli Üzerinde Bir Değerlendirme, *Arkitekt Dergisi*, Kasım-Aralık 2007 (514), 46-54.
- Boone, C. G. ve Modarres, A., 2006, City and Environment, *Philadelphia*, Temple University Press.
- Breen, A. ve Rigby, D., 1996, The New Waterfront, A Worldwide Urban Success Story, London, McGraw-Hill Companies.
- Büyükgüner, G., 2020, Kişisel Arşiv.
- Büyükmihçi, G., 2001, Antakya Evleri, *Arkitekt* (487), 72-77.
- Can, N., 1999, Kent Kimliği, *Gazi Üniversitesi*.
- Canik, G., 2011, Amasya Yeşilirmak Nehri Kıyısı Peyzaj Tasarımının İrdelenmesi: Yalıboyu ve Prinççi Promenadı Örneği, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Canik, G., 2014, Amasya Tarihi Kent Merkezinde Yer Alan Pirinççi Promenad Alanının Nehir ve Kentle Olan İlişkisi Üzerine Bir Değerlendirme, *Ormancılık Dergisi*, 10 (1), 23-36.
- Canter, D., 1977, The Psychology of Place, London, Arcitectoral Press.

- Ceccarelli, P., 1991, Kıyı Cephesi:Yeni Bir Kentsel Sınır, *Yapı Dergisi, Yapı Eğitim Merkezi*, 114.
- Çakır, H. K., 2006, Konut Alanlarının Yer Seçiminde Sosyal Yapının Rolünün Saptanmasına İlişkin Bir Yaklaşım: "Edirne; Kaleiçi, Kaledişi ve Yeni Yerleşme Alanları Örneği", *Trakya Üniversitesi*, Edirne.
- Çatalbaş, F., 2012, Suriçi Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi ve Diyarbakır Turizmine Katkısı, *Bozok Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 1, 45-58.
- Çetin, F. D., 1993, Çevresel Etmenlerin, Eski Diyarbakır Konut Mimarisine Etkileri ve Bu Sonuçlara Bağlı Olarak Yeni Yapılar İçin Tasarım Kriterlerinin Belirlenmesi, *Dicle Üniversitesi*, Diyarbakır.
- Çetinkaya, U. B., 2009, Adana Kentsel Alanının Tarihi Süreç ve Çevre Düzeni Planı Çerçevesinde İncelenmesi, *Planlama* (1), 67-77.
- Çolak, S., 2013, Diyarbakır Kentiçi Ana Ulaşım Planı ile Entegre Üniversite Dağkapı-Karacadağ Caddesi Urfa Yolu-Silvan Yolu-Üniversite Metrobüs Ring Sistemi Güzergahı Önerisi, *Bahçeşehir Üniversitesi*, İstanbul.
- Çopuroğlu, M. A., 2006, Kentsel Dönüşüm Projeleri: Adana'daki Uygulamalar, *Planlama* (2), 147-153.
- Çopuroğlu, M. A., 2009, Adana'da Kentleşme ve İmarsız Gelişmenin 50 Yılı, *Planlama*, 1, 53-65.
- Çöl, Ş., 1998, Kentlerimizde Kimlik Sorunu ve Günümüz Kentlerinin Kimlik Derecesini Ölçmek İçin Bir Yöntem Denemesi, *Mimar Sinan Üniversitesi*.
- Çöteli, M. G., 2011, 19. Yüzyıl Anadolu Şehrsel Ağı ve Hinterland İlişkileri, *Yıldız Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Dalton, N. S. C., 2010, Synergy, Intelligibility and Revelation in Neighbourhood Places, *University of London*, London.
- Davenport, W., 1974, Amiable Amsterdam, *National Geographic*, 145 (5).
- Dawes, M. ve Ostwald, M. J., 2013, Precise Locations in Space: An Alternative Approach to Space Syntax Analysis Using Intersection Points, *Architecture Research*, 3 (1), 1-11.
- Demir, A., 1996, Çağlar İçinde Antakya, *İstanbul*, Akbank Kültür ve Sanat Kitapları.
- Demir, A., 1998, Antakya ve Antakya Tarihinde Bir Dönem, *Mimarlık* (281), 24-27.
- Demir, C., 2006, Kent Kimliği Geliştirme Sürecinde Mekansal Model Tasarımı ve Kent Plancılarının Rolü, *Planlama*, 3, 117-122.
- Demiralp, J. K., 1998, Nehir Kıyısı Kentsel Mekan Kullanımlarının Değerlendirilmesi Üzerine Bir Çalışma: Vardar ve Yeşilırmak Kıyısı Örneği, *Yıldız Teknik Üniversitesi*, İstanbul.

- Denisov, M. F., 1982, 1982. *Waterfronts: Handbook for Architects and Planners*, Stroyizdat, Moscow, Russia.
- Deniz, K., 2004, Konya'da Farklı Üç Kentsel Mekanda Kent Kimliği Üzerine Bir Araştırma, *Selçuk Üniversitesi*.
- Diker, M., 2014, Kent Kimliğinin Oluşmasında İbadet Yapılarının Yeri ve Önemi, *Yıldız Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Dinç, Y., 2015, Antakya (Hatay) Şehir Coğrafyası, *Mustafa Kemal Üniversitesi*, Hatay.
- Dizdar, H., 2011, İklimsel Tasarım Parametreleri Açısından Geleneksel ve Yeni Konutların Değerlendirilmesi: Diyarbakır Örneği, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Dullinja, E., 2012, Edirne Kaleiçi Bölgesindeki Evlerin Ekolojik Verilerin Analizi, *Trakya Üniversitesi*, Edirne.
- Durak, Ş., 2014, Tarihi Çevrelerde Sürdürülebilir Turizm Planlaması: Diyarbakır Tarihi Sur İçi Bölgesi Örneği, *Dicle Üniversitesi*, Diyarbakır.
- Durmuşoğlu, C., 2019, Adana'da Konut Alanlarının Tipo-Morfolojik Dönüşümü, *Mersin Üniversitesi*, Mersin.
- Dursun, P., 2001, Trabzon Kentsel Dokusunda Morfolojik Analiz, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Durukan, İ., Karaman, F., Saban, D. ve Erman, O., 2009, Adana Kentsel Kültür Varlıkları Envanteri (2004 - 2005), *TÜBA-KED* (7), 45-70.
- Eisner, S. ve Gallion, A. B., 1963, *The Urban Pattern*, New Jersey, D. Van Nostrand Company Ltd.
- Emir, H. C., 2006, Antakya Kuseyri Evi Restorasyon Projesi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Erdoğan, E. ve Kuter, N., 2010, Edirne Kenti Kültür Varlıklarının Kent Estetiği Açısından Değerlendirilmesi, *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 7 (3), 137-145.
- Ergen, B., 2006, Kentsel Koruma ve Kentsel Tasarım İlişkisi Üzerine Bir Araştırma Tokat Örneği, *Yıldız Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Erickson, B. ve Lloyd-Jones, T., 2001, Design problems, Approaching Urban Design: The Design Process, Ed: Roberts, M. ve Greed, C., Harlow: Longman.
- Erip, C., 1998, Ülkemizde 1950'li Yıllar Sonrası Yaşanan İç Göçlerin Kent Kimliğine Mekansal Etkileri Üzerine Bir Araştırma, *Yıldız Teknik Üniversitesi*.
- Erkara, A., 2019, Kentsel Korumada Sürdürülebilir Turizm İlkelerinin Belirlenmesi: Tokat Kentsel Sit Alanı Örneği, *Gazi Üniversitesi*, Ankara.

- Erkök, F., 2002, Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul'un Özel ve Nesnel Değerlendirmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*.
- Erman, O., Karaman, F., Saban, D. ve Durukan, İ., 2007, Adana'da 1930'lardan Günümüze, Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Değişimler Bağlamında Konut Mimarisinin Gelişimi, *Ç.Ü. Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 22 (2), 235-247.
- Erşen, A. E., 2009, Tarihi Kentlerin Korunmasında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararlarının Edirne Kenti Örneğinde Değerlendirilmesi, *Trakya Üniversitesi*, Edirne.
- Ertem, S., 2016, Bir Kentsel Tasarım Yarışmasının Süreç Analizi: Edirne/Selimiye Örneği ve “Tarihi Merkezde Araç Yolu” Tartışması, *Planlama*, 26 (1), 20-31.
- Erton, M., 1995, Kent Kimliği: İznik ve Mudurnu Yerleşmeleri Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*.
- Eruzun, C., 1989, Kültürel Süreklilik İçinde Türk Evi, *Mimarlık*, 27 (4), 68-71.
- Eyice, S., İslâm Ansiklopedisi, <https://islamansiklopedisi.org.tr/edirne#2-mimari>: Erişim Tarihi:
- Eyice, S., 1965, Bizans Devrinde Edirne ve Bu Devre Ait Eserler, Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı, Ed: T.T.K. Yayını.
- Farrell, T., 1993, Urban Design, *Erns and Sohn*, Academy Editions.
- Gabriel, A., 1934, Monumets Turcs d'Anatolia Amasya, Tokat, Sivas, *Paris*.
- Gabriel, A., 1940, Voyages Archeologiques dans la Turquie Orientale, *Paris*.
- Goncagül, E. E., 2007, Mekansal Çelişkilerin Değerlendirilmesinde Çok Boyutlu Algılama Yaklaşımlarının Planlama Sürecinde Kullanımı: İzmir Örneği, *Dokuz Eylül Üniversitesi*.
- Good, J. W. ve Goodwin, R. F., 1990, Waterfront Revitalization for Small Cities, *Oregon*, Oregon State University.
- Gospodini, A., 2004, Urban Morphology and Place Identity in European Cities: Built Heritage and Innovative Design, *Journal of Urban Design*, 9 (2), 225-248.
- Göksu, Ç., 1995, Güneş Enerjili Kentler, *Mimarlık Dergisi*, 95 (266), 48-50.
- Gökşen, T. Y., 2017, Erken Cumhuriyet Döneminde Edirne'de Kentsel Gelişim, *Trakya Üniversitesi*, Edirne.
- Gündoğdu, M., 2014, Mekan Dizimi Analiz Yöntemi ve Araştırma Konuları, *Art-Sanat Dergisi* (2), 251-274.

- Güneli, Z., 2001, Kaybolmakta Olan, Tarih, Kültür ve Mimari Miraslar Kenti Kale-Kent, Diyarbakır, *TMH-Türkiye Mühendislik Haberleri*, 412 (2), 27-30.
- Gür, Ş. Ö., 1996, Mekan Örgütlenmesi, *Trabzon*, Gür Yayıncılık.
- Gür, Ş. Ö., 2000, Doğu Karadeniz Örneğinde Konut Kültürü, *İstanbul*, Yem Yayın.
- Güvenç, B., 1991, Kentlerin Kimliği ve Antalya Üzerinde Notlar, Öneriler, Örnekler, *Mimarlık*, 29 (1), 72.
- Güvenç, B., 2002, Kültürün ABC'si, *İstanbul*, Yapı Kredi Yayınları
- Güzelci, O. Z., 2012, Amasya Yalıbozu Evleri Üzerine Bir Biçim Grameri Çalışması, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Güzer, B., 2007, Antakya ve Boston Kentleri Örneğinde Kentsel Açık Alan Tipolojilerinin Dönüşümünün İrdelenmesi, *Ankara Üniversitesi*, Ankara.
- Halifeoğlu, M. ve Dalkılıç, N., 2005, Diyarbakır Surları ve Koruma Sorunları, *Mimarlık* (321).
- Hattapoğlu, M. Z., 2004, Su Olgusunun Yerleşmeler Evrimindeki Yeri ve Günümüzde Bir Kentsel Tasarım Elemanı Olarak Yeniden Yorumlanması, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi*.
- Hillier, B., Hanson, J., Peponis, J., Hudson, J. ve Burdett, R., 1983, Space Syntax: A Different Urban Perspective, *In The Architects' Journal*, 30 (178), 47-63.
- Hillier, B. ve Hanson, J., 1984, The Social Logic of Space, *Cambridge*, Cambridge University Press.
- Hillier, B., Hanson, J. ve Peponis, J., 1987, Syntactic analysis of settlements. Architecture et Comportement, *Architecture and Behavior*, 3 (3), 217-231.
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T. ve Xu, J., 1993, Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20, 29-66.
- Hillier, B. ve Netto, V., 2003, Society seen through the prism of space: outline of a theory of society and space, *Urban Design International* (7), 181-203.
- Hillier, B., 2005, The art of place and the science of space, *World Architecture*, 185 (Special Issue on Space Syntax), 96-102.
- Hillier, B., 2007, Space is the machine, *London*, The Press Syndicate of the University of Cambridge.
- Hillier, B. ve Vaughan, L., 2007, The city as one thing, *Progress in Planning*, 67 (3), 205-230.
- Hillier, B., 2008, Space and spatiality: What the built environment needs from social theory., *Building Research & Information*, 36 (3), 216-230.

- Hinti, E. N., 2020, Tarihi Antakya Evleri ve Peyzaj Tasarımı, *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi*, Kahramanmaraş.
- Hoyle, B. S., 1998, The redevelopment of derelict port areas, *The Dock & Harbour Authority*, 79 (887), 46-49.
- Jansen, H., 1937, Stadtplanung, Adana. Gesamtbebauungsplan Übersichtsplan und Hauptverkehrsplan 1:25000, Maßstabsleiste Handzeichnung: Tusche auf Transparent, Technische Universität Berlin Architekturmuseum, <https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?p=51&SID=1564091665422>: Erişim Tarihi: 15.09.2020.
- Jansen, H., 1940, Stadtplanung, Adana. Gesamtbebauungsplan Übersichtsplan und Hauptverkehrsplan 1:25000, Maßstabsleiste Handzeichnung: Tusche auf Transparent, Technische Universität Berlin Architekturmuseum, <https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?p=51&SID=1564091665422>: Erişim Tarihi: 15.09.2020.
- Kaplan, E., 2007, Tokat Yazmacılar Hanının Restorasyon Önerisi, *Gazi Üniversitesi*, Ankara.
- Kara, A., 2005, XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya'da Yerleşme ve Nüfus, *OTAM(Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)* (17), 1-14.
- Karaaslan, Ç., 2010, Tarihi Kentlerde Kimliksizleşme Sorunu ve Bir Çözüm Yolu Olarak Kentsel Canlandırma Projeleri, *Ankara Üniversitesi*.
- Karaaslan, M., 2018, Diyarbakır Suriçi Bölgesinin Yeniden İnşası ve Hukuksal Boyutu, *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 23 (39), 335-373.
- Karakul, Ö., 2002, New Buildings in Old Settings: Riverfront Buildings in Amasya, *Orta Doğu Teknik Üniversitesi*, Ankara.
- Karimi, K., 1998, Continuity and Change in Old Cities; An Analytical Investigation of The Spatial Structure in Iranian and English Historic Cities Before and After Modernisation, *Londra Üniversitesi*, Londra.
- Karimi, K., 2018, Space syntax: consolidation and transformation of an urban research field, *Journal of Urban Design*, 23 (1), 1-4.
- Karlangıç, O., 2017, Adana İğtişası Sırasında Ermeni-Türk Propaganda Savaşları, *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 7 (2), 11-27.
- Kartum, Ö., 2019, Kentsel Dönüşüm Alanlarında Koruma: Adana-Seyhan Döşeme Mahallesi Örneği, *Mersin Üniversitesi*, Mersin.
- Kejanlı, D. T. ve Dinçer, İ., 2011, Diyarbakır Kale Kenti'nde Koruma ve Planlama Sorunları, *Megaron*, 6 (2), 95-108.

- Kejanlı, T., 2009, Sur İçi Dokusunun Planlama Süreci ve Korumaya Sorunları. TMMOB Diyarbakır Kent Sempozyumu. Gümüş, B. ve Aykal, F. D. Diyarbakır, Tmmob Diyarbakır İl Koordinasyon Kurulu: 12-25.
- Kılıç, A., 1999, Kıyıdan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi*.
- Kılıçarslan, Ç. ve Özkan, M. B., 2005, Akarsuların Kentsel Gelişme - Dönüşüm Süreci İçinde Çeşitli Kullanımlar Yönünden Etkileşimlerinin İzmir Kenti Örneğinde Ortaya Konulması, *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 42 (2), 179-190.
- Kim, Y. O., 2001, The role of spatial configuration in spatial cognition. Third International Space Syntax Symposium. Arbor, A. Atlanta, Georgia, USA, University of Michigan: 49.41-49.21.
- Kıran, H., 1994, Konut Alanlarının Oluşumunda Sosyo-Ekonomik Faktörlerin Yeri ve Önemi, *Trakya Üniversitesi*, Edirne.
- Kobayashi, H., 1990, Contemporary Landscapes in The World, Tokyo, Topran Printing Co.
- Kocaoğlu, S. E., 2016, Antakya Tarihi Kent dokusunun Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi, *Bartın Üniversitesi*, Bartın.
- Kodal, G., 2014, Atapark ve Tabakhane Köprüsü Arasındaki Tarihi Aksın Kent Kimlik Bileşenleri Açısından Değerlendirilmesi, *Karadeniz Teknik Üniversitesi*.
- Kontolaimos, P., 2016, The Transformation of Late Byzantine Adrianople to Early Ottoman Edirne, *Journal of the Ottoman and Turkish Studies Association*, 3 (1), 7-27.
- Kopuz, A., 1999, Cumhuriyet Döneminde Mimarlık Akımları ve Adana'daki Yansımaları, *Çukurova Üniversitesi*, Adana.
- Kostof, S., 1992, The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History, London: , Thames and Hudson Ltd.
- Kuban, D., 1982, Türk ve İslam Sanatı Üzerine Denemeler, Anadolu kentlerinin Tarihsel Gelişimi ve Yapısı Üzerine Gözlemler, Ed, *İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları*.
- Kubat, A. S., 1997, The morphological characteristics of Anatolian fortified towns, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 24, 95-123.
- Kubat, A. S., Ertekin, Ö., Eyüboğlu, E. ve Özer, Ö., 2005, Movement Activity and Strategic Design Study for Istanbul's Historical Galata District. 5th International Space Syntax Symposium. Delft, Hollanda.
- Kurdak, Ö. E., 1995, Nehir Kıyısı Kentlerde Kıyı Çevresinin Oluşumu:Adana-Seyhan Nehri Kıyısında Bir Düzenleme Çalışması, *Çukurova Üniversitesi*, Adana.

- Kuzucular, K., 1994, Amasya Kentinin Fiziksel Yapısının Tarihsel Gelişimi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Lynch, K., 1960, The Image of The City, *Cambridge*, Technology Press.
- Malek, S., 2019, Spatial Cognition: Application of Space Syntax on Beyazıt District, İstanbul, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Meriç, G., 2019, Edirne Kaleiçi Evleri 1903 Sonrası, *Bursa Uludağ Üniversitesi*, Bursa.
- Mersinligil, Ö. ve Erişen, O., 1996, Antakya İmar Planı Ön Araştırması, *Antakya*.
- Meşhur, M. Ç., 1999, Tarihi Çevrelerin Korunması Sürecinde Yeni Yaklaşımlar, Amasya Kenti, Yalıboyu Evleri Örneği, *Selçuk Üniversitesi*.
- Meşhur, M. Ç., 2018, The Importance of Local Organizations in Conserving Cultural and Historical Identity: The Case of Amasya-Turkey, *European Online Journal of Natural and Social Sciences*, 7 (2), 317-326.
- Montgomery, J., 1998, Making a city: Urbanity, vitality and urban design, *Journal of Urban Design*, 3 (1), 93-116.
- Moore, C. W. ve Lidz, J., 1994, Water + Architecture, *London*, Thames and Hudson.
- Musayev, E., 2003, Kentsel Kıyı Dolgu Alanları Kullanım Çerçevesinde Yalova 17 Ağustos Kıyı Parkının Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*.
- Nabikoğlu, A. ve Dalkılıç, N., 2015, Diyarbakır Surlarının Günümüzdeki Durumuna Yeni bir Bakış, *Restorasyon Konservasyon Dergisi* (15), 23-35.
- Neill, W. J. V., 1997, Memory, Collective Identity and Urban Design: The Future of Berlin's Palast der Republik, *Journal of Urban Design*, 2 (2), 179-192.
- Norberg-Schulz, C., 1979, Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture, *New York*, Rizzoli International Publications Inc. .
- Oğuz, G. P., 2002, Adana Tepebağ Bölgesindeki Tarihi Yerleşim Dokusunun 98'Depremi Sonrası İnceleme ve Koruma-Geliştirme Önerisi, *Gazi Üniversitesi*, Ankara.
- Oğuz, G. P. ve Aksulu, I., 2007, Adana Tepebağ'daki Tarihi Yerleşim Dokusunun İncelenmesi, Koruma Sorunları ve Öneriler, *Gazi Üniv. Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 22 (2), 207-216.
- Oktay, D., 1999, Kentsel Ortak Mekanların Niteliği ve Kent Yaşamındaki Rolü, *Yapı Dergisi*, 207 (2), 53-61.
- Oltulu, E., 2006, Amasya'nın Anıtsal Eserleri ve Hızır Paşa Külliyesi Restitüsyon ve Koruma Öneri, *Yıldız Teknik Üniversitesi*.

- Onur, O., 1990, Edirne Kent Planı'nın Gçirdiği Evrelere Kısa Bir Bakış, *Mimarlık*, 28 (2), 64-67.
- Oral, Y., 2002, şehirlerin Dönüşüm Sürecinde Yaşanan Kimlik Bunalımları, *Ege Mimarlık*, 42 (2).
- Oruç, ř. E., 2017, Diyarbakır Suriçi Bölgesindeki Geleneksel Konut Mimarisinde İklimsel Faktörlerin Rolü, *Dicle Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Dergisi*, 8 (2), 383-394.
- Oruçkaptan, A., 2009, Peyzaj Planlamalarının Kent Boyutundaki Yeri - Önemi: Diyarbakır Örneği. TMMOB Diyarbakır Kent Sempozyumu. Gümüş, B. ve Aykal, F. D. Diyarbakır, Tmmob Diyarbakır İl Koordinasyon Kurulu: 172-180.
- Ömeroğlu, C., 2006, Antakya Kentinin Özgünlüğü ve Günümüz Koruma Sorunlarının Antakya Kentsel Sit Alanında İrdelenmesi, *Gazi Üniversitesi*, Ankara.
- Önem, A. B. ve Kılınçaslan, İ., 2005, Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik, *İtü Dergisi/a mimarlık, planlama ve tasarım*, 4 (1), 115-125.
- Özbek, M. Ö., 2007, Fizik Mekan Kurgularının Sosyal İlişkiler Üzerinden Arnavutköy Yerleşimi Bütününde Mekan Dizimi (Space Syntax) Yöntemi ile İncelenmesi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi*, İstanbul.
- Özdemir, Z., 2013, Kentlerin Akarsu ile Bütünleşme Sorunlarının Planlama ve Tasarım Yönünden İrdelenmesi, *Gazi Üniversitesi*.
- Özgen, M., 2008, Tokat Kenti'nin Ticaret Mekanları 19.-20. Yüzyılda Meydan Semtinde Ticari Yaşam, *Vakıflar Dergisi* (31), 141-203.
- Özkaynak, M., 2020, Kişisel Arşiv.
- Özyılmaz, H., 2007, Diyarbakır Geleneksel Konut Mimarisinde Morfolojik Analiz: Geleneksel Konutların Güncel Kullanımda Değerlendirilmesi, *Gazi Üniversitesi*, Ankara.
- Özyılmaz, H., Karakaş, S. ve Karaşın, A., 2007, Diyarbakır'da Yoğun Göçün Getirdiği Çarpık Kentleşme Sorunları. TMMOB Afet Sempozyumu. Ankara: 329-335.
- Özyılmaz, H. ve Sahil, S., 2017, Sosyal Yapı Değerişiminin Mimari Yapıya Yansıması: Diyarbakır Örneği, *Megaron*, 12 (4), 531-544.
- Proshansky, H. M., Fabian, A. K. ve Kaminoff, R., 1995, Place-Identity: Physical World Socialization of The Self, Giving Places Meaning, Readings In Environmental Psychology, *London*, Academic Press.
- Punter, J., 1991, Participation in the design of urban space, *Landscape Design*, 200, 24-27.
- Ramazanoğlu, G., 2009, Adana'da Roma Dönemi Köprüsü, *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18 (1), 305-322.

- Rapoport, A., 1977, Human aspects of urban form: towards a man-environment approach to urban form and design, 1, *New York*, Pergamon Press.
- Rapoport, A., 2001, Theory, Culture and Housing, *Theory, Culture and Society*, 17 (4), 145-165.
- Reel, N. B., 2006, Adana Tepebeğ Höyüğü ve Çevresinin Tarihsel Süreç İçindeki Gelişiminin İncelenmesi ve Bölgenin Günümüze Yeniden Kazandırılması, *Yıldız Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Relp, E., 1976, Place and Placelessness, *London*, Pion.
- Rifaioğlu, M. N., 2003, Antakya Eski Kent Dokusunda Gazipaşa Sokağının Mekansal Analizi, *Çukurova Üniversitesi*, Adana.
- Rifaioğlu, M. N., 2014, The Historic Urban Core of Antakya under the Influence of the French Mandate, and Turkish Republican Urban Conservation and Development Activities, *Megaron*, 9 (4), 271-288.
- Saban, D. F., 2006, XVI. Yüzyılda Adana Kentinin Fiziksel Yapısına Dair Bulgular, *ÇÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 15 (3 (Arkeoloji Özel Sayısı)), 161-182.
- Saban, F. D., 2017, Geleneksel Adana: mahalleler, sokaklar, binalar, *Ankara*, Akademisyen Yayınevi.
- Saint-Joseph, S. d., 1909, Plan d'Adana et des œuvres françaises, Collège Saint-Paul.
- Salıcı, A., Güzelmansur, A. ve Altunkasa, M. F., 2007, Kentsel Yapı Değişiminin Tarihi Kent Dokusuna Etkilerinin İrdelenmesi: Antakya Örneği. 38. ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi. Ankara. 2: 707-716.
- Sarı, F., 2003, Şehirselsel Mekanda Biçim ve İşlev İlişkileri: İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Yarışması Önerilerinin Mekan Sentaksı Yöntemi İle İncelenmesi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Sarı, T., 2010, Türkiye'de Kent Planlaması İle Değişen Konut Üretim Sürecinin İncelenmesi: Amasya Örneği, *Yıldız Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Sauvaget, J., 1934, Le Plan de Laodicée-sur-Mer, *Bulletin d'études Orientales* (4), 81-114.
- Seamon, D., 2013, Place Attachment and Phenomenology: The Synergistic Dynamism of Place, Place attachment: advances in theory, methods and applications, Ed: Devine-Wright, P., *Abingdon, Oxon*: Routledge.
- Seçkin, Y. Ç., 2005, Tarihi Kentlerdeki Açık Mekanların Değişen Kullanımlarının Değerlendirilmesi: Amasya Örneği, Doktora Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*.
- Shaukland, G., 1996, Tarihi Değeri Olan Kentlere Neden El Atmalıyız, *Cogito* (8), 23-35.

- Shpuza, E., 2007, Urban Shapes and Urban Grids: a comparative study of Adriatic and Ionian coastal cities. 6th International Space Syntax Symposium. İstanbul. 9.
- Silva, J. B., Serdoura, F. ve Pinto, P., 2006, Urban Rivers as Factors of Urban (Dis)integration. 42. ISoCaRP Kongresi. İstanbul.
- Simsonds, J. O., 1994, Garden Cities 21: Creating Livable Urban Environment, *Fasla*, McGraw-Hill Professional.
- Sirel, A., 1996, Trakya'da Sanayileşme ve Çevre Sempozyumu. Çorlu, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Edirne Şubesi.
- Strabon, 2000, Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: XII-XIII-XIV), *İstanbul*, Arkeoloji ve sanat yayınları.
- Şahin, B. B., 2019, Adana Tarihi Kent Merkezinde Morfolojik Bir Okuma; Abidinpaşa Caddesi'nin 1938-2018 Yılları Arasındaki Fiziki Değişimi, *Çukurova Üniversitesi*, Adana.
- Şahin, B. B. ve Saban, F. D., 2020, Adana Tarihi Kent Merkezinde Morfolojik Bir Değerlendirme: Abidinpaşa Caddesi Örneği, *İdealkent*, 11 (30), 1207-1237.
- Şahin, N., 2010, Kent Kimliği ve Değişim Sürecinin Kayseri Kenti Örneğinde İrdelenmesi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi*.
- Şenol, E., 2010, Amasya'nın Cumhuriyet Dönemi Kentsel Gelişim Süreci ve Kentleşme Sorunları, *Ankara Teknik Üniversitesi*, Ankara.
- Şimşek, G., 2014, River Rehabilitation With Cities In Mind: The Eskişehir Case, *Metu Journal of the Faculty of Architecture*, 31 (1), 21-37.
- Şuta, O., 2016, Edirne'de 1980'den Günümüze Toplu Konutun Gelişimi-Değişimi, *Trakya Üniversitesi*, Edirne.
- Tanrıöver, H., 1976, Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması İlkesi ve Kent Planlama Eylemi, *Mimarlık*, 2.
- Taşbaş, E., 2014, Tokat'ta Göçmen İskânı (XX. Yüzyıl). Tokat Tarihi ve Kültürü Sempozyumu. Tokat. 1: 665-680.
- Taşcıoğlu, S., 2018, Kent Kimliği Açısından Tarihi Çevre Koruma ve Yenileme Çalışmalarının Değerlendirilmesinde Bir Model Önerisi, *Çukurova Üniversitesi*, İstanbul.
- Tavernier, J. B., 2006, Tavernier Seyahatnamesi, *İstanbul*, Kitap Yayınevi.
- Tefek, G. T., 2020, Kentsel Bellek Bileşenleri Üzerine Hermeneutik Okuma: Adana Atatürk Caddesi Örneği, *Çukurova Üniversitesi*, Adana.
- Tekeli, İ., 1976, Kıyı Planlamasının Değişik Boyutları, *Mimarlık Dergisi*, 2.

- Tekeli, İ., 1990, Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler, *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, VII (1-2), 251-259.
- Tekeli, İ., 2010, Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları, *İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Temiz, A., 2019, Edirne'nin Bitki Örtüsü, <https://edirne.web.tr/edirnenin-bitki-ortusu/#:~:text=Bitki%20%C3%B6rt%C3%BCs%C3%BCn%C3%BC%20incel erken%20Edirne%20ilini,mangal%20k%C3%B6m%C3%BCr%C3%BC%20ol maya%20elveri%C5%9Flı%20me%C5%9Felerdir.: Erişim Tarihi:>
- Texier, C., 2002, Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi, *Ankara*, Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri.
- Tezer, T., 2019, Yerleşme Tarihi Çalışmaları İçin Bir Çerçeve: Antakya Örneği, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi*, İstanbul.
- TMMOB, 2017, 2015-2017 Sur Raporu, *TMMOB Diyarbakır İl Koordinasyon Kurulu Şehir Plancıları Odası Raporu*.
- Topçu, M., 2008, Konut Değerleri Değişiminin Kentsel Etmenlerle Ölçülmesine Yönelik Bir Yöntem Denemesi: İstanbul Örneği, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Topçu, M., 2019, Morphological Structures of Historical Turkish Cities, *ICONARP International Journal of Architecture & Planning*, 7 (Special Issue), 212-239.
- Torre, L. A., 1989, Waterfront Development, *New York*, Van Nostrand Reinhold.
- Tournefort, J. d., 1714, Relation D'un Voyage Du Levant, *Paris*.
- Tutal, O., 1999, Toplu Konut Alanlarında Biçimsel Yapının Mekan Dizimi Yöntemiyle Değerlendirilmesi: Eskişehir Örneği, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Türkoğlu, E., 2006, Amasya İli Hatuniye Mahallesi Geleneksel Yerleşim Dokusunun analizi, Değerlendirilmesi ve Koruma Geliştirme Önerisi, *Gazi Üniversitesi*.
- Tütüncü, D., 2017, Edirne Kent Merkezinin Dizimsel ve Öznel Okunabilirliği, *Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi*, İstanbul.
- Ulu, A. ve Karakoç, İ., 2004, Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi, *Planlama*, 3, 59-66.
- Umar, N., 2010, Adana Tepebağ-Kayalıbağ Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı Koruma Projesi, *İstanbul Teknik Üniversitesi*, İstanbul.
- Unbekannt, 1942, Edirne Şehri İmar Planı, https://search.library.ethz.ch/primo-explore/fulldisplay?vid=DADS&tab=default_tab&docid=EPICSDia_194-0397&lang=de_DE: Erişim Tarihi: 12.09.2020.
- UNESCO, 2015, World Heritage List: Diyarbakır Fortress and Hevsel Gardens Cultural Landscape, <https://whc.unesco.org/en/list/1488/>: Erişim Tarihi: 15.08.2020.

Urak, G., 1994, Amasya'nın Türk Devri Şehir Dokusu ve Yapılarının Analiz ve Değerlendirilmesi, *Gazi Üniversitesi*.

URL-1, www.tdk.gov.tr: Erişim Tarihi: 22.07.2018.

URL-2, Rönesans Kentleri, www.yildiz.edu.tr: Erişim Tarihi: 15.08.2018.

URL-3, www.thenational.ae: Erişim Tarihi: 01.08.2018.

URL-4, www.ntv.com.tr: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-5, morvaliz.com: Erişim Tarihi: 01.08.2018.

URL-6, www.goynuk.org: Erişim Tarihi: 24.07.2018.

URL-7, www.nationalturk.com: Erişim Tarihi: 20.07.2018.

URL-8, www.mardin.bel.tr: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-9, www.ecctur.com: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-10, www.pamukkale.bel.tr: Erişim Tarihi: 20.07.2018.

URL-11, www.nationalgeographic.com: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-12, www.haberturk.com: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-13, www.sydneyoperahouse.com: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-14, whc.unesco.org: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-15, <http://bodrumgezirehberi.com>: Erişim Tarihi: 20.07.2018.

URL-16, conversations.e-flux.com: Erişim Tarihi: 01.08.2018.

URL-17, www.domondonart.com: Erişim Tarihi: 01.08.2018.

URL-18, WallpaperWeb.com: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-19, NYCgo.com: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-20, tripadvisor.ru: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-21, www.eyfelkulesi.gen.tr: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-22, www.burjkhalifa.ae: Erişim Tarihi: 14.08.2018.

URL-23, uk.businessinsider.com: Erişim Tarihi: 15.08.2018.

URL-24, sites.middlebury.edu: Erişim Tarihi: 15.08.2018.

URL-25, kennychung.net: Erişim Tarihi: 15.08.2018.

- URL-26, Ligt Rotterdam nou aan de Maas of aan de Rijn?, www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/813388/ligt-rotterdam-nou-aan-de-maas-of-aan-de-rijn-: Erişim Tarihi: 24.11.2020.
- URL-27, kuching sarawak, <https://livingnomads.com/2018/08/malaysia-travel-blog/kuching-sarawak/>: Erişim Tarihi: 20.10.2019.
- URL-28, <https://whatsonblog.melbourne.vic.gov.au/melbourne-bars-with-beautiful-views/>: Erişim Tarihi: 24.11.2020.
- URL-29, Tips and things to do in Melbourne: What to see and do along the Yarra River, <https://www.traveller.com.au/the-mysteries-flowing-in-melbournes-yarra-h0zhuq>: Erişim Tarihi: 15.10.2020.
- URL-30, <https://www.tshaonline.org/handbook/entries/san-antonio-river-walk-paseo-del-rio>: Erişim Tarihi: 24.11.2020.
- URL-31, <https://mondaymorning.web.unc.edu/president-obama-visited-hiroshima-it-was-time/>: Erişim Tarihi: 15.10.2020.
- URL-32, <https://www.co.westmoreland.pa.us/597/Monessen-Riverfront-Industrial-Park>: Erişim Tarihi: 24.11.2020.
- URL-33, www.spacesyntax.com: Erişim Tarihi: 06.01.2020.
- URL-34, www.edirne.bel.tr/s/genel-bilgi-8.html: Erişim Tarihi: 26.11.2019.
- URL-35, hatay.gov.tr: Erişim Tarihi: 13.09.2020.
- URL-36, Map of ancient Antioch restored with main streets city walls gates and buildings., <http://vrc.princeton.edu/archives/items/show/17826>: Erişim Tarihi: 13.09.2020.
- URL-37, <https://adana.csb.gov.tr/ilimizi-taniyalim-i-1222>: Erişim Tarihi: 19.09.2020.
- URL-38, Tokat İli Maden ve Enerji Kaynakları, www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden_potansiyel_2010/Tokat_Madenler.pdf: Erişim Tarihi: 05.09.2020.
- URL-39, Tokat'ta Toprak, Tarım, Su, Coğrafiya, Turizm ve Dahası... Erişim Tarihi: 05.09.2020.
- URL-40, www.eskiturkiye.net/: Erişim Tarihi: 15.01.2020.
- URL-41, www.aydınlık.com.tr: Erişim Tarihi: 10.09.2020.
- URL-42, www.dha.com: Erişim Tarihi: 05.04.2020.
- URL-43, www.eskiturkiye.net: Erişim Tarihi: 13.10.2020.
- URL-44, www.hurriyet.com: Erişim Tarihi: 13.10.2020.
- URL-45, www.iha.com.tr: Erişim Tarihi: 13.12.2020.

URL-46, www.yolcu360.com: Erişim Tarihi: 12.10.2020.

URL-47, www.iamsterdam.com: Erişim Tarihi: 29.12.2020.

Vatandaş-Çelebi, 2006, Edirne Sit Alanı ve Etkilenme Bölgesi 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planı Çalışması. 2. Uluslararası Mimar Sinan Sempozyumu. Edirne, Trakya Üniversitesi.

Woolley, H., 2005, Urban Open Spaces, London, Spon Press.

Yakut, M. E. ve Ceylan, M. A., 2019, Diyarbakır Suriçi Kentsel Dönüşüm Projesinin Nüfus ve Yerleşmeye Etkilerine Coğrafi Bir Bakış, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12 (63), 386-398.

Yamu, C. ve Voigt, A., 2011, Strategic Planning and Design with Space Syntax. 29th eCAADe Conference University of Ljubljana. Ljubljana, Slovenia: 125–133.

Yerolympos, A., 1993, A contribution to the topography of 19th century Adrianople, *Balkan Studies*, 34 (1), 49-72.

Yıldırım, A., 2012, Diyarbakır Suriçi Tarihi Kent Bilgi Sistemi Önerisi, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 16, 239-249.

Yıldırım, E. G., 2018, Kentsel Dokunun Değerlendirilmesi İçin Mekan Dizimi ve Fraktal Analize Dayalı Bir Yöntem: Gaziantep Örneği, *İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul*.

Yıldırım, M., 2002, Geleneksel Diyarbakır Evlerinin Korunmasına İlişkin Bir Yöntem Araştırması, *Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul*.

Yıldırım, Ş., 2015, Hadrianopolis: Trakya'da Bir Kalekent, *Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi* (18), 181-204.

Yörük, S., 2012, Adana Şehrinin Tarihi Gelişimi (XVI. XVIII. Yüzyıllar), *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21 (3), 287-308.

Yücel, E., 1975, Tarihi Görünümünden Uzaklaşan Edirne, *Arkitekt*, 2 (358), 70-71.

Yüceses, B., 2019, Kale Yapılarının Koruma Bağlamında Değerlendirilmesi: Tokat Kaleleri Örnekleme, *Gazi Üniversitesi, Ankara*.

Zhang, L., Chiaradia, A. ve Zhuang, Y., 2013, In the Intelligibility Maze of Space Syntax: a space syntax analysis of toy models, mazes and labyrinths. Proceedings of Ninth International Space Syntax Symposium. Young Ook Kim, H. T. P., Kyung Wook Seo. Seoul, Güney Kore, Sejong University Press 2013: 2-18.

Zorlu, F. ve Söğüt, İ., 2019, Türkiye’de 1980 Sonrası Dönemde Kentsel Planlama Pratiğinin Dönüşümü: Adana Örneği, *İdealkent*, 10 (28), 1158-1183.