

**KENTSEL YEŞİL YOLLAR VE YEŞİL YOLLARIN PLANLAMA
STRATEJİSİ: İSTANBUL-HALİÇ İÇİN BİR ÖNERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Peyzaj Mimarı Zerrin HOŞGÖR
(502031759)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 9 Mayıs 2005
Tezin Savunulduğu Tarih : 30 Mayıs 2005**

**Tez Danışmanı : Yrd.Doç.Dr. Reyhan YİĞİTER
Diğer Jüri Üyeleri: Prof.Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI
Doç. Dr. Nilgün ERGUN**

MAYIS 2005

ÖNSÖZ

Bu çalışmada, 21.yy peyzaj planlamasında ortaya çıkan yeşil yollar kavramının teorik yapısı ortaya koyulmuş ve yeşil yolların belirlenen planlama sürecine göre İstanbul metropoliten kenti için uygulanabilirliği, çalışma alanı içerisinde değerlendirilmiştir.

Bu kapsamlı çalışmada bana bir çok yardımı olan ve destekleyen danışmanım Yrd. Doç. Dr. Reyhan YİĞİTER'e, yeşil yollar ile ilgili Massachusetts Üniversitesi'ndeki yabancı kaynaklara erişmeme yardımcı olan Yrd. Doç. Dr. Azime TEZER'e ve North Carolina Üniversitesi Coğrafya Bölümü öğretim görevlisi olan Prof.Dr. Wei-Ning XIANG'a ve Prof. Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI'ya teşekkür ederim. Ayrıca çalışmalarım esnasında yanımda olan Gülsüm GENÇ ve Alev HİNDİSTAN'a, maddi ve manevi desteklerini eksik etmeyen Onur POLAT'a, çalışmalarımıdaki yardımlarından dolayı kardeşim Zeynep HOŞGÖR ve aileme teşekkür ederim.

ZERRİN HOŞGÖR

MAYIS, 2005

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	x
SUMMARY	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı	3
2. BÖLÜM : KENTSEL YERLEŞMELERDE SİSTEM GEREKSİNİMLERİ VE AÇIK ALAN SİSTEMİNİN ÖNEMİ	4
2.1. Kent Kavramı	4
2.2. Kenti Oluşturan Sistemler	5
2.2.1. Alt Yapı Sistemleri	7
2.2.2. Ulaşım Sistemleri	9
2.2.3. Açık Alan Sistemi	12
2.3. Yeşil Sistemlerin Kentlerin Şekillenmesi Üzerindeki Önemi	17
2.4. Kent İçin Açık Alan Gereksinimi	25
2.5. Açık Alanların Sürdürülebilirlik Üzerindeki Etkisi	26
3. BÖLÜM: AÇIK ALAN PLANLAMASINA YENİ BİR YAKLAŞIM: YEŞİLYOLLAR	29
3.1. Yeşil Yol Kavramı ve Tanımları	29
3.2. Yeşil Yol Hareketinin Tarihi Gelişim Süreci	35
3.2.1. Birinci Kuşak Yeşil Yollar (Roma, Rönesans ve 20.yy)	36
3.2.2. İkinci Kuşak Yeşil Yollar: (1960 – 1990)	41
3.2.3. Üçüncü Kuşak Yeşil Yollar: (1985’den Günümüze)	45
3.3. Yeşil Yolu Belirleyen Kriterler	45
3.4. Yeşil Yol Sisteminin Bileşenleri	46
3.4.1. Yeşil Yol Koridorları	47
3.4.2. Yeşil Yol Patikaları	47

3.4.3. Yeşil Yol Bağlayıcıları	50
3.4.4. Yeşil Yol Erişim Noktaları	50
3.5. Yeşil Yolların Nitelikleri	50
3.5.1. Güvenlik	50
3.5.2. Kolaylık-Erişilebilirlik	51
3.5.3. Rahatlık ve Memnuniyet	51
3.5.4. Alan Belirleme-Tanımlama	52
3.6. Yeşil Yol Çeşitleri	52
3.6.1. Ölçek	54
3.6.2. Amaçlar	55
3.6.2.1. Ekolojik Yeşil Yollar	55
3.6.2.2. Rekreasyonel Yeşil Yollar	56
3.6.2.3. Tarihi ve Kültürel Nitelikli Yeşil Yollar	56
3.6.2.4. Kentsel Gelişimi Kontrol Amaçlı Yeşil Yollar	56
3.6.3. Peyzaj Kaynakları	57
3.6.4. Planlama Stratejileri	57
3.7. Yeşil Yolların Yararları	60
3.7.1. Çevresel Yararları	61
3.7.2. Ekonomik Yararları	62
3.7.3. Rekreasyon Yararları	63
3.7.4. Ulaşım Yararları	64
3.7.5. Eğitici Rolü	65
3.7.6. Tarih ve Kültürü Koruma	65
3.7.7. Sosyal Faydaları	66
3.7.8. Sağlık Faydaları	66
4.BÖLÜM: YEŞİL YOL PLANLAMA SÜRECİNİN BELİRLENMESİ	67
4.1. Planlama Ve Planlama Süreci	67
4.2. Peyzaj Planlama	71
4.2.1. Peyzaj Planlamasındaki Yaklaşımlar	72
4.2.2. Peyzaj Planlama Süreci	74
4.2.2.1. Açık Alan Planlama Sürecinin Tanımlanması	74
4.2.2.2. Peyzaj Prensiplerine Dayanan Açık Alan Planlama Sürecinin Adımları	75
4.3. Yeşil Yol Planlama Süreci	77
4.3.1. Amaç Ve Hedeflerin Belirlenmesi	77
4.3.2. Doğal Ve İnsan Yapımı Kaynakların Analizi	77
4.3.3. Verilerin Sınıflandırılması	80

4.3.4. Verilerin Değerlendirilmesi	83
4.3.5. Yeşil Yol Planının Tanımlanması	84
4.4. Yeşil Yol Planlama Örnekleri	85
5. BÖLÜM: YEŞİL YOL PLANLAMA SÜRECİNİN İSTANBUL İÇİN UYGULANABİLİRLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	93
5.1. İstanbul’da Yeşil Alanlar	93
5.1.1.İstanbul’daki Açık Alanların Tarihsel Gelişimi	93
5.1.2.İstanbul’daki Açık Alanların Mevcut Durumu Ve Açık Alan İhtiyacı	99
5.1.3. Yeşil Alan Sisteminin Kentsel Doku İçerisindeki Planlama Sorunları	100
5.2. Çalışma Alanının (Haliç) Genel Durumu	101
5.2.1. Yeşil Yollar İçin Yerel Ölçekte Alan Seçimi	102
5.2.2. Haliç’in Coğrafi Konumu Ve Oluşumu	102
5.2.3. Kent İçin Önemi	104
5.2.4. Haliç’in Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişim Ve Kullanımları	106
5.2.5. Haliç’in Sahip Olduğu Değerler	114
5.2.6. Çalışma Alanının Seçilmesinde Etkili Nitelikler	127
5.3. Yeşil Yol Planlama Kriterleri Açısından Haliç’in Değerlendirilmesi	127
5.3.1 Haliç Yeşil Yol Planının Planlama Süreci	130
5.3.1.1. Haliç Yeşil Yol Planının Amaç Ve Hedefleri	130
5.3.1.2. Analiz Çalışmaları	132
5.3.1.3. Verilerin Sınıflandırılması	138
5.3.1.4. Verilerin Değerlendirilmesi	139
5.3.1.5. Haliç Yeşil Yol Planının Tanımlanması	141
5.3.2. Öneri Yeşil Yol Planının Yararları	152
5.3.3. Bölüm Sonucu	154
6. BÖLÜM: SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	156
KAYNAKLAR	163
ÖZGEÇMİŞ	171

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1	: Kentsel Açık ve Yeşil Alanlar Tipolojisi	13
Tablo 3.1	: Mekansal Ölçeklerine Dayanan Yeşil Yol Sınıflandırması ve İlişkili Nitelikleri	54
Tablo 4.1	: METLAND Modelinin Planlama Safhaları	73
Tablo 4.2	: Peyzaj Elemanlarının Analiz ve Sınıflandırılması	81
Tablo 5.1	: Haliç'in Sahip Olduğu Değerler	127
Tablo 5.2	: Haliç Yeşil Yol Planının Hedefleri	131
Tablo 5.3	: Haliç'teki Peyzaj Elemanlarının Sınıflandırılması	138

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	: Kent Girdi ve Çıktıları Modeli	6
Şekil 2.2	: Kentsel Yolların Hiyerarşik Sistemleri	10
Şekil 2.3	: Kavramsal Yeşil Altyapı Sistemi	15
Şekil 2.4	: A ve B’de Lineer ve Grid Kent Formu Örnekleri	18
Şekil 2.5	: Merkezi Şehir Formuna Sahip Palmanova Şehri (1593)	18
Şekil 2.6	: Eski Yunan Şehri Efes’teki Bulvarlardan Biri.	19
Şekil 2.7	: Olmsted ve Vaux’un South Park Planı, 1871	20
Şekil 2.8	: Franklin Park Planı, 1886	21
Şekil 2.9	: Radburn, New Jersey Planı	22
Şekil 2.10	: Maryland, Greenbelt Planı	23
Şekil 2.11	: Baldwin Hills Village Planı, Los Angeles	23
Şekil 2.12	: David Gosling’in Western Gailes’daki Halkın Erişim Güzergahı Kavramı	24
Şekil 2.13	: Richard Maccormac ve Peter Jamieson’nın, Duffryn, South Wales’teki Superblok Evleri	25
Şekil 2.14	: Sürdürülebilirlik Süreci İçindeki Bileşenler Arasındaki İlişki	27
Şekil 3.1	: 19.yy.da Baron Haussman Tarafından Planlanan Richard-Lenoir Bulvarı	30
Şekil 3.2	: Avrupa’daki Bulvar Örnekleri	30
Şekil 3.3	: Olmstead’in Prospect Park Planı	31
Şekil 3.4	: Ebenezer Howard’ın Bahçe Şehirler Planı	32
Şekil 3.5	: Yeşil Yol Kavramının Tarihsel Gelişiminin Şematik Gösterimi	36
Şekil 3.6	: Paris’te Yeşil Yolların Ataları Olan Aks ve Bulvarlar	37
Şekil 3.7	: Seine Nehri	38
Şekil 3.8	: Olmsted’in Boston’dan Franklin Park’a Kadar Planladığı Park Yolu, 1886	39
Şekil 3.9	: Charles Eliot’ın Boston, Massachusetts Metropolitan Park Sistemi Planı	39
Şekil 3.10	: Blue Ridge Park Yolunun Bugünkü Kullanımından Görünümler	40
Şekil 3.11	: Olmstead’in Planladığı Ocean Park Yoldaki Atlı Taşıma ve Bisiklet Yolları	41

Şekil 3.12	: Phil Lewis'in 1964 Wisconsin Patikaları Önerisi	43
Şekil 1.13	: Ian Mcharg'ın Vadi İçin Yapmış Olduğu Planı	43
Şekil 3.14	: Yaya ve Uzun Yürüyüş Patikaları	49
Şekil 3.15	: Patika Çeşitleri	49
Şekil 3.16	: Yeşil Yolların Konumlanma Örnekleri	51
Şekil 3.17	: Yeşil Yolların Konumlanma Örnekleri	52
Şekil 3.18	: Yeşil Yolların Konumlanma Örnekleri	52
Şekil 3.19	: Koruyucu Planlama Stratejisi	58
Şekil 3.20	: Savunmalı Planlama Stratejisi	59
Şekil 3.21	: Müdahalelere Açık Planlama Stratejisi	59
Şekil 3.22	: Fırsatçı Planlama Stratejisi	60
Şekil 4.1	: Planlama Süreci Ana Hatları	68
Şekil 4.2	: Planlama Süreci: Aşamaları	70
Şekil 4.3	: Sintra Yeşil Yol Planı	86
Şekil 4.4	: Villa-Franca-de-Xira Hills Yeşil Yol Planı	86
Şekil 4.5	: Alpiarca Yeşil Yolu Genel Planı	87
Şekil 4.6	: Alpiarca Mevcut Hali (Solda) ve Öneri Patikaları (Sağda)	87
Şekil 4.7	: Alenquer Yeşil Yolu Genel Planı	88
Şekil 4.8	: Alenquer Mevcut Durum(Solda) ve Öneri Durumu(Sağda)	88
Şekil 4.9	: Talep Alanları Haritası, Daha Koyu Alanlar Bağlantıya İhtiyaç Duyulan Alanlar	89
Şekil 4.10	: Planlama Süreci İle Tanımlanan Yeşil Yol Planı	89
Şekil 4.11	: Lambro River Valley Yeşil Yol Planı	90
Şekil 4.12	: The New England Yeşil Yol Öneri Planı	91
Şekil 4.13	: Ankara Kenti Yeşil Yol Öneri Planı	92
Şekil 5.1	: Boğaziçi ve Haliç Çevresi Yerleşimler	94
Şekil 5.2	: 1422 Yılı İstanbul Kenti	94
Şekil 5.3	: 16.yy İstanbul Kenti	95
Şekil 5.4	: 1662 Yılı İstanbul Kenti	95
Şekil 5.5	: 17.yy Başlı Haliç'in Güney Silueti	96
Şekil 5.6	: Yuşa Tepesi (Solda) ve Kağıthane Bölgesi (Sağda)	97
Şekil 5.7	: 18.yy Sonunda Sadabad Sarayı	97
Şekil 5.8	: 1937 Yılında Hazırlanan Prost Haritası	98
Şekil 5.9	: İstanbul'un Konumu	103
Şekil 5.10	: Haliç'in İstanbul İçindeki Konumu	104
Şekil 5.11	: Haliç'in Uydu Fotoğrafı ve Topografik Görünümü	104
Şekil 5.12	: Haliç'in Ulaşım Güzergahı	106
Şekil 5.13	: Bizans Döneminde Haliç'teki Kullanımlar	107

Şekil 5.14	: Cedvel-i Sim Kıyısında, 18.yy Sonundaki Durumuyla Cirit Meydanı	108
Şekil 5.15	: 20.yy Başlarında Henüz Yıkılmamış Olan Ahşap Köprülerden Biri, Bir Köşk ve Ağaçlık Alanlarıyla Kağıthane Deresi	109
Şekil 5.16	: Kasımpaşa Bölgesinden Kent Görünümü	109
Şekil 5.17	: 17.yy.da Haliç	110
Şekil 5.18	: Haliç Semtleri	111
Şekil 5.19	: Eyüp Bölgesinden Görünüş	112
Şekil 5.20	: Haliç'teki Yeşil Alan Durumu	115
Şekil 5.21	: 15. ve 18. yy Haliç'teki Arazi Kullanımları	116
Şekil 5.22	: Haliç'te Tepe Noktaları ve Külliyeleer	120
Şekil 5.23	: Haliç'teki Tarihi ve Mimari Değerler	126
Şekil 5.24	: Sadabad Mesire Alanı Düzenlenmiş Kısımları	129
Şekil 5.25	: Eyüp Mezarlıklarından Görünüm	135
Şekil 5.26	: Eyüp Piyer Lotiden Görünüm	135
Şekil 5.27	: Haliç Çevresi Arazi Kullanım Analizi Haritası	137
Şekil 5.28	: Haliç Ulaşım-Erişilebilirlik Analizi Haritası	140
Şekil 5.29	: Haliç Yeşil Yol Talep Alanlarının Tanımlanması Haritası	142
Şekil 5.30	: Miniatürk (Solda) ve Feshane Kültür Merkezi (Sağda)	144
Şekil 5.31	: Ayvansaray Surları (Solda) ve Haliç Köprüsü Altı Park Alanı (Sağda)	145
Şekil 5.32	: Haliç Yeşil Yol Patikaları Öneri Haritası	146
Şekil 5.33	: Zeyrek Bölgesi ve Valens Su Kemerli	147
Şekil 5.34	: Fatih Surları ve Unkapanı-Eminönü Arası Çekim Noktası	148
Şekil 5.35	: Haliç Beyoğlu Yakası, Galata Bölgesi	148
Şekil 5.36	: Eminönü Semti (Otobüs Durakları ve Vapur İskeleleri)	149
Şekil 5.37	: Galata- Perşembe Pazarı Bölgesi (Solda) ve Galata Köprüsü (Sağda)	150
Şekil 5.38	: Haliç Yeşil Yol Öneri Planı	151

ÖZET

Kentsel yeşil alanlar topluma kaliteli yaşam sunarlar. Açık alan sistemleri, yaşanabilir mekan üretiminde ve hızlı kentsel büyüme sürecinde sürekliliğin sağlanmasında kentsel altyapı sistemlerinin bir alt sistemi olarak düşünülmelidir. Yeşil altyapıyı oluşturmada sürdürülebilirliğinin sağlanması için bir takım politikaların, uygulama araçlarının ve finansman kaynaklarının belirlenmesi gerektiği kabul edilmektedir. Bu açıdan İstanbul metropoliten kente bakıldığında, çevresel nitelikleri bakımından yetersiz alanlarda kent sakinleri için fonksiyonel ve mekansal bakımdan bir organizasyona duyulan ihtiyaç ile karşılaşılmaktadır. Bu olumsuzluklar için bir çözüm sunabilecek ve kentlerdeki yeşil alanların giderek yok olmasını önleyecek ve bir takım olanaklar sunacak peyzaj planlamanın kavramsallaştırılması çalışmanın temelini oluşturmaktadır

21.yy.da yeşil yol planlama olarak adlandırılan modern peyzaj planlama görüşü, Avrupa ve Amerika’da açık alanların yitirilmemesi, ekolojik dengelerin korunabilmesi, yaşanabilir çevre oluşturulması amacıyla plancıların son 20 yılda üzerinde durduğu bir olgudur. Mevcut yeşil alanları zenginleştirerek, kullanımlarının artmasını sağlayan, çevresel niteliği azalmış önemli peyzaj kaynaklarının etkin bir planlamayla vurgulanmasını sağlayarak ve birbiriyle bağlantılarını kurarak oluşturulan lineer yeşil ağ sistemi, insanları kentin gürültülü ve bunaltıcı stresinden kurtarmaktadır. Çalışmanın öncelikli amacı; kentsel metropoller için uygun bir yeşil alan planlama şekli olan yeşil yol kavramını tanımlamaktır. İnsanların zamanlarının çoğunu harcadığı şehirlerde artan açık alan ve park ihtiyaçları sonucu ortaya çıkan lineer bir peyzaj çeşidi olan “yeşil yol” kavramı bütün açık alanları birbiriyle bağlayabilecek potansiyele sahiptir. Yeşil yolların başlangıcı; Amerika’da Frederick L. Olmsted’in “park yolları”, Avrupa’da ise Ebenezer Howard’ın “bahçe şehir” terimlerine dayanmaktadır. Yeşil yollar, son yüzyılda yaşam alanları ile parklar arasında bağlantı sağlayarak, kamusal rekreasyon için önemli kültürel ve doğal mirasın nadir öğelerini koruyarak doğal çevreye erişimde bir araç olmuştur.

Çalışmanın ikinci amacı; rekreasyonel ve çevresel yararlar sağlayan alanlar ve insanların gündelik yaşamları içerisinde psikolojik olarak da rahatlayıp kentin stresinden kaçabilecekleri mekanlar oluşturulması için Avrupa ve Amerika’daki planlama metotlarından yola çıkarak İstanbul için yeşil yol planlamasında uygulanabilir bir metodoloji tanımlamaktır. Kentsel yerleşimler için yeşil yol planlamasının yararları ve olanaklarını açıkladıktan sonra çalışma içerisindeki amaç, yeşil yolu bir çözüm olarak tanımlamak ve doğal rezervleri, parkları, kültürel ve tarihi alanları birbiriyle yada bazı durumlarda yaşama alanlarıyla bağlayan yeşil yolların kentleşme baskıları ile yok olan yeşil alanların bulunduğu İstanbul metropoliten kenti için ne derecede uygulanabilir olduğunu yapılmış projeleri de inceleyerek araştırmaktır. Uygulanmış projeler saptanarak uygulama aşamasındaki planlama kriterleri belirlenmiş, çalışma yerel ölçekte (Haliç) değerlendirilerek sonuçlandırılmış ve Haliç yeşil yol planı İstanbul bütününde oluşturulabilecek yeşil yol planının başlangıcı olarak vurgulanmıştır.

URBAN GREENWAYS AND ITS PLANNING STRATEGY: A PLANNING PROPOSAL FOR ISTANBUL-GOLDEN HORN.

SUMMARY

Urban open spaces present the good quality of life to communities. Open space systems must be considered as a sub-system of the urban infrastructure for creating the liveable cities and the sustainability in rapid urban growth process. It has accepted to determine the necessities of some policies, finance managements and application tools to build the green infrastructure. When Istanbul metropolitan city has been investigated in this concept, some requirements that need functional and spatial connectivity, environmental protection and recreational opportunities for citizens appear in the environmentally insufficient areas. The landscape planning that will respond these negativenesses, present some solutions, provide some opportunities and prevent disappearance of the urban open spaces constitutes the conceptual framework of this study.

In the last two decades, the modern landscape planning concept that called “greenway planning” in 21. century, the planners concern this concept with the aims of the nature protection that balances for both conservation and growth, creating liveable environment and maintain open spaces in America and Europe. By enriching the existing green spaces and increasing their uses, helping to emphasize the values of the poor resources and linking them with each other, linear green networks rescue the communities from urban daily stress and density. The firstly aim of the study is to define the greenway concept that is useful for urban metropolis. The result of the increase of the people’s necessity of open space and park in the cities that the citizens spend lots of their time in them; greenway that is a special kind of linear landscape, represent the potential linking landscape features as historical/cultural, natural and recreational. The root of the greenway goes back to Frederick L. Olmsted’s “park way” in America and Ebenezer Howard’s “garden city” terms in Europe. Greenways has become a tool to reach the natural life by providing linkage to housing and parks, by saving unique elements of the natural and cultural heritage that is important for public recreation in this century.

The second aim of the study is to define a methodology that is useful for greenway planning for Istanbul by adopting from planning methods in Europe and America to create areas that provide recreational an environmental benefits and the places that people escape from the urban stress of the daily life in there. After explaining the opportunities and benefits of the greenway for urban settlements, in this study the main purpose is to define the greenway like a solution and examine the feasibility of greenway that links the natural resources, parks, historical and cultural sites with each other or residential areas in some situations for Istanbul metropolitan city in which the green areas are disappeared with urbanization pressure. It was determined the planning

principles in application phase by investigating the applied projects, concluded the study in local scale and emphasize Halic greenway plan like the beginning of the whole greenway plan of Istanbul.

1. GİRİŞ

Toplumlar tarih boyunca ihtiyaçlarına göre kamu mekanlarını şekillendirmişlerdir. Bu mekanlar, içinde bulunulan dönemin sosyolojik yapısını yansıtmaları yanında bireylere birlikte yaşama, uzlaşma imkanları sunması ve toplumsal gelişmeye katkıda bulunması gibi niteliklere sahiptir. Kent içi açık alanlar, toplum kullanımına açık olan kamu mekanlarıdır ve insanların kentin karmaşık ve sıkıntı veren olumsuzluklarından kurtulup rekreasyon ihtiyaçlarını karşıladıkları mekanlar haline dönüşmüştür. Açık alanların rekreasyon faydaları yanında çevresel niteliği artırma ile fiziksel çevre kontrolü, fiziki mekan ve sosyal çevre faydaları bulunmaktadır. Açık alanların bu gibi faydaları topluma kaliteli bir yaşam sunduğundan yaşanabilir mekan üretiminde açık alan sistemlerinin kentsel altyapı sistemi olarak oluşturulması, sürdürülebilirliğin sağlanması için katkılar sağlamaktadır.

Bu açıdan İstanbul metropoliten kentine bakıldığında, çevresel nitelikleri bakımından olumsuz değerlere doğru giden topografyanın sağladığı özellikli alanların korunamaması ve kent sakinleri için fonksiyonel ve mekansal bakımdan bir organizasyona sahip olmadığından yeterli rekreasyon alanları sunamaması gibi bir takım olumsuzluklarla karşılaşmaktadır. Bu olumsuzluklar için bir çözüm sunabilecek ve kentlerdeki yeşil alanların giderek yok olmasını önleyecek ve bir takım olanaklar sunacak peyzaj planlamanın kavramsallaştırılması çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Bu bakımdan problemi tam olarak tanımladığımızda, kentleşme baskısı altında kent içindeki binaların mevcut açık alanların sınırlarını zorlayarak kent içi açık alanların yok edilmesi ve organizasyon eksikliği nedeniyle kamusal açık alanların etkili ve fonksiyonel bir şekilde kullanılamamasından doğan kalitesiz bir yaşam ve insanlara çevresel anlamda niteliksiz bir kent sunulmasıdır. Avrupa ve Amerika'da bu amaçla 21.yy.da modern peyzaj planlama kavramı üzerinde durulmaya başlanmıştır. Mevcut yeşil alanları zenginleştirerek, niteliklerini artırarak, yeşil alanların kullanımlarının artmasını sağlayan, çevresel niteliği bastırılmış önemli peyzaj kaynaklarının etkin bir planlamayla vurgulanmasını sağlayarak bir açık alanlar organizasyonu oluşturmak, kısaca kent içine doğal-kırsal

yaşamı sokarak ve insanları kentin gürültülü ve bunaltıcı stresinden kurtararak lineer yeşil alanlar oluşturmak kentsel yerleşimler için önemli bir çözüm oluşturmaktadır. Lineer yeşil alanların sunduğu bu olanaklar, değişen kent yaşamının koşullarına tam olarak uyum sağlamak ve sürekliliği sağlanmış bir kentsel peyzaj oluşturulmasına imkan tanımaktadır.

1.1 Çalışmanın Amacı

Ekolojik, rekreasyonel, çevresel, tarihi ve kültürel amaçların hepsine birden cevap veren geniş kapsamlı bir planlama olgusu olan yeşil yol planlaması son yüzyılda Avrupa ve Amerika'da hızla gelişmektedir. Bu çalışma içerisinde, peyzaj planlamasında çok amaçlı ihtiyaçlara yanıt veren yeşil yol planlamasının, bölgesel, kentsel ve yerel ölçekte arazi kullanımını etkileyen potansiyelinin 19. ve 20.yy.da peyzaj mimarları tarafından nasıl vurgulayıcı bir etki haline getirildiğini ifade ederek, yeşil yol gelişimini ve kentsel yaşama olan etkilerini, faydalarını açıklamak amaçlanmıştır.

İkinci amaç ise; son yüzyılda hızla artan planlama çalışmalarından yola çıkarak İstanbul kenti için yeşil yol planlamasında bir planlama metodolojisi tanımlayarak bu metodolojinin yerel bir ölçekte(Haliç'te) uygulanabilirliğini değerlendirmektir. Seçilen çalışma alanı içerisindeki mevcut fiziki oluşumlar, açık alanlar, doğal peyzaj değerleri ve kültürel kaynakları koruyarak, tarihi niteliğe sahip bölgelerle kent halkını bu alana bağlayan bir yeşil yol planlaması geliştirmek amaçlanmıştır.

Bu planlamada şu amaçlar vurgulanmaktadır.

1. Haliç'in doğal niteliğini koruyarak sistematik bir şekilde yeşil yol planlamasına kavramsal ve metodolojik bir yaklaşım sunmak
2. Mevcut peyzaj kaynaklarını ve manzara noktalarını koruyup sürdürmek
3. İstanbul'a duyulan uluslararası ilginin önemli bir çekim noktası olan Haliç'te yeşil yol sistemi ile turizm potansiyelini arttırmak
4. Çekim noktalarını birbirine ve birleştirilmiş bir yeşil yol sistemine bağlamak
5. Mevcut tarihi değerlerin bir çekim noktası olarak kent için önemini vurgulamak ve erişilebilirliğini sağlamaktır.

Yeşil yol patikalarının rekreasyon potansiyeli, metropoliten alanlarda üzerinde çok durulan bir olgudur. Bu nedenle kent içi rekreasyonu arttıracak lineer nitelikteki su kaynaklarının değerlendirilmesi amacıyla Haliç'in ve Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin kaybolan potansiyelini arttırmak çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

1.2 Çalışmanın Kapsamı

Çalışma içerisinde yeşil yollar hakkında kavramsal bir açıklama yapıldıktan sonra bu çalışma ile nelerin hedeflendiği açıklanmıştır. İkinci bölümde ise yeşil yolların kenti oluşturan sistemlerden biri olan açık alan sistemleri içerisinde yer aldığı ifade edilerek tarihsel süreç içerisinde açık alanların kentleri şekillendirmesindeki etkileri vurgulanmıştır.

Üçüncü bölümde; açık alan planlamasında 20.yy'da önemi daha çok vurgulanan ve kentsel alanlarda yeni bir yaklaşım olarak ortaya çıkan yeşil yol kavramının tarihsel gelişimi ve tanımlamaları yapılarak, rekreasyon, ekolojik, tarihi ve kültürel amaçlarıyla kent yaşamına ne gibi yararlar sağladığı en geniş anlamıyla ifade edilmiştir.

Dördüncü bölümde; yeşil yol planlaması için kent ve peyzaj planlamalarından yola çıkılarak genel anlamıyla bir yeşil yol planlama metodolojisi geliştirilmiş ve beşinci bölümde ise; metodolojinin uygulanabilirliği İstanbul-Haliç yerleşim alanında değerlendirilmiştir. Bu bölümde alanın tüm değerleri ortaya konularak alansal analiz çalışmaları sonucunda önerilen yeşil yol sisteminin, alanın kendi yapısına ve kent dokusuna ne gibi yararlar sağlayabileceği ortaya konulmuştur.

Sonuç kısmında ise bu çalışma içerisinde yeşil yollar ile ilgili İstanbul için amaçlananların ne derecede yerine getirildiği, ne gibi sorunlarla karşılaşıldığı ve yeşil yolların İstanbul'daki yeşil alan problemlerine karşı sağladığı yararlar açıklanmış ve çalışma alanında elde edilen olanakların İstanbul'a genellemesi yapılmıştır.

2. BÖLÜM : KENTSEL YERLEŞMELERDE SİSTEM GEREKSİNİMLERİ VE AÇIK ALAN SİSTEMİNİN ÖNEMİ

Kentler gelişmeye ve büyümeye devam ettikçe kent içi yaşamın sürdürülmesi için bir takım sistemlere gereksinim duyulmaktadır. Bu bölüm içerisinde, kentin fiziksel bir yapı olarak tanımı yapıldıktan sonra kentlerin yaşamasını sağlayan sistemlerden bahsedilmektedir. Bu sistemler; altyapı sistemleri, ulaşım sistemleri ve açık alan sistemidir. Bu sistemlerden biri olan açık alan sisteminin, tarihsel süreç içerisinde, kentlerin şekillenmesinde önemli bir rol teşkil ettiği görülmüştür. Açık alan sistemlerinin kentlerin şekillenmesi üzerinde yaptığı bu etkiler üzerinde durularak, bugünün peyzaj planlamasında popüler bir yaklaşım olan yeşil yollara bir yeşil altyapı sistemi olarak bakılabileceği bu bölüm içinde vurgulanmaktadır.

2.1 Kent Kavramı

Mumford (1961) kent terimini; ekonomik bir organizasyon, kurumsal bir süreç, bir sosyal faaliyet sahnesi ve ortak birliğin estetik bir sembolü olarak tanımlamıştır. Mumford (1961), bir bölgenin özelliklerini üç önemli konuda toplar. Birincisi açık ve seçik coğrafsal karakteri, ikincisi bölgenin çeşitli bölümleri arasındaki dinamik denge, üçüncüsü sadece kentsel yapılarının incelenmesi gereken bölgesidir. McHarg (1969), kentlerin doğal çevreleriyle ilişkili olarak planlanmaları gerektiğine inanmış ve planlamanın ilk adımı olarak fiziksel çevrenin araştırılmasının önemini vurgulamıştır.

Kent, bir yerleşme türüdür, yasal örgütsel bir birimdir, yerel yönetime sahiptir, tarım dışı ve tarımsal üretimin denetlendiği ve dağıtımının, eşgüdümünün yapıldığı yerdir; ekonomik faaliyetler yönünden, tarım dışı üretime dayalı bir ekonomisi olan, teknolojinin ve teknolojik gelişmenin beraberinde getirdiği örgütlenme, uzmanlaşma ve iş bölümünün yer aldığı, kentsel işlevler için yeterli ve gerekli nüfus büyüklüğü ve nüfus yoğunluğuna ulaşmış, toplumsal heterojenlik ve bütünleşme düzeyine erişmiş, doğal, beşeri ve yapılaşmış çevre öğeleriyle ve zaman içinde oluşan özgün

karakteristikleriyle kendine özgü kimliğini kazanmış, bir toplama ve dağıtım merkezi olan insan yerleşmesidir (Suher, 1996, sf.42).

Kentler doğal ve yapay elemanlar arasındaki denge olarak ifade edilmiş, metropoller ise eski toplumun fosili olan hayalet gibi bir peyzaj şeklinde tanımlanarak hızla gelişen kentlerdeki bu doğal dengenin nasıl bozulduğunu en iyi şekilde ortaya koymaktadır (Erkök, 2002). Doğal çevre, içinde beşeri çevre ve sosyo-ekonomik çevre tarafından yaratılan yapay çevre ile bir bütün oluşturmaktadır. Yerleşmelerde, doğal çevre ile yapay çevre arasında, çevre ile insan ve toplumsal çevresi arasında da bir uyum söz konusudur. Kentleri oluşturan temel öğeler; doğa, insan, toplum, kabuklar-örtüler, şebekeler-ağlardır(sistemlerdir) (Suher, 1996). Ve tüm bunlardan yola çıkılarak kent yaşamının belirleyici özellikleri şu şekilde ifade edilmektedir;

- Kentin belli bir fiziksel formunun olması (arazi kullanım, topoğrafya)
- Bu formun çeşitli türlerde sosyal değiş-tokuşlara dayanması
- Bu değiş-tokuşların ağ sistemleriyle önceden belirlenmesi (ulaşım, açık alan)
- Bu ağ sistemlerinin hem kentte belli noktalarda kesişmeleri hem de kentin ötesine uzanmalarıdır (Erkök, 2002).

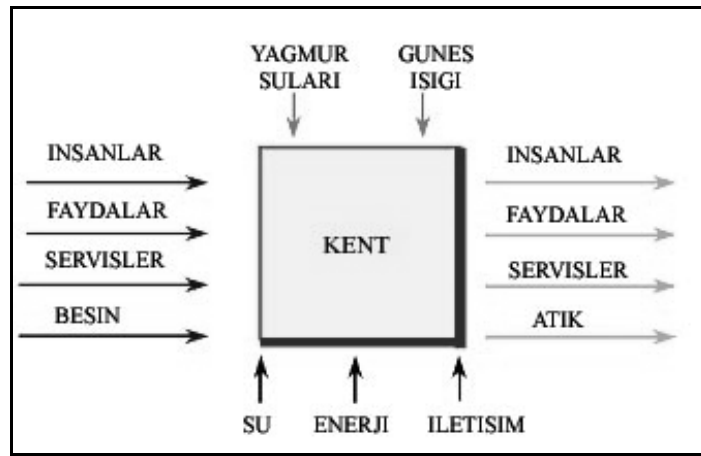
2.2 Kenti Oluşturan Sistemler

Alexander, bir zaman süreci içerisinde ortaya çıkan kentleri doğal kentler; tasarımcılar ve plancılar tarafından yaratılmış kentleri de yapay kentler olarak tanımlamış ve yapay kentleri insanların daha zor kabullendikleri kentler olarak görmüştür. Yapay kentlere doğal kent unsurları getirerek, bu kentleri canlandırmaya çalışma girişimleri de başarısız olmuştur, çünkü bu girişimlerin kentin kendi içsel yapısını kavramaktan uzak kaldığı ve onun yerine sadece doğal kentin görünümü veya imgesini kopya ettikleri düşüncesi savunulmuştur (Erkök, 2002).

Kentler; insanların, hayvanların ve araçların sürekli bir akış içinde olduğu merkezler veya düğümler olarak ifade edilmektedir. Kentteki dinamizmi ve hareketliliği sağlayan, sahip oldukları ağlar ve sistemlerdir. Her kent, kenti içinde bir sistem oluşturmaktadır. Bu sistemlerin çalışması için de bazı girdi ve çıktılarının olması gerekmektedir ve kentler bu girdilerin işlenmesi sonucu ortaya çıkan dinamikleri

bulundurmaktadır (Şekil 2.1). Kentlerin yaşamlarını sürdürmesinde kentsel ağlar, kentin ihtiyacı olan öğeleri içeri alıp dağıtmak amacıyla kent sınırlarının ötesine kadar uzanabilmektedir. Kent, bu anlamda coğrafi bir döngü sistemidir ve bütün farklı türlerin değiş-tokuşu için bir odak oluşturmaktadır.

Şekil 2.1.'de görüldüğü gibi kent girdileri, üç kategoride sınıflandırılmıştır. Birincisi, çevreyi bazı yollarla etkileyen insanlar, faydalar, servis ve besinlerdir. İkinci grup, enerji, su ve iletişim sistemleri gibi çeşitli kamu hizmetleridir. Üçüncü grup ise, insan etkisi olmayan, tamamen doğal elemanlar olan yağmur suları ve güneş ışığı girdileridir (Karr, 2003).



Şekil 2.1: Kent Girdi ve Çıktıları Modeli (Karr, 2003)

Gelişmeye açık kentsel yerleşmelerde kent yaşamının organize edilmesi, kentsel yayılmanın önlenmesi ve doğal niteliklerin yok edilmesinin önüne geçilmesi için daha önce ifade edilen tüm bu girdilerin kent içinde işlenmesi ve dağıtılması amacıyla bir takım kentsel sistemlere ihtiyaç duyulmaktadır. Kentlerin tüm bu girdilerinin kentin yapılaşmasında ve varlığını sürdürmesindeki önemi, bunların birbirleriyle etkileşim içinde bulunması ve bunun için de birtakım sistemlerin bu etkileşimi sağlaması gerektiğini vurgulamaktadır. Kenti oluşturan başlıca sistemleri 3 başlık altında toplayabiliriz:

1. Alt yapı sistemleri
2. Ulaşım sistemleri
3. Açık alan sistemleri

Alt yapı sistemleri; kentlerde yer üstünde yer alan binalar ve diğer yapılarla beraber sulama kanalları, kamusal hizmet hatları, elektrik iletim hatları, kanalizasyon gibi yeraltında yer alan ve kentlere fonksiyonellik katan, kentin girdilerinin işlenmesinde önemi olan sistemlerdir.

Ulaşım sistemleri; insanlar, faydalar ve besinlerin ve su, enerji gibi doğal öğelerin kent içindeki sirkülasyonu ve taşınmasını sağlayan sistemlerdir.

Açık alan sistemi; kent içinde insanların rekreasyonel ihtiyaçlarının bir süreklilik içinde devam etmesini, ayrıca doğada süregelen enerji, besin, bitki ve hayvan türlerinin kesintisiz hareketini sağlayan bir sistemdir.

2.2.1 Alt Yapı Sistemleri

Kentlerde, Roma krallığının eski dönemlerinden modern zamanın gökdelenli kent yapısına kadar birçok altyapı sistemi inşa edilmiştir. Romalılar, insanların ihtiyaçlarına, toplumun isteklerine cevap verecek su dağıtımı ve yol sistemleri gibi altyapı sistemleri yaratmış, uygulamış, şekillendirmiş ve bu alandaki mühendislik çalışmalarındaki ustalıkları ile tanınmışlardır (Williamson, 2003). Eski zamanın bir takım uygulama prensipleri yıllardır sürdürülmektedir ve tamamıyla yeni altyapı sistemleri, 1900'lerin başında elektrik, 2000'lerin başında ise telekomünikasyon gibi gereksinimler için yaratılmıştır.

Altyapı, temel yada temeli oluşturma, kurma anlamında kullanılmakta, özellikle de bir toplumun büyümesi ve sürüp gitmesinde etkili ana tesisatlar, hizmetler olarak tanımlanmakta ve dünya çevresindeki farklı kültürlerin sosyal niteliklerini yansıtmaktadır. Amerika'nın metropoliten alanlarında artan nüfus, son üç asırdır ana kamu hizmet kuruluşlarının inşa edilmesi ve arttırılmasına duyulan gereksinimi ortaya çıkarmıştır. Modern şehirlerin yol, su, elektrik, kanalizasyon, doğalgaz, telefon gibi ana servislere ihtiyacı bulunmaktadır (Karr, 2003). Ekonomik büyüme ve kıtasal yayılım, kompleks iletişim, ulaşım ve enerji sistemlerinin hızla gelişimini körüklemektedir. Bunun yanında teknolojik gelişmeler ve sosyal değişiklikler, diğer altyapı formlarını da şekillendirmektedir.

Kent yaşamının olumsuzluklarıyla karşılaşan bireyler, bu olumsuzlukların yok edilmesine ve daha rahat bir yaşam sürmelerini sağlayacak birtakım gereksinimlere

ihtiyaç duymaktadırlar. Kentsel arazilerin minimum sağlık ve güvenlik ihtiyacını karşılayan, modern kentlerde bireylerin arzuladığı kaliteli bir yaşamı sunan ve bunun sürdürülmesi için gerekli servisler ve kamusal yada yarı kamusal yapıların oluşturduğu ağ sistemine erişimi olmalıdır (Catanese ve Snyder, 1988). Bahsedilen bu kamusal yapılar altyapı olarak adlandırılmaktadır. Altyapı, su ve kanalizasyon servisleri, anayollar, kamusal ulaşım olarak kullanılan bir terimdir. Kısaca; insanlara hizmet eden servisler olarak da tanımlanabilmektedir. Bununla beraber kamu tesisleri, hem altyapı hem de insanlara hizmet eden üst yapılar olarak tanımlanmaktadır. Bunlar cadde, otoyol, karayolu gibi kamusal aktarma hatları ile ray hatları, istasyonlar, park yerleri, yaya ve bisiklet yolları gibi kentin sirkülasyon sistemleri olan yer üstü yapılar ve su toplama, arıtma ve dağıtma, atık su toplanması ve arıtması ve kimi zaman da elektrik dağıtım gibi kamusal hizmet idarelerini içeren yer altı yapılarıdır (Kaiser ve diğ., 1995).

Altyapı sistemi olmayan bir kentte var olan yapılar, kentin gelişimi açısından fayda sağlamamaktadır. Örneğin; toplama ve dağıtma sistemi olmadan varolan mevcut içme suyu yada altyapısı döşenmemiş bir yol cephesi, kentin sürdürülebilir anlamda işlevini yerine getirmesinde yeterli olmamaktadır. Bir kentin altyapı sisteminin planlanması kente ana formunu vermektedir (Lang, 1994). Okul ve park gibi kamusal hizmetten uzak alanlar ise kentsel gelişim için daha az tercih edilebilen alanlardır. Bu açıdan bakıldığında altyapı sistemlerinin toplumsal rahatlık sağlama ve kaliteli bir yaşam sunmada kent planlaması içinde önemli bir rolü olduğu görülmektedir.

Son zamanlarda kullanımı hızla artan yeşil altyapı kavramı, 21.yy.da açık ve yeşil alanların kentsel bir sistem olarak görüldüğünün en önemli kanıtlarından biri olmuştur. Ağaçlar ve yeşil alanlar yeşil altyapı olarak adlandırılmakta ve teknik altyapının -ulaşım, su ve kanalizasyon hatları vb.- oluşturduğu mühendislik yapılarına tezat oluşturan bir sistem olarak kabul edilmektedir. Çoğu durumda yeşil altyapı, teknik altyapı hatları ile çakışmakta ve bu hatlar yeşil sistemler için mevcut koridorlar sağlamaktadır. Bazı koşullarda ise teknik altyapının olumsuzlukları da yeşil sistemlerce bertaraf edilmektedir. Yeşil altyapı sistemi açık alan sistemleri içerisinde daha geniş bir şekilde ifade edilecektir.

2.2.2 Ulaşım Sistemleri

Ulaşım sistemleri, kentsel yaşamın bağlayıcı öğeleri olarak hizmet etmekte ve kentsel planlamanın ilgi alanına giren başlıca konuyu oluşturmaktadır. Ulaşımın genel amacı; insanların ve insanlara faydalı öğelerin kent içinde güvenli ve etkili bir biçimde hareket etmesini sağlamaktır. Şehirlerde ulaşım sistemlerinin konumlanması ve güzergahlarının planlanması arazi kullanımını şekillendirmektedir (Catanese ve Snyder, 1988). Arazi kullanım planlaması için en etkili ulaşım tipi, kentsel erişimin ve kent içi seyahatlerin önemli bir bölümünü kaplayan otomobillerle olan ulaşımır. Endüstri şehirlerinde otomobillerin önemli fiziksel etkileri olmuştur. Ülkelerin gelişmesi, bireylerin maddi olanaklarının artması, otomobillere karşı olan talebi arttırmaktadır. Bugünün kent caddeleri otomobil, kamyon, servis araçları ve bisikletlerin kent alanının bütün kısımlarına erişimine imkan vermektedir (Kaiser ve diğ., 1995; Branch, 1985).

Ulaşım niteliklerine duyulan ihtiyaç, arazi kullanımı ve altyapının koordine edilmesine duyulan ihtiyaç ile aynı seviyededir. Mevcut arazi kullanımı ile gelecekteki arazi kullanımı, ulaşımın planlanması için bir veri olarak görülmektedir çünkü ulaşım sistemi, insanlara ve insanların etkileşim içinde bulundukları diğer organizasyonlara hizmet etmek için tasarlanmalıdır yada ulaşım sistemi baz alınarak yerleşim alanlarının konumu ve aktivite merkezlerinin, ulaşımı kolaylaştıracak şekilde planlanması gerekmektedir (Kaiser ve diğ., 1995; Newman ve Kenworthy, 1999). Kent planlamasında, binalar ve altyapı sistemlerini önemli bir bütün içinde birleştirmek fikri önem kazanmaktadır. Fakat bu birleştirme, sadece bir noktada değil dağıtımının da sağlanabileceği bir bütün içinde olmalıdır (Lang, 1994).

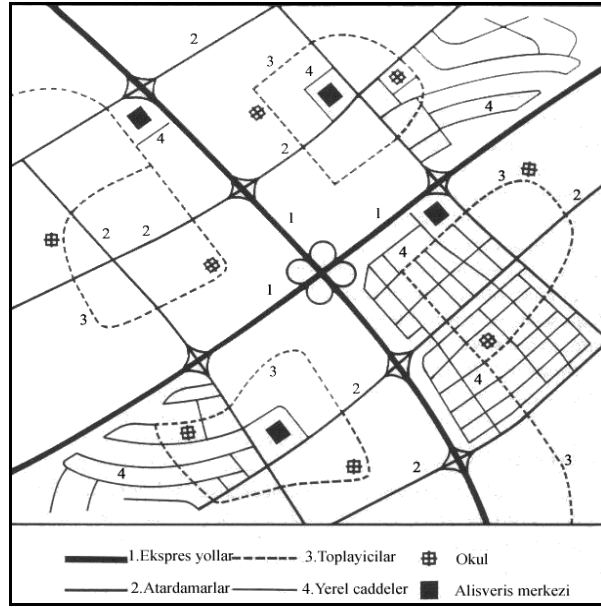
Ulaşım sistemlerinin ana bileşeni olan caddeler, bir yandan kenarlarında doğalgaz, kanalizasyon, elektrik ve telefon hatları gibi kamu hizmetlerinin konumlanmasına olanak sunarken bir yandan da kamusal peyzaj için mekan sunmaktadır. Kent içinde ulaşımı sağlayan caddeler, fonksiyonlarına göre sınıflandırıldığında 4 ana tipten bahsedilmektedir.

1. Ekspres yollar: Yüksek hızdaki araçlara açık olan, ana yollardan farklı ve kontrollü geçişi olan yollardır. Yakınındaki arazilere geçiş imkanı çok az olan yada hiç olmayan uzun mesafeli trafik hareketinin sağlandığı yollardır.

2. Atardamarlar: Öncelikle esas trafik akışına hizmet etmektedirler. Konutlara erişimleri engelleyip sadece ticari ulaşımlara izin verilen yollardır.

3. Toplayıcılar: Kent içi trafik akışına hizmet eden, hareket noktaları ve erişim fonksiyonları ile buluşan yollardır.

4. Yerel caddeler: Öncelikli fonksiyonu, bitişikteki arazi kullanımlarına geçiş imkanı sağlamasıdır. Grid şekilli yada çıkmaz sokak olarak tasarlanan yollardır (Kaiser ve diğ., 1995), (Şekil 2.2).



Şekil 2.2: Kentsel Yolların Hiyerarşik Sistemleri (Kaiser ve diğ., 1995)

Her kentte yol, demiryolu, yaya yolu gibi çeşitli formlarda yerüstünde, zemin seviyesinde yada yeraltında konumlanan birbirinden ayrılmış yada birbiriyle birleştirilmiş ulaşım ağ sistemleri bulunmaktadır (Lang, 1994).

Yaya Erişilebilirliği

Kentlerde insana ve çevreye saygılı erişim, ulaşım seçenekleri ve otopark çözümlerinin geliştirilmesi sürdürülebilirlik şartı olarak değerlendirilmektedir. Bu yaklaşımla mevcut ulaşım ve erişilebilirlik seçenek ve sistemlerinin, yeni baştan değerlendirilmesi ve insan merkezli ekolojik çevre ile uyumlu sistemlerin ve bunların kullanım kalıplarının tanımlanması gerekmektedir (Newman ve Kenworthy, 1999).

Kent içi yollar yaya kullanımı açısından değerlendirildiğinde şu şekilde bir sınıflandırma yapılmaktadır.

- **Taşıt yolları:** Taşıtların öncelikli kullanımı için planlanan yollardır, yayaların da bu yolları kullanımı için kaldırım ve yaya geçitlerine yer verilmektedir.
- **Servis yolları:** Yaya öncelikli yollardır. Fakat birtakım gereksinimler ve erişimlere imkan vermesi için belli saatlerde sadece servis araçlarının girişine izin verilen yollardır.
- **Yaya yolları:** Bu tip yollar her zaman sadece yayalara hizmet eden yollardır. Park yolları, sahil gezinti yolları gibi.

İlk çağlardan bu zamana yapılan incelemeler, bireylerin hareketlerinin orta derecede yaya ağırlıklı hareketlerden çıkıp daha çok taşıtların ağırlık kazandığı ulaşım halini aldığı görülmektedir (Lynch,1990).

Motorlu ulaşım araçları bugünün kentsel yaşamında vazgeçilemez bir öğeyi oluşturmakta bunun yanında otomobil kullanımının azaltılmasına yönelik stratejilerin geliştirilmesinin gerekliliği vurgulanmaktadır (Newman ve Kenworthy, 1999). Bu stratejiler 3 önemli konuyu gündeme getirmiştir. Bunlar; gündelik yaşama ait temel işlevsel kullanımların belirlenmesi; gerçek anlamda yaya ve bisikletle erişilebilirliğin sağlanması, kamu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve gerçekten etkin bir seçenek oluşturulabilecek biçimde birbirleriyle ve yaya ulaşım sistemleri ile entegre haline getirilmesi; insan ve çevreyle uyumlu otopark sistemleri geliştirerek hareketsiz araçların yüzeyde kapladığı alanların minimuma indirilmesi konularıdır (Otaner, 2003).

İnsanların günlük yaşamlarının büyük bir kısmı yollarda geçmekte ve temel gereksinimlerini karşıladıkları mekanlara yaya ve bisikletle erişilebilirliği sağlayacak birtakım sistemlerin oluşturulmasına gereksinim duyulmaktadır. Bunun için kent alanlarında belli kent parçaları üzerinde parçalanmış yaya yolları yapmak, bu ihtiyaca yanıt vermemekte farklı ölçeklerdeki alanların bir araya getirilerek açık kamusal alanlarla yeşil alanların yaya ve bisiklet yolları ile bağlanması yaya erişilebilirliğinin ana niteliğini oluşturmaktadır (Otaner, 2003). Kentsel yeşil alan ağının oluşturacak birimlerin mekansal bir kimliğe sahip olması bu mekanları kullanıcıların sadece uzun yürüyüş, koşu ve bisiklet binme mekanı olarak kullanmasını engelleyecektir. İnsanları bir mekandan diğerine gitmek için teşvik edici toplumsallaşma etkilerinin olması gerekmektedir. İnsanların yaşadığı, çalıştığı,

alışveriş yaptığı, ziyaret ettiği alanlar ile yakından ilişkili planlar ve rotalar ile bireylerin taleplerinin bir şekilde bulunduğu kamusal ulaşım sistemlerine gereksinim duyulmaktadır (Branch, 1985).

2.2.3 Açık Alan (Open Space) Sistemi

Açık alan kavramı kentsel yeşil alanlar, meydan ve parkları da kapsayan geniş bir kavramdır. Pazar yeri, toplanma yeri, kavşak gibi eski Yunan, Roma ve Rönesans kentlerinde görülen daha sonraki dönemlerde de meydan biçiminde ortaya çıkan ilk kentsel alanlar kentin kültür ve görkemini simgelemektedir (Sezgin, 1996). Bu nedenle; tarihsel süreç içerisindeki değişimler de dikkate alındığında, kentler için açık alan sisteminin yeşil alan sisteminden daha geniş bir kavram olduğu görülmüştür.

Yuen, açık alanları fiziksel ve sosyal çevrenin niteliğini belirleyen, eğitimsel, kültürel ve rekreasyon amaçlı kullanımlara olanak tanıyan ve toplumun tüm bireylerinin kullanımına açık olan mekanlar olarak tanımlamıştır (Alkay, 2002). Açık alanlar, kenti oluşturan sistemler içinde sürdürülebilirliğin sağlanmasındaki en önemli alt sistemlerden biridir. Geleceğin kent yapısı içerisinde en önemli niteliklerden birinin açık alan sistemleri olduğu görülmektedir. Sistem, daha yoğun kamusal alanlar ve yeniden eklemek için belirlenen tamponlar sağlamakta ve park yolları, bisiklet yolları ve yeşil yollar için kesintisiz koridorlar sunabilmektedir (Simonds, 1994).

Açık ve yeşil alanlar, niteliklerine bağlı olarak ortak kullanıma olanak veren, doğal mekanların kent mekanı içindeki sürekliliğini sağlayarak kentlerde yaşayanların yaşam standartlarını ve dolayısıyla refah düzeylerini doğrudan etkileyen ve rekreasyon eylemlerine dönük olanaklar sunmalarıyla bireylerin sosyal uyum ve ruhsal gelişimlerine katkıda bulunması bakımından önem kazanan alanlardır (Alkay, 2002), (Tablo 2.1).

Tablo 2.1: Kentsel Açık ve Yeşil Alanlar Tipolojisi (DTLR, 2002)

Kentsel Açık Alanlar	Açık Alan Alt Birimleri	Uygun Tipoloji Örnekleri (Açık Alan Strateji ve Planlama Önerileri için)	Detaylı Sınıflama (Kentsel Açık Alan Çalışmaları ve Akademik Araştırmalar için)
	Yeşil Alanlar	Park ve Bahçeler	Kentsel Parklar Bölge Parkları Formal Bahçeler (Peyzajı Düzenlenmiş Alanlar da dahil)
		Çocuklar ve Gençler İçin Spor Alanları	Oyun Alanları Paten Parkları Açık Alan Basketbol Sahaları Tırmanma Alanları (Gençler İçin)
		Dönemlik Kullanılan Alanlar (Çoğunlukla kullanılan fakat çok gerekli olmayan)	İnformel Rekreasyon Alanları Toplu Konut Bahçeleri Ev Bahçeleri Kırsal Alandaki Yeşil Alanlar İkinci Derecede Önemli Olan Diğer Yeşil Alanlar
		Açıkhava Spor Alanları (Yapay ve Doğal)	Tenis Sahaları Bowling Alanları Yapay Spor Alanları Golf Alanları Atletizm Pistleri Okul Oyun Alanları Diğer Kurumsal Oyun Alanları Diğer Dış Mekan Spor Alanları
		Kamu Bahçeleri ve Tarımsal Alanlar	Kamu Bahçeleri Tarımsal Alanlar
		Mezarlıklar ve Dini Alanlardaki Bahçeler	Mezarlıklar Dini Alanlardaki Bahçeler
		Doğal ve Yarı Doğal Kentsel Yeşil Alanlar (Ağaçlık Alan ve Ormanlar Dahil)	Ağaçlık Alanlar (Konifer,Yapraklı Ağaçlar ve Çalılar) Çimenlik Alanlar, Meralar Sulak Alanlar(Bataklıklar) Hareketli Su Alanları Çöplük Alanlar Çıplak Kayalık Alanlar
		Yeşil Koridorlar	Nehir ve Kanal Kıyıları Yol ve Demiryolu Koridorları Bisiklet Yolları Yaya Yolları Patikalar
	Kamusal Alanlar	Kamusal alanlar	Sahil Bandı Kamusal Meydanlar Alışveriş Meydanları Yayalaştırılmış Caddeler Diğer Yaya Mekanları

Tanımlanan ilişki sistemi içinde önemi belirtilen açık ve yeşil alanların oluşturulması ancak bir sistem dahilinde planlanmaları ile mümkündür. Kentsel açık alanların bir sistem dahilinde planlanması, her türden sosyal grubun kullanımına olanak

sağlamanın yanı sıra, doğada süregelen, enerji, türler ve besin akışının kesintisiz sağlanmasına imkan sunmaktadır. Böylelikle, kentsel peyzaj içinde doğal peyzajın sürekliliği sağlanırken rekreasyonel aktiviteler için de kesintisiz bir akış sağlanmış olacaktır (Ahern, 1991).

Son yıllarda yeşil altyapı kavramı, açık alan sistemlerini de içine alan bir yapı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Teknik altyapı ile örtülebilen yeşil altyapı açık alan ve yeşil yolların planlamasında sıkça söz edilmektedir.

Yeşil Altyapı

Benedict ve McMahon (2002), yeşil altyapının koruma ve gelişim için bir iskelet oluşturması gerektiğini vurgulamışlardır. Kentsel gelişimden önce yeşil altyapının planlanmasını ve böylece doğal alanları yeniden canlandırmak için harcanan ekonomik kaynaklardan daha fazlasına gerek duymaksızın bu alanları korumanın mümkün olduğunu savunmuştur. Bununla birlikte yeşil altyapının farklı ölçeklerdeki birçok yönetimin idaresinde olması gerektiğinin ve başarılı bir yeşil altyapı için önemli ekolojik alanların bir ağ sistemi ile birleştirilmesi gerekliliğinin, yeşil altyapı teşebbüslerinin başarılı olmasında en önemli etkenler olduğu vurgulanmıştır.

Yeşil altyapı, birey ve çevrenin yararı için açık alan ve doğal alanların birleştirilmiş bir sistem olarak kent içinde peyzaja destek olduğu sistemlerdir (Mc-Clean ve Dekay, 2004). Kentler doğal ve yapılaşmış elemanların kompleks bir bileşimidir. Doğal sistemlerde bazı denge derecelerini sürdürmek için enerjinin oluşumu ve taşınması, atıkların uzaklaştırılması, sel sularının kontrolü vb. için düzenlenmiş sistemlere gereksinim vardır. Yeşil altyapı kent içinde ekolojik, rekreasyonel ve estetik fonksiyonlar sunmaktadır (Schneekloth, 2003). Yeşil altyapı, doğal hayatı destek sistemi olması yanında park, lineer açık alanlar ve koruma alanlarından oluşan ağ sistemlerini planlayan ve yöneten bir sistemdir. Yeşil altyapı sistemi; ormanlar, korular, sulak alanlar, dereler, yol ağaçları, kent parkları, su ögeleri gibi peyzaj niteliklerini barındırarak belli bir sınıflandırmaya tabi tutulur ise de; doğal alanlar, rekreasyon alanları, altyapı elemanları, kalıntı alanları olarak da ifade edilebilecek sistemlerdir. Yeşil altyapı elemanları;

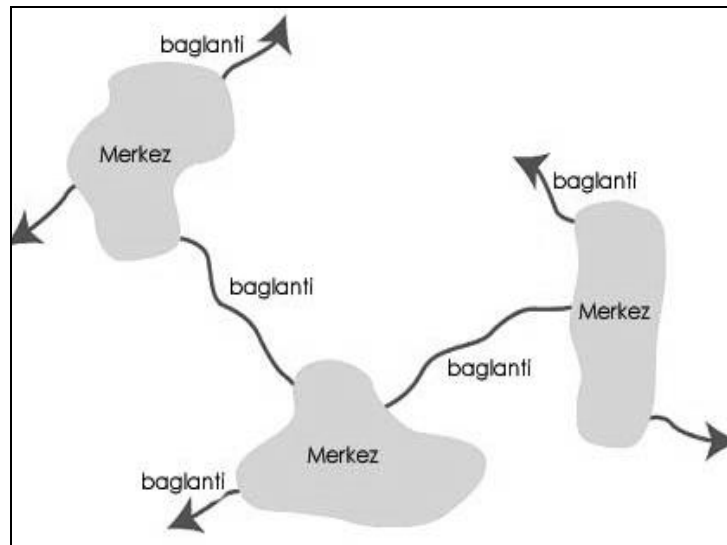
1. su ögelerinden oluşan ağ sistemleri
2. yeşil ağ sistemleri ve
3. yerleşim ağ sistemleri olarak üç alt sınıfa ayrılmaktadır.

Su ağ sistemleri, temiz su kaynakları kapasiteleri, yeraltı ve yerüstü su kaynakları ve sulak alanları içerirken yeşil ağ sistemleri, yaban hayatı yaşam alanı, kent ormanları, açık alanlar, parklar ve yeşil yol sistemlerini kapsamaktadır. Yerleşim ağ sistemleri; yollar, konut alanları ve mahalleler ve çoklu kullanımlara hizmet eden bir takım merkezleri içermektedir. Toplumlar büyüdükçe kentleşen peyzaj, sağlıklı ormanlık alanlar ve doğal alanların yerini almaktadır. Binalar inşa edildikçe kaldırımlar uzamakta, otopark noktaları sert zeminler halini almakta ve doğal alanlar giderek yapılaşmış çevreye dönüşmektedir. Yeşil altyapıyı oluşturan sistemlerden en önemlisi de kentin nefes almasını sağlayan, iklimi dengeleyen, hava kirliliğini azaltan, gürültü perdeleri oluşturan ve insanları psikolojik olarak rahatlatan en önemli faktörlerden biri olan yeşil alanların birleştirildiği yeşil ağ sistemleridir (Mc-Clean ve Dekay, 2004).

Yeşil altyapı, doğal niteliklerden oluşan ağ sistemini sürdürmek için bir arada çalışan birçok bileşenden meydana gelmektedir. Bu bileşenler, korunmuş kaynakların ölçek ve tiplerine bağlı olarak şekil ve boyutlarına göre sıralanmaktadır. Her bileşenin içindeki doğal niteliklerinin ekolojik önemi yada nadirliği, bu kaynakları korumak için gereken koruma derecesini belirlemektedir.

Williamson (2003), yeşil alt yapıyı oluşturan bileşenleri;

1. Merkezler ve
2. Bağlantılar olarak ifade etmiş, bunların da alt sınıflarını tanımlamıştır (Şekil 2.3).



Şekil 2.3: Kavramsal Yeşil Altyapı Sistemi (Williamson, 2003)

1. Merkezler: Yaban hayatı ve insanlar için bir başlama noktası yada erişim noktası olarak hizmet eden alanlardır. İnsanların en az etkileşim içinde bulunduğu alanlardan en çok etkileşim içinde bulunduğu merkezlere doğru sıralandığında beş grupta tanımlanmaktadır.

- Rezervler : Önemli niteliklere sahip ekolojik alanları koruyan arazilerdir.
- Yönetilen doğal peyzajlar: Büyük kamusal birimlerin mülkiyetindeki araziler, doğal ve rekreasyonel değerleri için yönetilen kaynaklardır.
- İşlenmiş araziler: Ormanlar, çiftlik arazileri gibi özel mülkiyetteki arazilerdir.
- Park ve açık alanlar: Bölgesel, milli, kentsel peyzajlar ile belediye ve özel mülkiyetteki peyzaj değerleridir. Bu alanlar, doğal kaynakları koruyup rekreasyon olanakları sunabilmektedir. Örneğin; kamusal parklar, doğal alanlar, oyun alanları, golf alanları vb.
- Geri dönüşümü sağlanan araziler: Yoğun kamu ve özel kullanımlardan zarar gören arazilerdir. Bu alanlar yeniden düzenlenen ve kullanılabilir hale getirilebilen alanlardır. Maden ocakları, dolgu alanları gibi belli bir parçası yada bütününde düzeltilme yapılan ve çevresel fonksiyonlar sunan arazilerdir.

2. Bağlantılar: Erişim merkezleri arasında bağlantı sağlar ve ekolojik süreçlerin akışını kolaylaştırmaktadır. İnsanlarla etkileşimi en az olan bağlantılardan en çok olana doğru sıralandığında şu şekilde açıklanmaktadır.

- Koruma koridorları: Nehir ve dere koridorları gibi lineer alanlar ile yaban hayatı için biyolojik su yolları olarak hizmet eden ve rekreasyon olanakları sunan alanlardır. Yeşil yollar ve nehir kenarı tampon alanları, koruma koridorlarına örnek gösterilebilir.
- Yeşil kuşaklar: Doğal arazileri ve işlenmiş peyzajları, gelişim için bir iskelet oluşturarak koruyan arazilerdir. Bu alanlar, peyzajda görsel ve fiziksel röleve formu olarak rol oynamakta, bitişik arazi kullanımlarını ayırmakta ve bu kullanımların etkisini tamponlamaktadır.
- Peyzaj bağlantıları: Yaban hayatı rezervleri, parkları, yönetilen ve işlenmiş arazileri bağlayan ve bitki ve hayvanlara gelişimlerini sağlayabilecekleri etkili alanlar sunan mekanlardır. Yerel ekolojiyi koruması yanında tarihi

kaynaklar gibi kültürel elemanları, rekreasyonel patika koridorlarını ve cadde peyzajını içerebilmekte, rekreasyonel olanaklar sunmakta, toplumun yaşam kalitesini arttıran manzara görünümünü korumaktadır.

Peyzaj planlamadaki doğal, tarihi ve kültürel kaynakların önemi, yeşil yol planlamasında vurgulanmaktadır. Planlama, doğa koruma ve tarihi koruma gibi son günlerin önemli trendlerini oluşturan çalışmaları birleştiren yeşil yol planlaması üzerinde yoğunlaşmaktadır (Dawson, 1995). Yeşil altyapının 21.yy'da kullanılan kavramı, yeşil yollar ile bütünleşmektedir. Yeşil yollar, mevcut doğa koruma alanları ve park alanlarını lineer park nitelikli yollar ile bağlayan yeşil altyapı sisteminin bağlantı koridorlarını oluşturmaktadır.

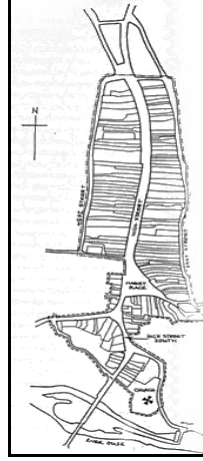
2.3 Yeşil Sistemlerin Kentlerin Şekillenmesi Üzerindeki Önemi

Lynch (1984), makro ölçekte bir şehrin modellenmesinde açık alan sistemlerinin bir ihtiyaç ve yapılaşmış çevreye karşı etkili bir yaklaşım olduğunu belirtmiştir. Lynch, ayrıca yeşil kuşaklar, yeşil yamalar ve ağ sistemlerinin ancak sürekliliği sağlanmışsa ve bir araya getirilmişse kente form verebileceğini, aksi takdirde bu tanımlamada etkisiz ve başarısız olunacağını vurgulamıştır. Çoklu kullanım caddeleri, bulvar ve park yolları ise hem araçlar hem de insanlar için ortak kullanıma imkan veren birer sirkülasyon çeşididir (Lynch 1984, s429-431).

Açık ve yeşil alanlar, insanların bireysel veya grup halindeki erişimine izin verilen alanlardır. Tarihsel süreç içerisinde açık alanlar, meydan, plaza, pazaryeri gibi birçok farklı isim almıştır. İlkçağlardan beri insanların toplanma mekanı olan meydanlar kentlerin şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. Genelde o dönemlerde kentler, önemli bir meydan çevresinde yada anıtsal bir bina çevresinde kurulmuştur ve bu alanlar toplum için kamusal açık alanlar olarak kullanılmıştır. Tüm bu planlanan açık alan tipleri formal ve düzenli yapıdaki -Washington D.C. gibi- kamusal alanlardan bugünün yüksek ofis binalarının plaza alanlarına doğru bir değişim göstermiştir (Carr ve diğ., 1992).

Kentlerin şekillenmesinde tarih içerisinde 3 tip kent formundan bahsedilmektedir. Bunlar; lineer şehir formu, grid şehir formu ve merkezileştirilmiş şehir formudur. Lineer kent formları endüstri devriminin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Şekil

2.4a). Bu kent formunun ana özelliği, insanlar ve faydalar için hızlı ve yoğun hareket edebilme yeteneği sağlamasıdır (Moughtin, 1996). Grid kent formu lineer yapının bir takım özelliklerine sahiptir. Birbirine paralel yollar, lineer şehirlere benzer bir yönelme sağlamaktadır. Grid kent formuna örnek olarak L'Enfant'ın Washington D.C. için yaptığı planı gösterilebilir (Şekil 2.4b).



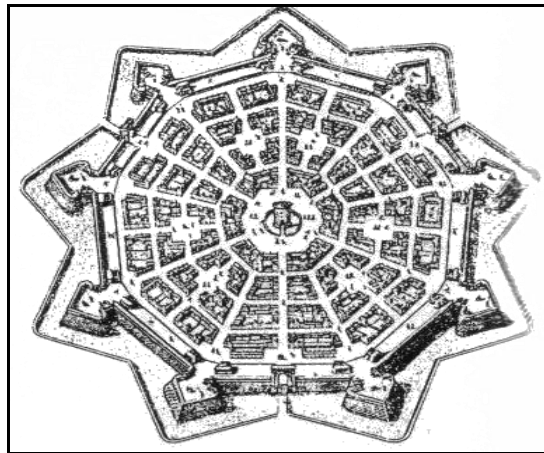
a. Lineer form, Olney, Bucks



b. Grid formu Washington D.C.

Şekil 2.4: A ve B'de Lineer ve Grid Kent Formu Örnekleri (Moughtin, 1996)

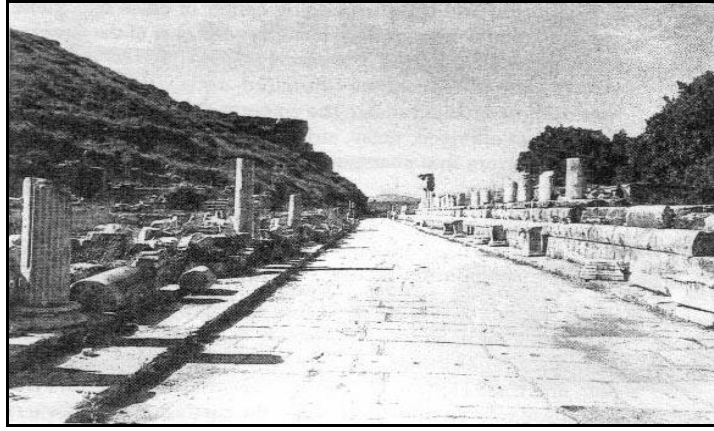
Merkezi sistem şehir formları ise, İslam dünyasının Ortaçağ kentlerinde görülmektedir ve içe dönük formları ile merkezileştirilmiş kentlerdir. Merkezileştirilen şehir konseptinin Avrupa'da ideal şehir formu ile ilgili gelişim üzerinde önemli etkileri bulunmaktadır (Moughtin, 1996), (Şekil 2.5).



Şekil 2.5: Merkezi Şehir Formuna Sahip Palmanova Şehri (1593)

Tüm bu kent formları tarih içerisinde çeşitli dönemlerde görülmüştür. Dönemler içerisinde kent dokusunun bir parçası olan açık alanların etkili olduğu kentleri şu şekilde sınıflandırabiliriz.

Yunan ve Roma kentleri: Bazı kamusal pazar yeri formlarının kökleri Mezopotamya şehirlerine kadar gitmektedir. Bu alanların başlıca örnekleri eski Yunan ve Roma şehirlerinde görülmüştür (Şekil 2.6). Yunan kentlerinde buluşma mekanı olarak hizmet eden agoraların yerini Roma’da forumlar almıştır. Kentler, bu meydanlar çevresinde kurulmuş, insanlar bu alanlara yerleşmiştir (Mumford, 1961).



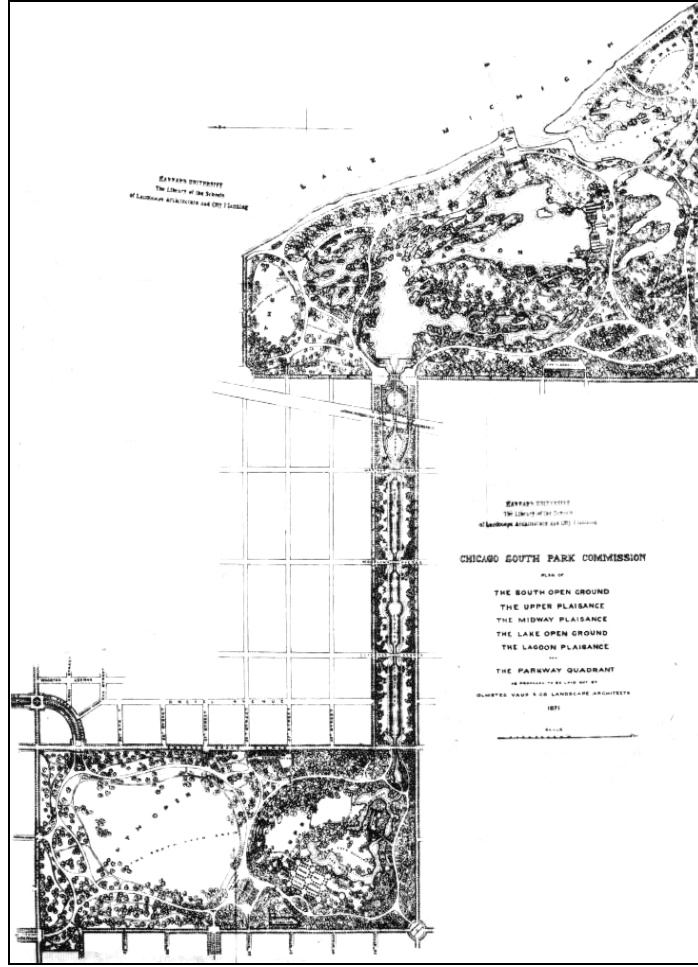
Şekil 2.6: Eski Yunan Şehri Efes’teki Bulvarlardan Biri (Carr ve diğ., 1992)

Ortaçağ Kentleri: Kilise gibi önemli binalar, ortaçağ kentlerinin merkezi kent formunu oluşturmuştur. Bununla birlikte pazar yeri meydanları, bu meydanlara bitişik açık alanda bulunabilmektedir (Venedik’te San Marco meydanı örnek verilebilir). Çoğu Avrupa şehrinde kentteki resmi binaların –kilise gibi- bulunduğu meydanlar kamusal açık alanlar olarak kullanılmış ve şehirler de bu alanları odak olarak merkezi bir kent formu içerisinde konumlanmıştır (Mumford, 1961).

Rönesans Kentleri: Orta çağın daha organik yapıdaki kamusal alanlarından gelişen Rönesans meydanları genelde simetrik yapılarıyla kent formunu şekillendirmişlerdir (Mumford, 1961).

19.yy Park Hareketleri: Endüstri devriminden önce Avrupa ve Amerika şehirlerindeki ana kamusal mekanlar, merkeze odaklanan meydanlar olmuştur. Oldukça büyük kamusal alanlar ve rekreasyon alanlarının kamusal önemi, 1800’lerin ortalarındaki park hareketlerinin ortaya çıkışından önce kısıtlanmıştır (Carr ve diğ., 1992).

Bu yüzyılda peyzaj mimarlığının önde gelen isimleri -Olmsted, Vaux, Cleveland, Eliot- tarafından, Fransa'nın sıradan bulvarlarından daha geniş ve iyi donatılmış caddeler planlanmış ve bu caddeler park yolları olarak adlandırılmıştır. Bu dönem içerisinde 1871'de de Olmsted ve Vaux tarafından Chicago'da Jackson Park ve Washington Parkı bağlayan bir park yolu tasarlanmış (Şekil 2.7) ve bu plan park yolları için önemli bir örnek olmuştur (Newton, 1971).



Şekil 2.7: Olmsted ve Vaux'un South Park Planı, 1871 (Newton, 1971)

19.yy.da City Beautiful Hareketi: 16.yy.da düz ve geniş bulvarlar bir çok şehrin formunu değiştirmiştir. Avrupa'da doğan ve 19.yy.da Haussmann tarafından Paris için yapılan bulvar tasarımları, yeni kentlerdeki formların oluşmasında etkili olmuştur. Avrupa bulvarlarının Amerika'daki en önemli girişimi, L'Enfant'ın 1790'larda Washington D.C. için yaptığı plandır (Mumford, 1961).

City Beautiful (Güzel Şehir) hareketi, 19.yy.da Amerika'da gelişmiştir (Newton, 1971). City Beautiful hareketinin ana elemanları; aksiyel bulvarlar, geniş caddeler ve

binalar tarafından kuşatılmış iç mekanlardır (Lang, 1994, sf.45). Bu hareket, Amerika'nın yeni endüstri zenginliğini ortaya koymuştur ve bu dönem içerisinde Philadelphia'daki Benjamin Franklin Park yolu gibi genelde peyzajı yapılmış bulvarlar hatırlanmaktadır (Şekil 2.8). Franklin Park, Olmsted'in Central ve Prospect Park tasarımlarından sonra üçüncü önemli park tasarımı olmuştur (Newton, 1971). City Beautiful, endüstri çağının önemli bir ürünü olmasına rağmen amacı; klasik güzelliği, karmaşık ve düzensiz kent mekanına getirmek olmuştur.



Şekil 2.8: Franklin Park Plan,1886 (Newton, 1971)

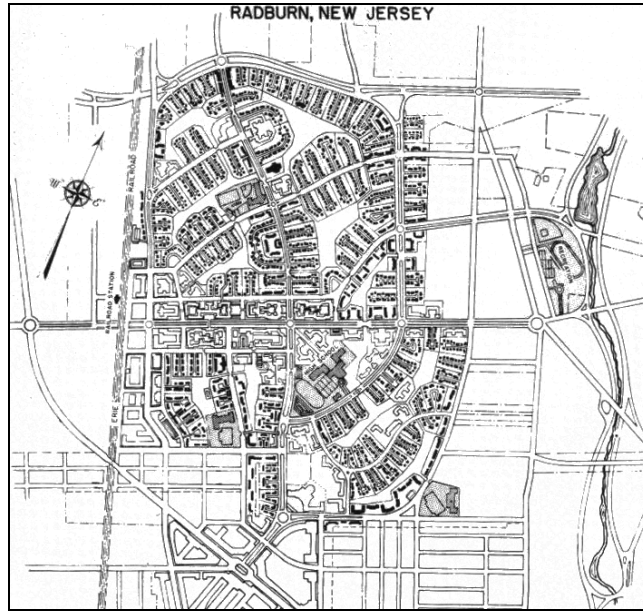
Bu hareketin ortaya çıkması sonucu bulvarların ve geniş alanların, yakınındaki alanlar ile bağlantı eksikliği de anlaşılmıştır (Carr ve diğ., 1992). 19.yy kent tasarımına önemli etkileri olan City Beautiful hareketi, bir kentte bütün olarak asla uygulanmamıştır, sadece Washington D.C.(1909) için yapılan plan buna örnek gösterilebilir.

20.yy Yeni Dünya Kentleri: Yeni dünya kentlerinde meydanların yerini plazalar almıştır. İngiltere'nin kuzeyindeki kentler genelde merkezi bir kentsel açık alan etrafında kurulmuştur. Bu dönemde kent plancıları kentsel mekanların yaratılması ve bu mekanların detaylandırılmasıyla ilgilenmişlerdir. Caddeler ve plazalar kentsel tasarımın ana elemanları haline gelmiş ve plancıların hedeflediği ideal şehir örneği, Ortaçağ Avrupa'sındaki Venedik şehri olmuştur. Plancılar, insanların kentler

içerisinde yaşam alanlarında ve eğlendikleri kent mekanlarında zevk almalarını sağlayacak yeni tasarımlara odaklanmışlardır (Lang, 1994).

İngiltere’de “Yeni Şehirler” ve “Savaşın sonra Yeni Şehirler” konsepti, yeni bir ulaşım haritası çizilmesi için bir girişim olmuştur. İkinci olarak Ebenezer Howard’ın Bahçe Şehirleri (Garden City) inşa edilmiştir. II. Dünya savaşından sonraki 30 yılda yeni kentlerin ve kasabaların planlanmasında “Bahçe Şehir” kavramının etkileri oldukça güçlü olmuştur. Daha sonra Amerika’da da Avrupa’dan esinlenerek bahçe şehirlerin kurulması hedeflenmiştir (Carr ve diğ., 1992).

Amerika’da ilk olarak Sunnyside bahçeleri, New York’un grid yapısı içinde yine bu sert yapıya uyan kamusal bir alan olarak inşa edilmiştir. Bu planın amacı; konut blokları içerisinde rahat ve güzel bir mekan yaratmak olmuştur (Stein, 1957). 1928’lerde Sunnyside’da kamusal alan oluşturma başarısından dört yıl sonra da, bu planlama konseptini bütün bir bahçe şehir konseptine taşımayı amaçlamışlardır. Bu amaçla motor çağı için Radburn, New Jersey’de bir planlamaya gidilmiştir, fakat bu plan korunmuş geniş bir yeşil kuşak gibi şehri eşit bir şekilde çevrelememiş ve Howard’ın ifade ettiği şekilde yaratılmamıştır (Şekil 2.9).

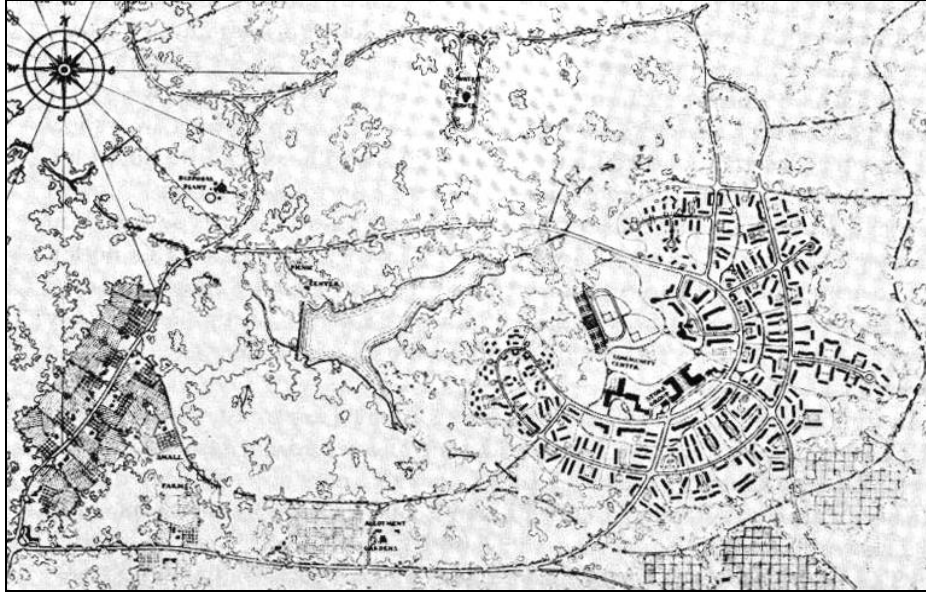


Şekil 2.9: Radburn, New Jersey Planı (Newton, 1971, sf491)

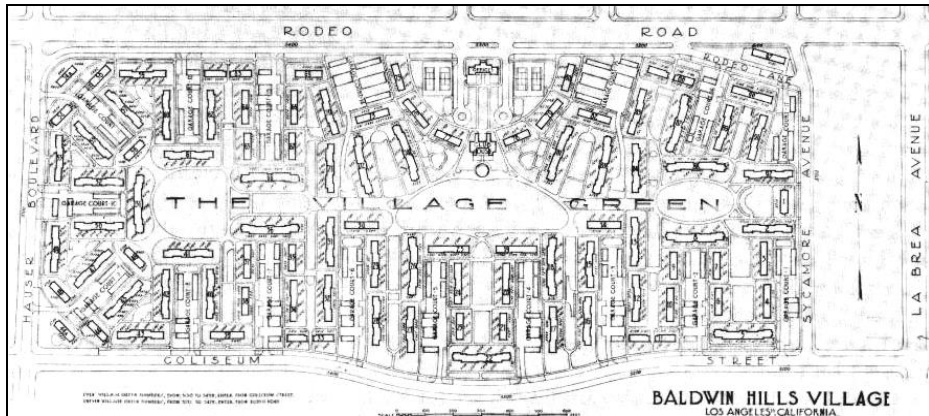
Ancak bu plan, Amerika için yeni bir şehir formu geliştirilmesinde mevcut kent yaşamının ihtiyaçlarına uyan bir açık alan oluşturulmasında ve yaya yolları ile araç yollarının ayrılmasında etkili olmuştur (Stein, 1957; Newton, 1971). Amerika’da

İngiltere’den daha uzun süredir var olan otomobil, kent yaşamının bozucu bir etkeni haline gelmiştir. Bu nedenle Amerika’da gelişen bu “Bahçe Şehir akımı” daha çok trafik dolayısıyla meydana gelen kazaları ortadan kaldırma amacıyla oluşturulmuştur. Bunun yanında bu plan, Amerika için planlamada bir devrim olarak görülmüştür.

Radburn’den sonra Amerika’da iki önemli plan daha yapılmıştır. Bunlardan biri, Bahçe Şehir, Radburn ve komşuluk birimleri fikirlerinin bütünleştiği bir plan olan Maryland’deki “yeşil kuşak (Green Belt)” planıdır (Şekil 2.10). Bu planda, ay şeklindeki geniş bir platonun tüm yeşil ve açık alan potansiyeli, kaliteli bir yaşam için insanlara sunulmuştur. İkincisi ise, amacı konut ve çevreleri için kullanışlı olanaklar geliştirmek olan Baldwin Hills Village planıdır (Şekil 2.11).



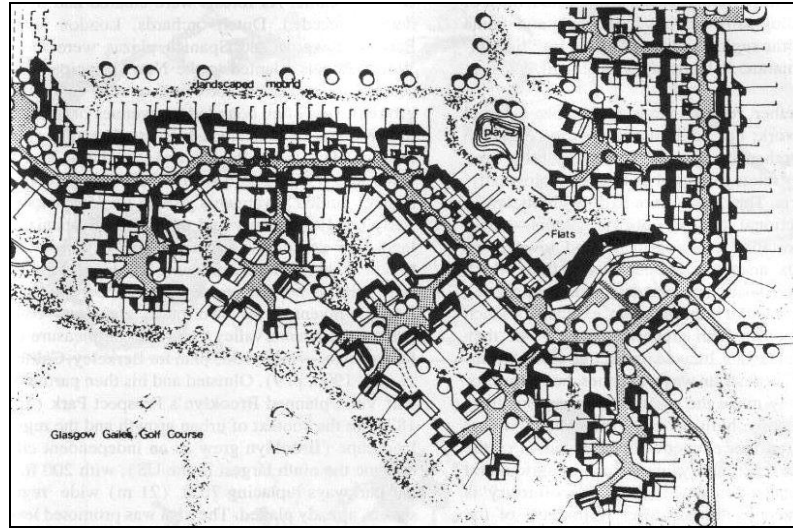
Şekil 2.10: Maryland, Greenbelt Planı (Newton, 1971, sf.504)



Şekil 2.11: Baldwin Hills Village Planı, Los Angeles (Newton, 1971 sf.508)

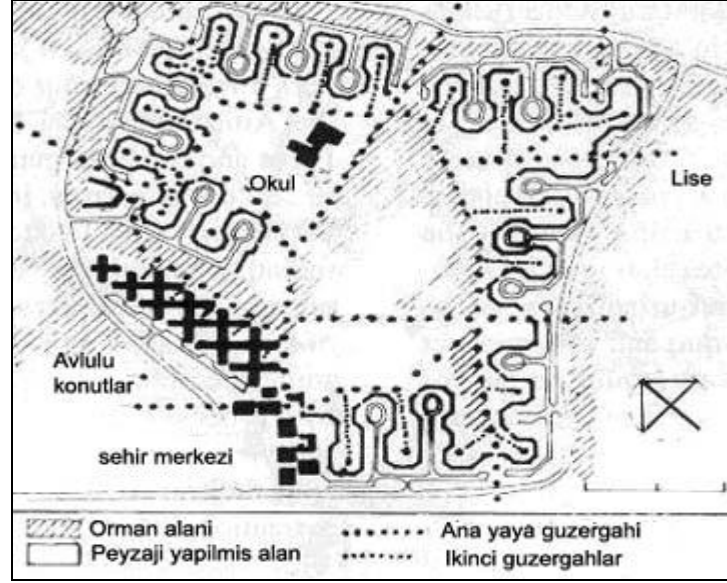
Yukarıda açıklanan tüm bu kent örneklerinde, eski çağlardan günümüze kadar insanlar için birer toplanma mekanı olan meydanlar, açık alanlar, parklar ve yeşil alanların kentlerin şekillenmesindeki etkileri açıkça ifade edilmiştir. Özellikle Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir kavramından sonra Amerika'da da yayılan bu akım, kent içindeki açık alanların arttırılması ve kentlerin doğal nitelikli yapısının korunması amacı ile geliştirilmiştir.

Gosling ve Maitland yaptıkları uluslararası çalışmada 20.yy ortalarındaki kentsel tasarım çalışmalarını incelemişler ve ulaşım ve açık alan sistemlerinin tüm ölçekler için ana düzenleme yapısı olduğunu vurgulamışlardır (Walmsley, 1995, sf.82). Yaptıkları araştırma içerisinde, mahalle ölçeğindeki açık alanların planlanması için kabullenilmiş geleneksel fikirlerin zıttını savunan birtakım genel çözümler de sunmuşlardır. Birinde yeni konutlar, mevcut araç yolları ve ülke sınırları çevresinde planlanmış ve ilk dönemlerinde bu caddeler, park niteliğindeki yaya caddelerine dönüştürülmüştür. Sonraki dönemde yürüme yollarının, kamusal aktarma sistemleri ile kombine edildiği yeni bir güzergah kavramı belirtilmiştir (Şekil 2.12).



Şekil 2.12: David Gosling'in Western Gaites'daki halkın Erişim Güzergahı Kavramı (Walmsley, 1995)

Diğerinde konutlar, 20 ha. büyüklüğünde ve birçok kullanıma hizmet eden bir park çevresinde planlanmıştır (Şekil 2.13). Bu planlama modeli ise, mevcut parkın peyzaj niteliklerinin korunması amacını kabullenerek, alanın şekillenmesinde açık alanların nasıl bir öneme sahip olduğunu kanıtlamaktadır.



Şekil 2.13: Richard MacCormac ve Peter Jamieson'ın, Duffryn, South Wales'teki Superblok Evleri (Walmsley, 1995)

Kentsel yerleşmelerin planlanmasında ifade edilen tüm bu altyapı, ulaşım ve açık alan sistemleri, kent mekanizmasının düzenli işleyişinde büyük öneme sahiptir ve özellikle açık alan sistemi kentlerin şekillenmesine büyük katkılarda bulunmuştur.

2.4 Kent İçin Açık Alan Gereksinimi

Günümüzde ciddi tehdit oluşturan çevre sorunları, özellikle doğal peyzaj kaynakları üzerindeki tahribatını, artan kentleşme olgusuna paralel olarak her geçen gün arttırmaktadır. Doğal kaynaklar üzerindeki bu baskılar sürerken bir yandan bu kaynakların korunması ve sürdürülebilmesi üzerine 20.yy'ın sonlarında ve 21.yy'da doğaya duyarlı eylemler geliştirme yolunda sürdürülebilirlik kavramı önem kazanmış ve bununla ilgili projeler üretilmiştir. Bu çalışmalar salt korumaya yönelik olabildiği gibi özellikle kent insanının ruhsal ve bedensel olarak rahatlamasına, başka bir deyişle kullanımına yönelik bir yapı da kazanabilmektedir.

Sürdürülebilir kalkınmayı sağlayacak prensipler ve kalkınmanın sosyal, ekonomik ve çevresel yönden sürdürülebilirliğinin nasıl sağlanacağı 1992'de Rio de Janeiro'daki GÜNDEM 21 olarak adlandırılan planda vurgulanmıştır. Bu plana göre en önemli prensiplerden ilki, insanların doğa ile uyumlu, sağlıklı ve verimli bir hayatı hak ettikleri ve bu uyumun dünya ölçeğinden en küçük ölçeğe kadar bütün mekansal kademeleri kapsadığıdır. İkincisi, sürdürülebilir insan yerleşmeleridir. Bu başlığın

önemi, kentsel mekan ve yakın çevresindeki açık alanların doğal niteliklerinin korunmasını hedeflemesidir. Bu planda, doğal kaynak kirletici ve yok edicisinin asıl yaratıcısı olan kentlerin, bu durumun çözümünde de kendisinin bir araç olarak kullanılması gerektiği kabul edilmektedir. Kentsel ölçekten başlayıp daha üst ölçeklere doğru uzanan bir kentsel açık alan sisteminin kurulmasının ve sürekliliğinin sağlanmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir (Alkay, 2002).

Türksever (2001), şehirlerin yaşam kalitesini değerlendirdiğinde “parklar ve açık alanların” kaliteyi arttıran önemli bir unsur ve yaşamdan hoşnutluk düzeyini en iyi açıklayan değişken olarak saptamıştır. Kentsel açık alanların kentsel sistemin bir alt sistemi olarak ele alınması görüşü savunulmuştur.

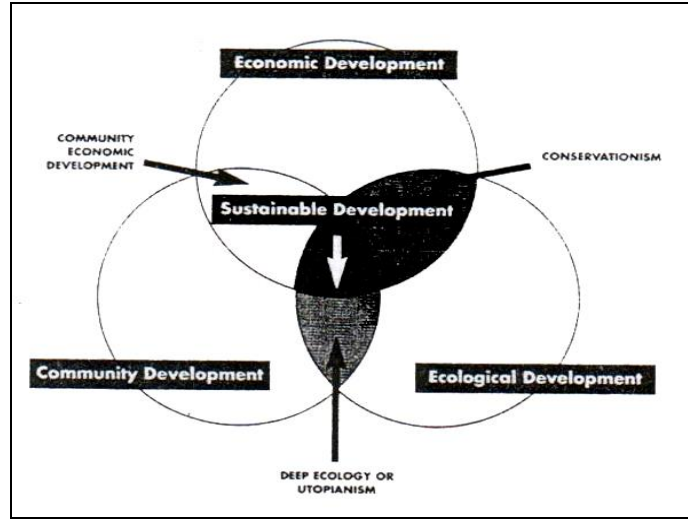
Kentsel mekanlarda insanın doğa ile ilişkilerinin en yüksek düzeyde tutulmasının büyük önem taşıdığı ve bunun sağlanması için de tek fonksiyonun kentsel açık alanlar olduğu bilinmektedir. Kent içi alanlardaki düzensiz gelişim, halka açık rekreasyon alanları olan kentsel açık alanların ve bu açık alanları oluşturan doğal kaynakların yok edilmesine neden olmaktadır. Doğanın kent içine sokulması fakat doğal sistemin kesintisiz akışına imkan veren topografik niteliklerin yok edilmesi, kentsel yeşil altyapı yaratılmasını olanaksız hale getirmiştir (Walmsley, 1995).

2.5 Açık Alanların Sürdürülebilirlik Üzerindeki Etkisi

Şehirler, özellikle içinde bulunduğumuz son yüzyılda boyutları ve karışıklıkları içinde büyümektedir. Büyüyen şehirlerin ise çevre üzerinde birtakım etkileri olmaktadır. Şehirlerin sınırları içinde insanlar, ikamet etme, çalışma, alışveriş yapma, seyahat etme, rekreasyon, eğitim gibi birçok aktivite ile etkileşim içinde bulunmaktadır. Bütün bu aktiviteler ise, kenti çevreleyen ekosistemler üzerinde etkili olmaya başlamıştır (Karr, 2003).

Genel anlamıyla sürdürülebilirlik, doğal kaynakların korunması ve etkin kullanılması, çevreye olan negatif etkilerin minimize edilmesi, ekolojik uyumu ve biyoçeşitliliği sağlama şeklinde tanımlanabilir. Sürdürülebilirlik kavramı zamanımızın en önemli ihtiyaçlarını bir araya getirmeye çalışan evrensel politik bir süreçten ortaya çıkmıştır (Şekil 2.14). Bu ihtiyaçlar:

1. Yoksulluğun üstesinden gelmede ekonomik gelişme için ihtiyaç
2. Bağımlı olduğumuz hava, su, toprak ve biyolojik çeşitliliğin çevresel korunması için duyulan ihtiyaç
3. Yerel toplumlara bu sorunların çözümünde kendi değerlerini ifade etmede yetki vermek için duyulan sosyal hak ve kültürel çeşitlilik ihtiyacıdır.



Şekil 2.14: Sürdürülebilirlik Süreci İçindeki Bileşenler Arasındaki İlişki (Newman ve Kenworthy, 1999)

Sürdürülebilirlikten bahsedildiğinde, ekonomik veya sosyal gelişmelerle beraber evrensel çevre kazançlarının başarısı da kastedilmektedir (Newman ve Kenworthy, 1999).

Kentlerde sürdürülebilirliğin amacını, şehrin atık üretiminin ve doğal kaynak kullanımının azaltılması, aynı zamanda da yaşanılabilirliğinin artırılması olarak tanımlamak mümkündür, böylece yerel, bölgesel ve evrensel ekosistemlerin kapasitelerine daha iyi uyum sağlayabilmektedir (Newman, 1999). Çevrenin tüketilen, önem vermeden kullanılan bir kaynak olarak değerlendirilmesi sonucunda, kabul edilmeyen tehlikeli bir durum ortaya çıkmıştır. Çevrenin gelecek kuşaklara en azından alındığı gibi devredilmesi esası kabul edilmekte ve bu fikir sürdürülebilirliğin temelini oluşturmaktadır (Suher, 1996).

Modern kentler, son elli yıl boyunca hızla genişlemektedir. Bu genişleme, hızlı kentleşme, araç yolları inşa edilmesi ve şehir merkezlerinden uzak alanlardaki yaşam tarzını tercih etmek gibi birçok faktöre bağlıdır. Bu faktörler kentsel yayılmayı desteklemekte ve insanların evlerinden işlerine seyahat etmek, arkadaşlarını ziyaret

etmek, ticari iş girişimlerinde bulunmak için ihtiyaç duydukları mesafeyi arttırmaktadır (Karr, 2003). Bazı kentlerde, kentsel genişlemenin kontrol altına alınması yada daha iyi organize edilmesi gerekliliği fark edilmiştir. Kent merkezleri ticari, kültürel ve kamusal ulaşım ile kolay erişilen iş olanakları sağlayacak şekilde gelişebilmektedir. Bu, insanların kamusal ulaşım sistemlerini hafta sonunda olduğu gibi hafta içi günlerde de kullanımını teşvik etmektedir. Hough, doğal süreçlerin (iklim, su, bitkiler, toprak, yaban hayatı) daha iyi anlaşılması ve uygulanması fikirlerinin modern şehirler için olandan daha üretici ve sürdürülebilir bir tasarımı şekillendirebileceğini vurgulamıştır (Walmsley, 1995). Açık ve yeşil alanların, ekolojik, rekreasyonel, kültürel, eğitimsel, estetik ve diğer amaçlarla sürdürülebilir alan kullanışı hedefiyle bir sistem olarak ortaya konan argümanlarını Alkay (2002), Ahern, Fabos, Linehan'ın değerlendirmelerini dikkate alarak şu şekilde sıralamıştır.

- Açık ve yeşil alanların sistem dahilinde planlanması, sürdürülebilir planlama anlayışı ile uyumludur.
- Kentsel açık ve yeşil alan sistemi, türlerin, materyallerin ve besinlerin ulaşım ve hareketliliğine, dolayısıyla doğal yaşamın döngüsüne olanak tanıyan bir peyzaj fonksiyonuna sahiptir.
- Biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülmesi bakımından önem taşıyan yerel habitatın mümkün olan en iyi düzeyde korunması, açık ve yeşil alan sisteminin kent mekanındaki kurgusu ve oluşumu ile doğrudan ilişkilidir.
- Açık ve yeşil alan sisteminin ağ dokusunda olması, sistemin parçalarının farklı nicelik ve nitelikte olmasından ve kentsel mekandaki parçaların doğal alanlardaki bütünler ile birleşmesinden kaynaklanmaktadır.
- Açık ve yeşil alanlar sistemi kent peyzajına, diğer bir deyişle yapılaşmış ve yapılaşmamış çevrenin oluşturduğu bütüne, izlenebilirlik ve okunabilirlik kazandırır.

Açık ve yeşil alan sisteminin planlama amacı, gelecekteki açık alan sisteminin tanımlanması ve tartışılması, mevcut stokun ve potansiyel alanların korunması, verimlilik ve etkinliklerinin artırılması ve niteliksel/niceliksel sürekliliklerini sağlamak üzere uygulama ve yönetim düzenleri hakkında kararlar geliştirilmesidir (Dawson, 1995).

3. BÖLÜM: AÇIK ALAN PLANLAMASINA YENİ BİR YAKLAŞIM: YEŞİL YOLLAR

İkinci bölümde kenti oluşturan sistemlerden biri olan yeşil sistemden bahsedilmiştir. Yeşil sistemin ve açık alanların tarih boyunca kentlerin şekillenmesi üzerindeki etkileri vurgulanmıştır. 21.yy’da ise; açık alanların planlanmasında yeni bir yaklaşım ortaya çıkmış, özellikle önce Amerika’da daha sonra ise Avrupa’da bu akım hızla gelişmeye başlamış, kentlerin değişen ihtiyaçlarına cevap verecek bir planlama şekli halini almıştır. Peyzaj planlamasındaki bu yaklaşım, kentleri oluşturan yeşil altyapı sistemi altında ifade edilerek yeşil yol planlaması olarak adlandırılmıştır. Bu bölümde, peyzaj planlamasında 21.yy’da yeşil yol olarak adlandırılan bu kavramın ne demek olduğu, tarihi gelişim süreci, yeşil yolları oluşturan bileşenler, yeşil yol çeşitleri ve yeşil yolların yararları anlatılmaktadır.

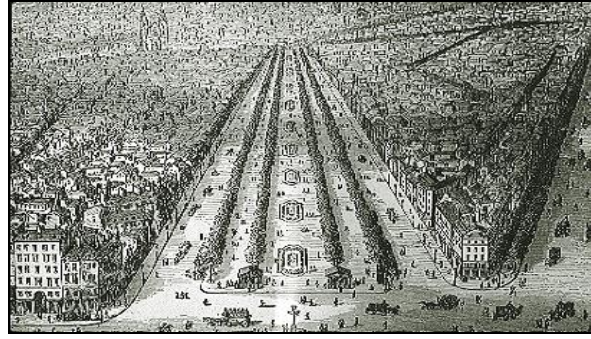
3.1 Yeşil Yol Kavramı ve Tanımları

Kent içi açık alanları korumak ve sürekliliğini sağlamak amacıyla 19.yy sonlarında yeşil yol kavramı ve yeşil yol hareketi ortaya çıkmıştır. Kent plancıları ve yöneticileri, park ve rekreasyon alanlarının fonksiyonlarından daha fazlasını sunmak için birbiriyle bağlanmış peyzaj koridorları oluşturmayı düşünmüşlerdir. Plancılar, kentsel büyümeyi şekillendirerek, çevresel değerlere katkıda bulunup geliştirerek açıkçası; ekonomik gelişim ve semtlerin yenilenmesi için yatırım yaparak yeşil yol ağlarını desteklemişlerdir. Son yıllarda batı ülkelerinde çoğu kentlerde açık alanların yitirilmemesi, ekolojik dengelerin korunabilmesi, yaşanabilir çevre oluşturulması amacıyla yeşil yol planlamasına yönelik başarılı örnekler de görülmektedir. Özellikle bu kavram, Kuzey Amerika’da yaygınlaşmaya başlamıştır. Yeşil yolların son zamanlarda bu derece güncel bir planlama olgusu olmasındaki önemli etkenlerden biri, birbirinden farklı kullanımların her birine olanak sağlayabilmesidir.

Yeşil yol kelimesi, İngiliz “yeşil kuşak” (Green Belt) kelimesi ve Frederick Law Olmstead’in “park yolları” kavramının bir bileşimidir. Yeşil yolların kökeni,

Amerika’da yeşil yollar ve park yollarını özellikle “Boston Emerald Necklace” planındaki tasarımlarıyla öneren Frederick Law Olmstead’e, Avrupa’da ise Ebenezer Howard’ın yeşil kuşak kavramına dayanmaktadır (Toccolini ve diğ., 2004).

Yeşil yollar, Amerika’da sundukları ulaşım ve rekreasyon olanaklarından dolayı modern çağda kabul edilen bir planlama ve tasarım olgusu haline gelmiştir. Frederick Law Olmstead, peyzaj mimarlığının babası olduğu gibi modern yeşil yollar hareketinin de babasıdır. Olmstead’in park yolları, Avrupa’nın bulvarlarından özellikle 19.yy ortasındaki Baron Haussmann’ın Paris’teki örneğinden esinlenerek tasarlanmıştır (Searns, 1995), (Şekil 3.1), (Şekil 3.2) .



Şekil 3.1: 19.yy.da Baron Haussman Tarafından Planlanan Richard-Lenoir Bulvarı
(www.landscape.cornell.edu/)



The Opera , Paris, Fransa



Kaerntnerring, Viyana



Barcelona, Salon de san Juan bulvarı

Şekil 3.2: Avrupa’daki Bulvar Örnekleri (www.carfree.com/design)

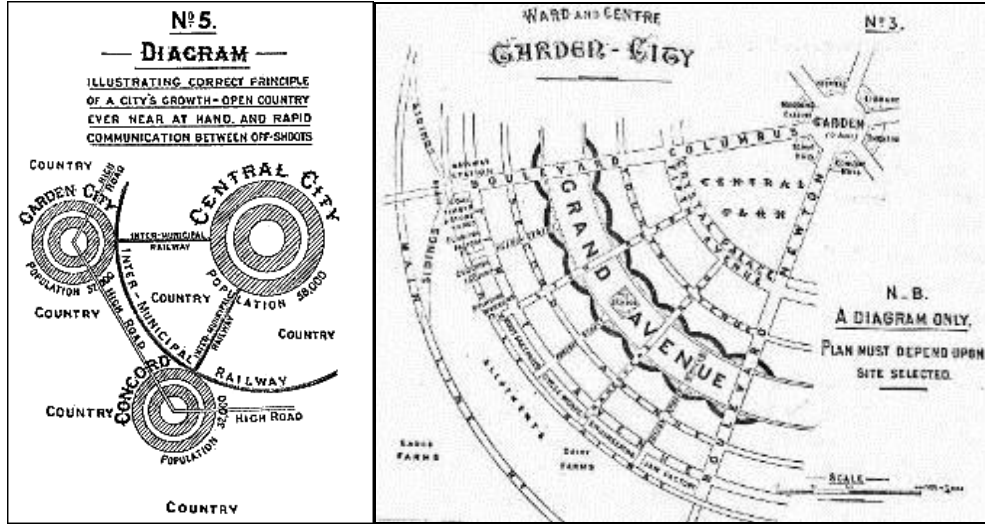
Olmstead, tek bir parkın insanlara doğanın sunduğu bütün yararlı etkileri sağlayabileceğine inanmamıştır. Ona göre, tek bir park yerine parklar bir diğeriyle ve kendini çevreleyen özel konut alanları ile bağlanmalıdır. Bugünün yeşil yol hareketi 100 yıl önce ifade edilmiş olan bu basit kavramdan gelişmiştir.

1870’de inşa edilen Eastern ve Ocean park yolları, Paris’te Haussmann tarafından yapılmış olan klasik çok yollu bulvarlardan esinlenerek Olmstead ve Vaux tarafından onun fiziksel formunu kentsel gelişimden çok varoş görünüşüne uyduracak şekilde değiştirilerek tasarlanmıştır (Şekil 3.3). Olmstead bu planlamaya yeni bir isim vermiş ve önerilen metropoliten ölçekli şehir genişletme planının esas yapı elemanı gibi kullanılmasını sağlamıştır. Olmstead ve Vaux, bundan sonra diğer şehirlerde de bulvar tipli caddeler tasarlamaya ve inşa etmeye devam etmiştir (MacDonald, 2002).



Şekil 3.3: Olmstead'in Prospect Park Planı (Newton, 1971)

Yeşil kuşak (Green Belt) ise, farklı bölgelerde farklı anlamlarda ifade edilen, genelde İngiltere’de daha çok kullanılan bir terimdir. Bu terim, Britanya’da Ebenezer Howard’ın Bahçe Şehirler (Garden Cities) kavramını ifade etmektedir. Bahçe şehirlerin her biri bir diğlerinden gelişmemiş, işlenmemiş yeşil arazi hatlarıyla ayrılmıştır (Şekil 3.4). Yeşil kuşak terimi ile anılan bu konsept, daha sonra genelde şehir çevresindeki işlenmemiş tarımsal alanlar ve orman alanları olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu terim, kentsel büyümeyi kontrol altına alan, gelişmemiş arazi parçalarından oluşan bir halkayı koruyarak geniş bir şerit halindeki yeşil arazi alanını ifade etmektedir (Simonds, 1994).



Şekil 3.4: Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehirler Planı (Simonds, 1994 sf.211)

Ervin Zube, yaptığı araştırmalar sonucunda yeşil kuşak kelimesinden önce de yeşil hat (green line) teriminin kullanıldığını belirtmiştir. Yeşil hat, New York State'in haritasında çizilmiş olan Adirondack Park'taki 3.5 milyon hektarı betimlemek amacıyla mavi hattan türetilmiştir. Terim 1970 ve 1980'lerde fiziksel yapılarını sürdürecektir bir yönetim sistemi altında, arazinin lineer alanlarını göstermek amacıyla yeniden ortaya çıkmıştır. 1980'lerin ortasında yeşil hat parklarındaki ilgi yeşil yollara doğru değişmiştir. Bunun nedeni yeşil hatların lineer peyzaj elemanlarını izleyen yeşil yollara nazaran daha düzensiz bir yapıda olmasıdır (Zube, 1995).

21.yy açık alan peyzaj planlamasında ortaya çıkan; doğal kaynakların korunması, rekreasyonel olanaklarla bu doğal alanların kent içine sokulması ve birbirleriyle yada çevresindeki yerleşim alanlarıyla bağlantı sağlaması anlamında kullanılan "yeşil yollar" kavramının farklı bir takım tanımlamalarıyla karşılaşılmaktadır. Yeşil yol kavramının daha iyi anlaşılması açısından kullanılan bazı yeşil yol tanımları aşağıda belirtilmiştir.

Yeşil yolların literatüre geçen sözlük tanımlarına baktığımızda daha belirgin ve net bir takım ifadelerle karşılaşılmıştır:

- Bir nehir boyunca uzanan yada kent merkezleri arasında rekreasyonel kullanımlar ve çevre koruması için ayrılmış işlenmemiş bir arazi koridorudur (www.bartleby.com).

- Kentsel, kırsal ve varoş yerleşim alanlarını doğal ve manzaralı alanlar ile patika, yürüme yolu ve doğal alanların birleştirilmiş bir ağ sistemi ile bağlayan açık hava koridorudur (www.twp.lancaster.pa.us/planningZoning/articles/a2.htm).
- Bir nehir, çay, dere veya kanala bitişik olan lineer bir parktır (www.efn.org/~rick/pedalpals/docbook/g1572.html).
- Yaya trafiği ve bisikletler için ulaşım yolları sağlayan lineer bir parktır. Genellikle yeşil yollar dereler, çay ve nehirler boyunca planlanır ve doğal çevreler yada peyzajı yapılmış caddeler boyunca devam eden bisiklet yolları veya yaya kaldırımları olarak kullanılırlar (www.hickorygov.com).
- Pasif rekreasyon olanakları sunan, yaya ve bisiklet yolları olarak kullanılan, doğal alanlar yada açık alanların korunmasını sağlayan, metropoliten yeşil yollar komisyonu tarafından onaylanmış alternatif ulaşım güzergahları, açık mekan koruma alanları yada çizgisel bir parktır (www.wadetrail.com).

Yeşil yollar kavramının gelişiminde önemli etkileri olan bir takım plancılar tarafından ifade edilen tanımları ise şu şekildedir:

- Charles Little yeşil yolları dört tanımla açıklamıştır. 1. Yeşil yol, akarsu boyları, sırtlar yada vadiler gibi doğal koridorlar boyunca kurulmuş, demiryolu güzergahları boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş, kanal ve manzara yolu gibi lineer açık alandır. 2. Yaya ve bisiklet yolları için ayrılmış doğal yada peyzajı yapılmış yollardır. 3. Parkları, doğal rezervleri, kültürel özellikleri ve tarihi yerleşimleri birbirine ve yaşama alanlarına bağlayan açık alan bağlayıcılarıdır. 4. Park yolları ve yeşil kuşak olarak tasarlanmış özel yerel hatlar ve lineer parklardır (Little, 1990).
- Yeşil yollar, koruma ve rekreasyon amaçları için düzenlenmiş korunan açık alan koridorlarıdır ve çoğu zaman doğal arazileri, su öğelerini izler ve doğal alanları, parkları, kültürel öğeleri ve tarihi alanları birbirleriyle ve yerleşim alanlarıyla bağlamaktadır. Patikalar yürüyüş, bisiklete binme, at biniciliği yada ulaşım ve rekreasyonun diğer şekilleri için kullanılan yollardır. Yeşil yollar bir park yolu veya yeşil kuşak gibi tasarlanmış yerel bir şerit yada lineer bir parktır. Bazı yeşil yollar, patikaları içerdiği halde bazıları içermeyebilir. Bazıları insanların hoşuna giderken bazıları ise yaban hayvanlarının ilgisini çeker (www.railtrails.org).

- Lindsey, yeşil yolları parkları bağlayan lineer açık alan veya koridorlar olarak tanımlamıştır. Ona göre yeşil yollar, rekreasyonel olanaklar sunan doğal, görsel niteliği olan ve yabanıl hayatı korumaya yardımcı olan alanlardır (Sager, 2002).
- Yeşil yol, akarsu boyları, sırtlar yada vadiler gibi doğal koridorları, demiryolu güzergahları boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş kanal ve manzara yollarını, yaya ve bisiklet yolları için doğal yada peyzajı yapılmış yolları yada parkları izleyen, doğal rezerv alanlarını, kültürel özellikleri ve tarihi yerleşimleri birbirine ve yaşama alanlarına bağlayan çizgisel koridorlardır (www.stlucieco.gov/greenways/).
- Ahern (1995), yeşil yolları bir çok amaç için planlanmış, tasarlanmış ve yönetilen, lineer elemanları içeren arazi ağ sistemleri olarak tanımlamıştır.
- Yeşil yollar, A noktasından B noktasına hareket edecek insanların çevresel anlamda iyi nitelikli olan döşenmiş ve kentleştirilmiş yüksek kalitede manzaralı alanlardan erişim noktalarına ulaştıran güzergahlardır (Turner, 1995).
- Fabos (1995), yeşil yolları anayollar ve demiryollarının bağlandığı ağ sistemleri gibi bir ağ sistemi içinde birbirine bağlanmış çeşitli genişliklerdeki koridorlar olarak tanımlamıştır. Önemli farklılık, yeşil yollar planlamasında doğanın varolan mükemmel altyapısının önceden sunulmasıdır.

1980'lerden itibaren on yıl boyunca yeşil yolun bazı etkilerini vurgulayan ilerici görüşler ortaya çıkmıştır. Peyzaj mimarlığında yeşil yollar ile ilgili son literatür gözden geçirildiğinde şu tanım önerilmiştir; yeşil yollar, sürdürülebilir arazi kullanım konseptiyle uyumlu ekolojik, rekreasyonel, kültürel ve estetik bir çok amaçla planlanan, tasarlanan ve yönetilen lineer elemanları içeren arazilerden oluşan ağ sistemleridir (President's Commission on Americans Outdoors 1987; Little 1990; Fabos ve Ahern,1996; Smith and Hellmund, 1993).

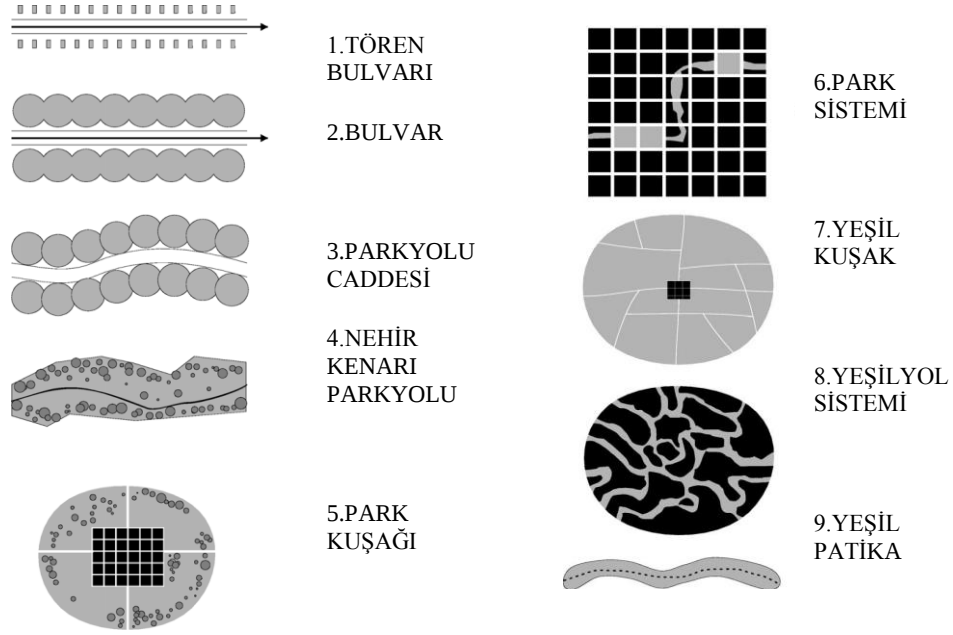
Yeşil yol genellikle çizgisel bir formu olan doğal ve açık alanlar olarak tanımlanabilir (Smith and Hellmund, 1993). Tüm bu terimler incelendiğinde hepsinde ortak olan bir takım kavramlar dikkat çekmektedir; lineer, doğal nitelikli, yaya ve bisiklet kullanımı gibi birçok kullanıma hitap eden, peyzaj niteliği açısından geliştirilmiş, doğal rezervler için koruma alanı olmalarıdır. Yeşil yolun hızla gelişmesindeki en önemli 3 faktör ise; **bağlantı, erişilebilirlik ve sürekliliktir.**

Yeşil yolun karakteristik yapısı belirleyici faktörler dışında sayısız faktörden etkilenmektedir. İklim, topografya ve hidroloji gibi çevresel koşullar, sel kontrol kanalizasyonları gibi doğrudan insan etkileri ve arazi kullanımı, bu koridorların fiziksel ve çevresel koşullarını değiştirmektedir.

3.2 Yeşil Yol Hareketinin Tarihi Gelişim Süreci

Yeşil yol hareketi, peyzaj mimarlığı, peyzaj planlama ve planlama ile ilişkilendirilmiş bir yaklaşımdır. Yeşil yol planlamasının başlangıcı, 19.yy'ın ikinci yarısındaki döneme rastlar. Son 20 yıldır ise kentsel yeşil yollar, bir peyzaj çabası olarak yayılıp büyümektedir. Yeşil yolların ilk karakteristik özelliği Searns'in tanımladığı çok amaçlılıktır, diğer karakteristiği ise bölgesel bir yaklaşımın artan önemidir (Searns, 1995 sf.72). Peyzajda çevresel gelişim ve estetik kalitenin artırılması için lineer elemanların kullanımı yada fiziksel planlama için bir strateji oluşturması, son yıllarda ortaya çıkmış bir olgu değildir, aksine yeşil yolların kökleri birkaç yüzyıl gerilere gider ve kentleşmeye karşı doğal alanların yok edilmesini önlemede yardımcı bir insan çabası olarak düşünülebilmektedir (Searns, 1995 s.66). Yeşil yollar klasik insan ihtiyaçlarına ve gelişen yüzyıllık eski peyzaj formunun parçalanmış yapısına bir cevap olarak doğmuştur. Değişen zamanla beraber yeni ihtiyaç ve değişimlere cevap verebilecek şekilde yeşil yol kavramı da değişmektedir.

Yeşil yol'un tarihi gelişim süreci incelendiğinde Searns (1995), fonksiyonel yapılarındaki değişikliklere göre yaptığı sınıflandırmada, basit kentsel park yolları ile başlayıp daha kompleks yapıdaki çok amaçlı yeşil yollara doğru giden bir değerlendirme yapmıştır. Fabos (2004), yeşil yolun tarihi literatürünü incelediğinde yeşil yolları beş dönemde sınıflandırmıştır. Bu sınıflandırmada tarihi süreçler dikkate alınarak yapılan çalışmaların önemi vurgulanmıştır. Turner ise yeşil yolların tarihini ifade ederken eski dünyanın tören bulvarlarından bugünün yeşil patikalarına doğru gelişen süreci, bir diyagram ile ifade etmiştir (Turner, 2004), (Şekil 3.5).



Şekil 3.5: Yeşil Yol Kavramının Tarihsel Gelişiminin Şematik Gösterimi (Turner, 2004)

Genel olarak yeşil yolların tarihi gelişim süreci incelendiğinde, Searns'ın fiziksel değişikliklerine göre yaptığı sınıflandırmada da bir alt sınıflandırmaya gidilmesinin gerekliliği görülmüştür. Bu dönemler, yeşil yol planlamasının dünya çapında nasıl bir aktivite ve hareket olduğunu göstermektedir. Buna göre Searns (1995) ve Fabos'un (2004) sınıflandırmaları bütünleştirildiğinde aşağıdaki şekilde bir yeşil yol gelişim süreci tanımlanabilir:

1. Birinci kuşak yeşil yollar
2. İkinci kuşak yeşil yollar
3. Üçüncü kuşak yeşil yollar

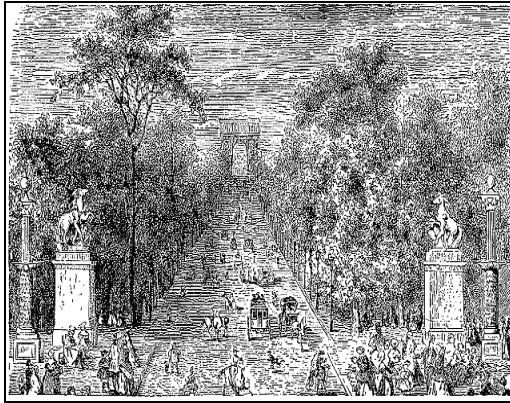
3.2.1 Birinci Kuşak Yeşil Yollar (1700'ler İle 1960'lar Arası):

Yeşil yolların, akslar, bulvarlar, park yolları ve manzara yolları gibi lineer sistemlerden oluştuğu dönemdir.

Avrupa'da 18. ve 19.yy.da inşa edilmiş bulvarlar, peyzaj aksları ve 19.yy sonunda Amerika'daki park yolları yeşil yolların ilk dönem örnekleridir. Hareket noktaları ve fonksiyon alanları arasında bağlantı sağlayan aksların bu dönem içindeki fonksiyonları; hareket, kullanım ve görsel deneyimdir. Bu dönemi sınıflandıracak olursak:

1. Eski Roma ve Rönesans devri. 1700’lerde XIV. Louis zamanından 1850’lere kadar olan dönem
2. Frederick Law Olmstead, Charles Eliot ve Harace W. S. Cleveland devri. 1867 – 1900’ler arasındaki yeşil yol öncülerinin dönemi
3. 20.yy’ın üçüncü yarısında yeşil yol planlama üzerinde çalışan peyzaj plancıları. 1900-1940’lar arasındaki dönem

1. Eski Roma ve Rönesans Devri: Aks ve bulvar konseptinin başlangıcı, önemli binaları birbirine bağlayan aksların olduğu eski Roma’ya dayanır. Peyzaj aksları kavramı, kırsal ve kentsel peyzaj organizasyonunda 1700’lerdeki XIV. Louis döneminde Versailles ve Paris’te Le Notre tarafından kullanılmış daha sonra da Haussman tarafından genişletilmiş ve yeşil yol hareketinin başlangıcını oluşturmuştur. Champs Elysée’deki bulvarlar (Şekil 3.6), Moskova’da “Kremlin’in kuzeyindeki ağaç sıralarından oluşan yürüme yolları” vb. bu dönemdeki örnekleri yansıtmaktadır (Searns, 1995; Turner, 1995).



Champs Elysées bulvarı



Versailles sarayı bahçesi

Şekil 3.6: Paris’te Yeşil Yolların Ataları Olan Aks ve Bulvarlar

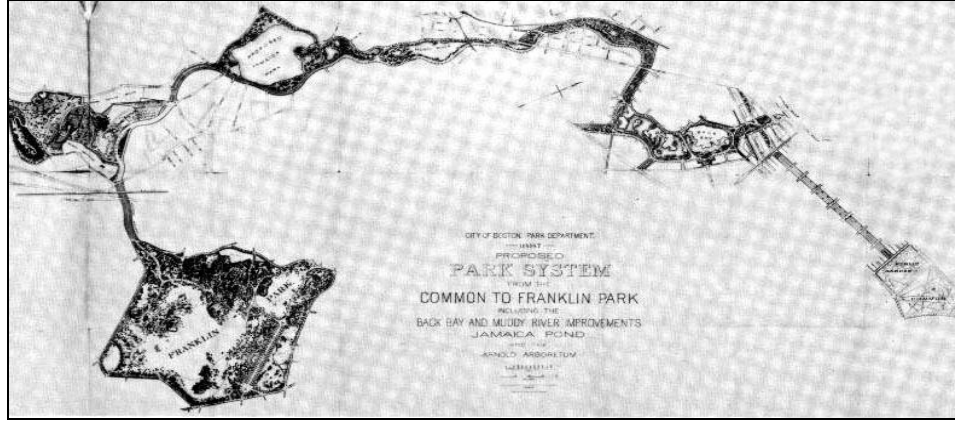
Rönesans döneminde kent sakinleri kendileri için güneş, açık hava ve manzaraya izin veren nehir kenarı alanları ve yürüme yolları yaratmışlardır. Diğer şehirlerde ise, kanallar boyunca devam eden ve yeşil olma zorunluluğu taşımayan koridorlar yaratılmış, bu koridorların önemli kent öğeleri halini almaları sağlanmış ve yeşil yolların ataları olarak anılmışlardır. Modern çağda Seine, Paris’in önemli odak noktalarından olan; Louvre, Tuileries bahçesi, Eiffel kulesi, Notre Dame kilisesini birbirine bağlamakta ve buradaki parklar ve yaya yolları Seine’in dünyanın en popüler yaya öncelikli koridorlarından biri olmasına yardım etmektedir ve önemli bir yeşil yol örneğidir (Searns, 1995 sf.67), (Şekil 3.7).



Şekil 3.7: Seine Nehri (Newton, 1971)

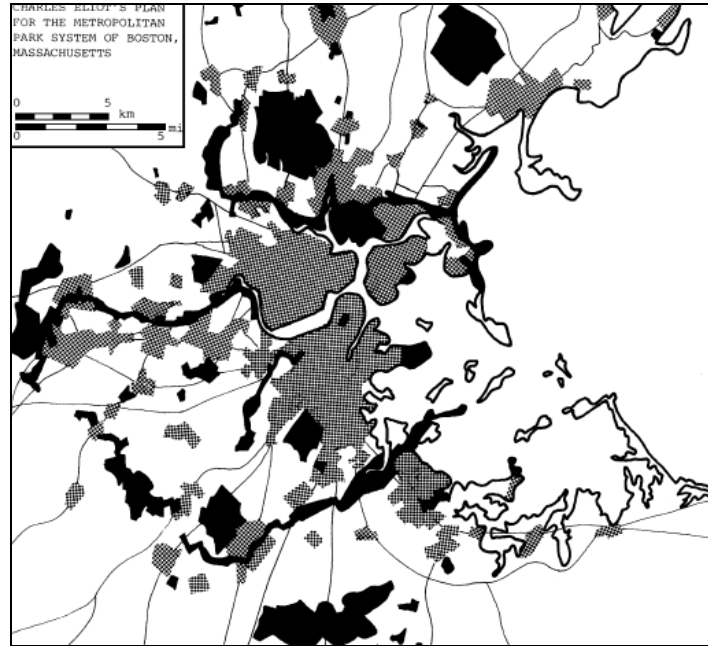
19.yy.dan önceki park yolları örneklerine rağmen yeşil yollar, kent merkezlerinin çevresel, sosyal ve görsel değerini azaltıcı problemlerini çözmek için bir strateji olarak, kentsel kamu alanlarında bu yüzyılda sıkça kullanılan bir kavram haline almıştır. Formal ve organik karakteristikleri ile lineer sistemler de -bulvar, park sistemleri, peyzaj aksları ve yollar- Lizbon, Paris, Londra, Berlin, Moskova, Boston, New York ve daha birçok batı dünyası şehirleri için önerilmiştir (Riberio, 1998).

2. Yeşil Yol Öncülerinin Dönemi: Yeşil yol hareketinin Amerika'daki babası Frederick Law Olmstead yeşil yol literatürünün geçmiş yıllardaki ismidir. 1860'da Olmstead, Avrupa'nın bulvarlarından esinlenerek atlı taşımacılık için kullanılan ilk peyzaj yollarını önermiştir. Bu erken park yolları, parkların erişilebilirliğini arttırmayı ve faydalarını konut alanlarına kadar yaymayı amaçlamıştır. Olmstead ve Vaux'un New York için Prospect Park ile Coney Island ve Central Parkı bağlayan öneri planı, tamamen uygulanmamasına rağmen yeşil yollar için en erken örneklerden birini oluşturmaktadır (Townsend, 2000; Walmsley, 1995; Zube, 1995). Olmstead'in en çok üzerinde durulan, ayırıcı niteliğe sahip ve en erken yapılmış yeşil yol çalışması Emerald Necklace olarak tanımlanan "Boston Park Sistemi"dir. Newton, bu park sistemini bir park yolu olarak belirtmektedir (Newton, 1971, sf.300). Bu yol için, önemli su nitelikleri ve sulak alanlar boyunca açık alanlardan oluşan lineer bir sistemin uygulanmasının yanında Olmstead, bu alandaki su kirliliği, sel kontrolü, kentsel yayılım problemlerini çözmüş ve boş zamanlar için rekreasyon alanları planlamıştır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8: Olmsted'in Boston'dan Franklin Park'a Kadar Planladığı Park Yolu, 1886 (Newton, 1971)

Boston park sistemi, Charles Eliot'ın Boston çevresindeki korunmuş alanlardan oluşan yaklaşık 600 km² bir yeşil yol ağı ve park sistemini öneren ilk metropoliten park sistemini oluşturan çalışmasını geliştirmesine katkıda bulunmuştur. Eliot'ın planı, Boston metropolünün dışındaki açık alanları ve beş büyük parkı bir araya toplamıştır (Fabos, 2004). Bağlantılar, Charles River Greenway koridorunun okyanusa ve Boston'un arkalarına bağlandığı gibi beş küçük kıyı nehir koridorları arasında da başarıya ulaşmıştır. Nehir kenarlarının yeşil yol bağlayıcıları olarak dahil edilmesi, bugünkü yeşil yol planlama yaklaşımının habercisi olmuştur (Şekil 3.9).



Şekil 3.9: Charles Eliot'ın Boston, Massachusetts Metropoliten Park Sistemi Planı (Fabos, 2004)

19.yy boyunca Amerika’da yeşil yollar ve yeşil yol ağları planlayan daha birçok peyzaj mimarı vardır. Bunların içinde en çok bilinen H.W.S. Cleveland’dır ve Theodore Wirth ve Midwest’de park ve park sistemlerini planlayan G.E. Kessler ile Minneapolis metropoliten bölgesi için bir yeşil yol sistemi planlamıştır (Zube, 1995).

3. 20.yy Yeşil Yol Plancıları Dönemi: 1900’lerde yeşil yolların en önemli temsilcileri Olmstead’in iki oğlu Henry Wright ve Charles Eliot II’dir. Bugün, bu peyzaj mimarlarının planları yeşil yol planları olarak değerlendirilmektedir. Olmstead kardeşler 1903’te Lewis ve Clark’ın 100. yıldönümünü anmak için Portland Oregon’da bir park tasarlamayı düşünmüşlerdir. Tek bir park yerine, onlar 40 mil uzunluğunda “40 millik spiral” dedikleri bir park sistemi önermişlerdir (Little, 1990 s.76-78). Bu önemli çalışma, o dönemdeki diğer yeşil yol plancılarının Olmstead kardeşlerin park sistemini 140 mile genişletmelerinde öncü olmuştur.

Henry Wright’ın arazi kullanımlarının işlendiği katmanlı haritaları, orman restorasyonundan nehir koridorları planlamasına kadar birçok katman sunmaktadır. Wright, genelde bütünleştirilmiş açık alanlar ve yeşil yollar ağını içeren yenilikçi toplum planlaması ile tanınmıştır (Radburn, N.J.). 1929-1931 yılları arasında Clarence Stein’le Henry Wright, Radburn için yeni bir kasaba planlamış ve bu planla ASLA (American Society of Landscape Architecture) tarafından tanınmışlardır.

Bu dönemde National Park Service’in sayısız peyzaj mimarı, milli parklar gibi önemli rekreasyonel peyzajlar için bağlantılar kurmak amacıyla park yollarının planlanmasına katkıda bulunmuşlardır. National Park Service’in park yollarının en gösterişlilerden birisi “Blue Ridge park yolları”dır (Şekil 3.10). Bu 750 km park yolu Amerika’daki en güzel ve en popüler alanları arasında yer almaktadır (Fabos, 2004).

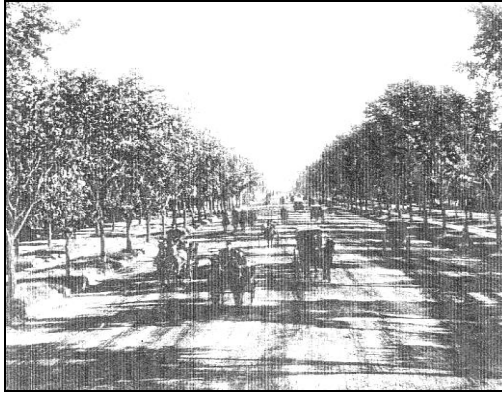


Şekil 3.10: Blue Ridge Park Yolunun Bugünkü Kullanımından Görünümler
(www.spiderruth.com/blueridgeautumn2.htm)

Bu periyottaki diğer önemli plan, Charles Eliot II. tarafından Massachusetts eyaleti için çizilen ilk açık alan planıdır. 1928’de Eliot II., Massachusetts yönetiminde açık alanlar komisyonunda peyzaj mimarı olmuş ve geniş alanlardaki ilk açık alanlar Eliot II. tarafından haritalanmış, planlanmış ve meslektaşları tarafından da bu alanlar korunmuştur.

3.2.2 İkinci Kuşak Yeşil Yollar: Patika Öncelikli Rekreasyonel Yeşil yollar (1960 – 1985)

Birinci kuşak yeşil yollardan sonra yeşil yollar, aks konsepti dışında gelişmeye başlamış, formal hareket güzergahları, doğayı şehir içine sokma gayreti içindeki kentsel koridorlara doğru bir gelişim göstermiştir. İkinci kuşak yeşil yollar, motorsuz araçlarla seyahatin ana karakteristiği oluşturduğu patika öncelikli rekreasyon yaratmayı amaçlamış ve 1960, 1970 ve 1980’lerin başlarında gelişmiştir. Olmstead’in planladığı park yol sistemleri, önceleri at ve yük taşımacılığı için daha sonra da otomobiller için kullanılan ulaşım rotaları olmuştur (Şekil 3.11).



Atlı ve yük taşıma yolu



Bisiklet yolu

Şekil 3.11: Olmstead’in Planladığı Ocean Park Yol’daki Atlı Taşıma ve Bisiklet Yolları (MacDonald, 2002)

Kentsel yeşil yol koridorları; nehir, dere ve kanallar gibi su yollarını ayrıca demiryolu güzergahlarını izlemektedir. Drenaj yolları ve kanallar gibi demiryolları da yeşil yollar için önceden inşa edilmiş güzergahlar sağlarken bitişindeki gelişmemiş yeşil araziler de bitkilendirilecek alan olarak değerlendirilebilmektedir. Demiryolu kullanımının yerini motorlu araçlar aldığında demiryolları, patika güzergahları olarak kullanılmaya başlamıştır. Fakat bu güzergahlar, şehir parkları ve Avrupa’daki bulvarlardan daha formal yapıda olması, ıssız ve vahşi doğaya yakın rekreasyon patikaları olması nedeniyle kent sakinleri için pek de erişilebilir mekanlar

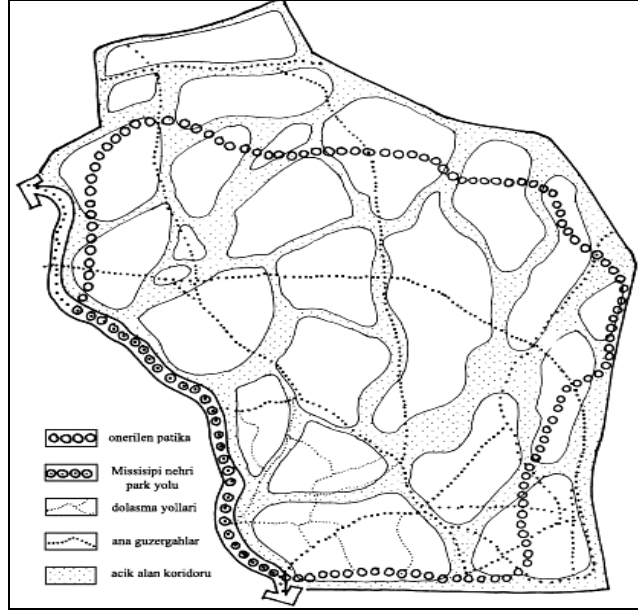
olmamıştır (Searns, 1995). Kentsel yeşil yol patikaları, ilk olarak Avrupa’da ortaya çıkan kırsal yürüyüş rotaları ve Olmstead’in park yolları gibi daha özel ve erişilebilir yaya yolları kavramlarının bileşimini betimlemektedir. Bu dönem ayrıca:

1. II. Dünya savaşından sonraki 1960 – 1970 arasındaki on yıllık süreçte peyzaj ve yeşil yol planlamasındaki çevresel etkiler dönemi
2. 1980 ve 1990’larda yeşil yol hareketi olarak adlandırılması gibi iki kısımda incelenir.

1. 1960 – 1970 Arasındaki Dönem: McHarg, Lewis, Zube, Fabos ve arkadaşlarının çalışmalarının yapıldığı dönemi kapsamaktadır. Ekolojik ve çevresel hareketlerin gelişimi, yeşil yolları ilki uygulama ve rekreasyonel patikalara rağbette, ikincisi ise planlamada olmak üzere iki farklı yolda etkilemiştir (Searns, 1995). 1960 yılları, yaya ve bisiklet patikaları için artan talebi göstermiştir. Kentsel mekanlarda otomobil kullanımının yaygınlaşması sonucu çevresel farkındalık ve fiziksel egzersizlere olan talebin artması, patikalara duyulan ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Sonuç olarak da Avrupa ve Kuzey Amerika’da birçok yaya ve bisiklet patikası uygulanmıştır. İngiltere’de uzun mesafeli patikalar, 1949 Milli parklar ve kırsal alanlara erişim kanunundan sonra uygulanmıştır. Bu patikalar, kültürel peyzajın korunması, kentsel yayılmanın kontrol edilmesi, rekreasyon ve boş zaman için kırsal peyzaja erişimin artırılması için geniş bir stratejinin en önemli bileşeni olmuştur (Fabos, 2004).

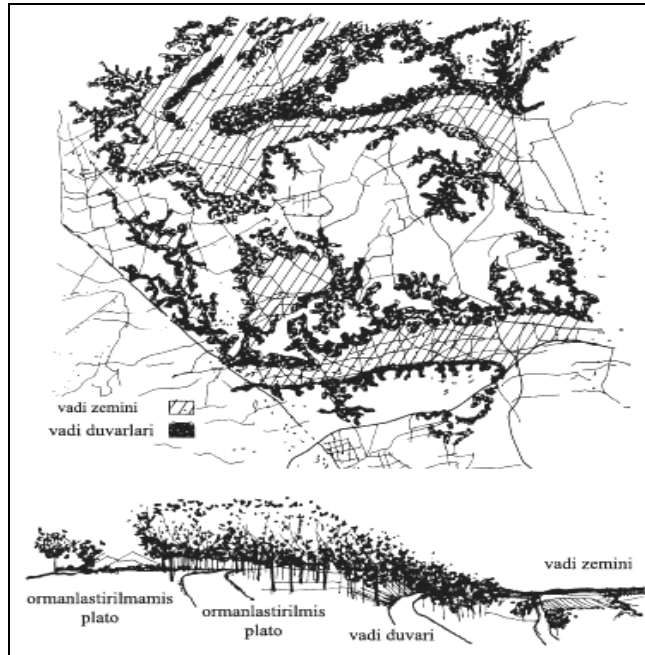
1960 ve 1970’ler boyunca peyzaj mimarlığındaki çevresel etki, akademik çevrede de çok yaygınlaşmıştır. Wisconsin, Pennsylvania ve Massachusetts üniversitelerindeki 3 akademik program da peyzaj planlama araştırmalarının ana merkezi olarak hizmet etmiştir. Bu çalışmaların yeşil yol planlaması üzerindeki etkilerini vurgulamak amacıyla detaylı bir şekilde açıklanmasının gerekliliği görülmüştür.

Wisconsin üniversitesi Phil Lewis’in ileri görüşlü yeşil yol çalışması sayesinde ödül almıştır. Lewis, Wisconsin’de 220 doğal ve kültürel kaynağı 1960’larda icat ettiği bir haritalama tekniği ile saptamış ve çalışması sürdürülebilirlikte bir odak oluşturmakla devam etmiştir (Şekil 3.11). Lewis’in “çevresel niteliği yüksek koridorlar” kavramı, eyalet genişliğinde ilk yeşil yol/açık alan sistemini planlamak için kullanılmıştır. Bu planlama sürecinde çevresel duyarlılığı olan alanlar ve nehir koridorlarını korumada odaklanarak bir planlama yapılmıştır (Fabos, 2004, sf.325).



Şekil 3.12: Phil Lewis'in 1964 Wisconsin Patikaları Önerisi (Fabos, 2004)

Pennsylvania üniversitesi'nde Ian McHarg, yeşil yol hareketinin öncüsü olarak çalışmalarını sürdürmüş, 1960'larda çevresel hareketlerin milli lideri olarak görülmüştür. McHarg, 1969'da birçok yeşil yol ve yeşil sistemden bahsettiği ve yeşil yolun ilk referanslarından biri olan "Design with Nature" kitabını yazmıştır. McHarg tarafından yeşil yolların amacına en uygun olarak tanımlanan örnek çalışma, onun vadi için yaptığı planının bir parçasıdır (Şekil 3.13). McHarg'ın meslektaşları da onun çalışmalarını, daha kentsel alanda odaklaştırarak sürdürmüşlerdir.



Şekil 3.13: Ian McHarg'ın Vadi İçin Yapmış Olduğu Planı (McHarg, 1969)

Massachusetts üniversitesi, Ervin Zube'nin liderliğinde peyzaj planlama projesi ve araştırmalarında aktif olarak çalışmış ve 1970'de METLAND adı altında yeni bir araştırma başlamıştır. Bu araştırmanın hedefi, hızla büyüyen metropoliten peyzajlarda bütün gelişme tipleri için uygun arazi kullanımlarına karar vermektir. METLAND grubu tarafından açıklanan sayısal değerlendirmelerinin sonuçları McHarg grubunun sonuçlarıyla benzetilmektedir. Aralarındaki önemli fark; McHarg grubunun bunu "peyzaj yaklaşımı" olarak isimlendirmesi, METLAND grubunun ise araştırmasını daha çok "parametrik yaklaşım" temelli sürdürmesidir (Fabos, 2004). Bu iki farklı yaklaşım, peyzajda yeşil yol planlamasını temellendiren önemli iki bakış açısını yansıtmaları açısından önemlidir. Parametrik yaklaşım, peyzaj yaklaşımından daha sayısaldır ve bu durum, sınırsız sayıdaki değişkenlerin kullanımına izin verir ve aralarındaki karşılaştırılabilir nitelikleri ve önemli uyum özelliklerini sunabilmektedir. METLAND (The Metropolitan Landscape Planning Model) takımı, 1970-2000 periyotları süresince Amerika'da peyzaj mimarları arasında, araştırmaları uzun süre devam eden bir gruptur.

METLAND araştırmalarının en önemli etkisi; alan kullanım kararları alınmasında peyzaj mimarlığı için araçlar sağlamasıdır. Bu planlama aracının Kuzey Amerika, Asya, Avustralya ve Avrupa'daki eğitim ve uygulamalarda önemli etkileri olmuştur.

2. 1980 ve 1990'lar Arasındaki Dönem: 1980'lerde yeşil yol hareketinin yayılmasına önemli ölçüde yardımcı olan 2 önemli olay ortaya çıkmıştır. Birinci olay, Amerika açık mekanlar raporunda, insanların yaşadıkları yerlerden açık alanlara erişimini sağlayacak, kırsal ve kentsel alanları bir araya toplayacak ve daha sonra da şehir ve ülke boyutuna yayılacak büyük bir ulaşım sistemi kurmak için Amerika komisyonunca yapılan öneridir. Yeşil yol kelimesinin kullanımı, komisyon raporu tarafından bu terimin bir aktarımı olarak görülmüştür. İkinci olarak komisyon, nehir ağını "yeşil yolların yaşayan ağı" olarak tanımlamıştır. Görülen başka bir gerçek de su ve arazinin bulunduğu nehir kenarlarının ve yeşil yolların, su kalitesini endüstriyel, kentsel ve tarımsal kirleticilerden korumasıdır (Fabos, 2004).

Yeşil yol hareketinin yayılmasındaki ikinci olay ise, Charles Little'ın (1990) yayınladığı "Greenways for America" kitabıdır. Bu kitap Amerika'daki 16 yeşil yol projesi için yaptığı kısa açıklamalarıyla yeşil yol planlamasına öncülük etmekte ve yeşil yol planlamasının önemini tanıtmaktadır.

3.2.3 Üçüncü Kuşak Yeşil Yollar: Çok Amaçlı Yollar (1985'den Günümüze)

Birinci ve ikinci kuşak yeşil yollar daha çok rahatlık amaçlı olarak oluşturulmuştur. Üçüncü kuşak yeşil yollar ise çok amaçlı kullanımın önemini vurgulamaktadır. Yeşil yollar, kentlerde yaşayan insanların rekreasyon ve estetik ihtiyaçlarını karşılayacak aks ve koridorlar geliştirme amacıyla planlanmışlar ve böylece motorlu araçların gürültü ve toz kirliliğini, kalabalık şehir hayatını ve şehirleşmeden doğan bir takım olumsuzlukları azaltacak yada dengeleyecek nitelikte olduğunu göstermişlerdir. Üçüncü kuşak yeşil yolların bu azaltıcı fonksiyonları sağlaması yanında daha önemli bir misyonu da vardır. Bu kuşaktaki yeşil yollar; habitat koruma, sel zararlarını azaltma, su kalitesini artırma, tarihi alanları koruma, eğitim ve daha birçok amacı sürdürmektedirler (Searns, 1995).

1980'ler sonrasında kentsel gelişimde çevresel duyarlılığı sürdürme fikri gelişmiştir. Çevresel koridorlar, yeşil yollar ve lineer parklar izole edilmiş habitat alanlarını bağlamada önemli bir rol teşkil etmektedir. Bu dönem, ulusal yeşil yol hareketlerinin başlangıcı sayılmaktadır. Yeşil yollar üzerinde artan bu ilgi, dünya üzerindeki yeşil yolların keşfedilmesi ile devam etmektedir (Fabos ve Ahern, 1996).

3.3 Yeşil Yolu Belirleyen Kriterler

Yeşil yolların tarihsel süreci ve bu dönemler içinde yapılmış olan tanımlamalarından yola çıkılarak ortak birçok niteliği saptanmış ve yeşil yolu oluşturan başlıca kriterler aşağıda sıralanmıştır:

1. Yeşil yolların mekansal düzenlemesi öncelikli olarak **lineerdir**. Lineer sistemlere özgü başlıca karakteristiklere ve olanaklara sahiptir. Bu sistemler yeşil yolların diğer peyzaj planlama konseptlerinden farklı en önemli özelliğidir.
2. **Bağlantı**, yeşil yolları tanımlayan ve daha büyük peyzaj birimleriyle ilişkisi olan anahtar bir yeşil yol karakteristiğidir. Birleştirilmiş bir sistem olan yeşil yollar, mekansal ölçeklerin ötesinde bağlantı avantajlarına dayanan bir sinerji gerçekleştirmeye çalışmaktadır.
3. Yeşil yollar **çok fonksiyonludur**. Belli fonksiyonların mekansal ve fonksiyonel uyumluluğunun sağlanmasına dayanmaktadır. Bu karakteristikler yüzünden yeşil yol planlamasındaki hedefleri belirleme süreci oldukça önemlidir. Arzulanan tüm

hedefler en iyi şekilde uygulanamayabilir ama bu seçeneklerden en iyisini seçmek ve birbiriyle uyumlu şekilde bütünleştirmek, ekolojik, kültürel, sosyal ve estetik amaçları yansıtmak açısından önemlidir.

4. Yeşil yol kavramı, **sürdürülebilir gelişme konsepti** ile doğrudan ilişkilidir. Ekonomik gelişme ve doğa koruma arasında bir dengeleyicidir. Yeşil yollar sadece doğa koruma için planlanmaları ile değil, peyzajın diğer insan kullanımlarına da olanak tanınması ile bilinir ve kaynak kullanımı ile bu kaynakların korunması arasındaki dengeyi sağlamaktadır.
5. Yeşil yollar, birleştirilmiş çizgisel sistemlerin avantajlarını ve başlıca karakteristiklerine dayanan farklı **bir mekansal stratejiyi sunmaktadır**. Doğal kaynakları korumalı, manzara yolları ve tarihi kaynakları devam ettirmeli yada rekreasyon için ve motorsuz ulaşım için farklı olanaklar sunmalıdır (Ahern, 1995).

Yeşil yol, patikaları içermeli yada rekreasyonel erişimi olmayan mevcut korunmuş alanları bağlamalıdır. Tüm bunlar peyzaj planlamasında bütüncül ve değişken stratejik bir yaklaşım olarak yeşil yol görünümünü sunmaktadır. Yeşil yollar, kavramının basitliğinden dolayı toplum için çekici ve başarılıdır, çünkü yeşil yollar bütün peyzajı kontrol etmeye yada değiştirmeye teşebbüs etmez, mevcut peyzaj dokularından en uygun olanları belirleyerek lineer bir yapı oluşturmaya çalışır. Kısaca yeşil yollar için planlanacak güzergah, sadece insanlar için düzenlenmiş bir yol yada bitkilerle donatılmış bir alan olarak oluşturulmamakta çevresel anlamda iyi nitelikli olmalarıyla da önem kazanmaktadır (Turner, 1995).

3.4 Yeşil Yol Sisteminin Bileşenleri

Uzun dönemli yeşil yol planlamasının esas amacı, bütün kent sakinleri için rekreasyon olanakları sağlayan bir yeşil ağ sistemi yaratmak, doğal çevreyi korumak ve okul, iş, konut alanları, park ve diğer erişim alanları arasında alternatif ulaşım bağlantıları sağlamaktır. Yeni bir yeşil yol planı yaratılacağı zaman, geçmişteki yeşil yol planlama deneyimlerinin başarıları dikkate alınıp başarısızlıklarından bir şeyler öğrenilmeli ve tanımlanan amaç ve hedeflerle buluşacak yeni olanakların avantajları önemsenmelidir (City-County Planning Board, 2003). Önerilecek yeşil yol planlarında sistemi oluşturan başlıca bileşenler şunlardır:

1. Yeşil yol koridorları
2. Patikalar
3. Bağlayıcılar
4. Hedefler/erişim noktaları.

3.4.1 Yeşil Yol Koridorları

Mevcut dere ve nehir koridorlarına paralel uzanan arazi şeritleridir yada bu koridorlar kamu hizmet hatlarını –elektrik, telefon, gaz, fiber optik gibi kamusal hizmet güzergahları- veya terkedilmiş demiryolu koridorlarını izlemektedirler (Turner, 1995). Bu nedenle genişlikleri mevcut su kaynaklarının boyutlarına göre değişiklik göstermektedir. Çoğu kamu hizmet hatları, lineer koridorları kullanmaktadır ve halkın kullanımına açıktır. Bazıları ise sadece belli kişilerin kullanımına imkan vermektedir. Bu koridorlar boyunca devam eden hizmet fonksiyonları ve halkın kullanımı ile rekreasyonun bütünleştirilmesi birçok avantaj sağlamaktadır (Oregon Parks and Recreation Department, 2004). Yeşil yol patikaları bu koridorlar üzerinde bulunabildiği gibi bütün yeşil yollar, patika içermek zorunda değildir. Yeşil yol koridorları kaliteli bir yaşam sürdürülmesinde birçok olanak sunmaktadır. Sundukları bu avantajlar;

- kullanıcıların trafik ve gürültüden uzaklaştırılması
- kamusal hizmet koridorlarını daha çekici yapmak
- rekreasyon olanağı sağlamada kamu – özel sektör ortaklığı kurmak için bir fırsat sunmak
- değerli kent arazilerini koridor fonksiyonu ile bütünleştirerek daha iyi kullanılmasını sağlamaktır.

3.4.2 Yeşil Yol Patikaları

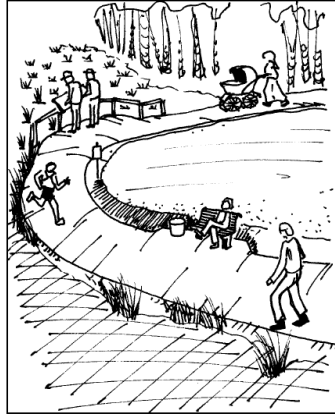
Yeşil yol patikaları, yeşil yol koridorları içinde düzenlenmektedir. Yeşil yolların bilinen en genel niteliği bir patika olmalarıdır. Bu patika arazi olması yanında patika gibi düşünülen su yollarını da içermektedir (Watson ve diğ, 2003). Her bir patika tipi, alanın fiziksel karakteristiğine, önerilen fonksiyon ve patikaların kullanım niteliklerine, çevreleyen arazi kullanım türlerine, patikaların oluşturulmasındaki

maliyete bağılı olarak farklılık gösterebilmektedir. Patikalar mevcut ulaşım sistemleri ile yada çıkmaz sokaklar ile bağlantı kurulmasını sağlarlar (Marple, 2002). Farklı fonksiyonlara sahip birçok türde patika vardır. Bazıları kamusal araziler üzerinde yer alır ve yerel bölgelerdeki park müdürlükleri tarafından yönetilir, diğerleri ise kamusal ve özel mülkiyetteki arazilerde konumlanmıştır ve gönüllü organizasyonlar topluluğu tarafından yönetilmektedir. Patikalar :

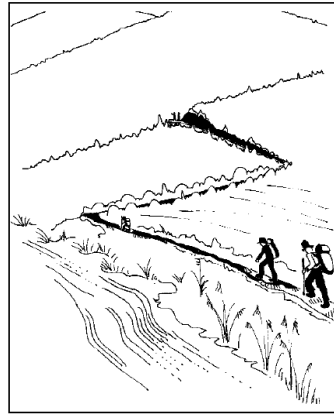
- rahatlamak için
- bir takım fiziksel antrenmanları gerçekleştirmek için
- bazı spesifik alanlara geçiş imkanı sağlamak için
- sakin yürüyüşlere imkan sağladığı için
- günlük rutin çalışma hayatından uzaklaşmak için kullanılır.

Genelde hem tek kullanıma hem de birden çok kullanıma hizmet eden patikalar mevcuttur. Önceden inşa edilmiş olan patikalar, yürüyüş gibi tek kullanıma hizmet eden patikalardır. Patikaların kullanımları arttıkça bir çok amaca birden hizmet eden patikalar tasarlanmaya başlanmıştır (City-county Planning Board, 2003). Eğer mekansal anlamda patikalar başka kullanımlara da imkan veriyorsa eklenecek bu yeni özel kullanımlara hizmet edecek yüzeysel farklılıkları temin ederek tek kullanımlı patikalar çok kullanımlı patikalara dönüştürülebilir. Fakat bazı kombinasyonlar, yüzey kaplamalarındaki birbirine uygunluk sayesinde tek bir patika içinde birden çok kullanıma izin verirken uygun olmayan diğer patikalar, farklı yüzey kaplama malzemeleriyle kullanımlar birbirinden ayrılabilir yada her bir kullanım için yeni güzergahlar yaratılabilir. Patika örnekleri aşağıda ifade edilmiştir.

- 1. Yaya patikaları:** Bireyler ve yaya grupları tarafından yada tekerlekli sandalye yada puset gibi düşük hızdaki tekerlekli araçlar için kullanılan patikalardır (Şekil 3.14).
- 2. Uzun yürüyüş patikaları:** Bu patikalar yayalar için karayolu erişimi sağlar ve genelde kış aylarında kayakçılar tarafından kullanılır (Şekil 3.14).
- 3. Uzun yürüyüş - bisiklet patikaları:** Bu patikalar, aynı zemin üzerinde hem yürüyüş hem de tekerlekli araçların kullanımına imkan veren patikalardır. Birleştirilmiş kullanımları sayesinde, bu patikaları yaya olarak kullanan insanlar yürüyüş ve koşu imkanı da bulmaktadırlar.



yaya patikalari



uzun yürüyüş patikalari

Şekil 3.14: Yaya ve Uzun Yürüyüş Patikalari (www.albemarle.org)

4. **Atlı gezinti patikalari:** At sırtında kara yolculuğu yapmaktan hoşlanan binicilerin kullandığı patikalardır.
5. **Dağ bisikleti patikalari:** Hızlı hareket eden dağ bisikleti kullanıcıları için planlanıp tasarlanan patikalardır.
6. **Farklı kullanımlara hizmet eden patikalar:** Bu çoklu kullanım patikalari, motorlu ve motorsuz erişime imkan veren aktiviteler sunmaktadır (Şekil 3.15).
7. **Bisiklet patikalari:** Kent içi yada kent dışındaki ulaşımın bisiklet ile sağlandığı güzergahlardır.
8. **Demiryolu patikalari:** Terkedilmiş demiryolu yatakları boyunca konumlanmış patikalardır (www.albemarle.org), (Şekil 3.15).



Dağ bisikleti patikalari



Çoklu kullanım patikalari



Demiryolu patikalari

Şekil 3.15: Patika Çeşitleri (www.albemarle.org)

3.4.3 Yeşil Yol Bağlayıcıları

Ana yeşil yol patikalarını diğer patika ve erişim noktalarına bağlar. Bunlar yaya kaldırımı, dere ve ırmak yatakları boyunca uzanan patikalar, terkedilmiş demiryolu koridorları ve diğer lineer öğeler olabilir. Bu bağlayıcılar kısaca 2. derecede patikalar olarak kullanılmaktadır (Toccolini ve diğ., 2004). Dere boyunca uzanan güzergahlar çoğu zaman uygun ve pratik olmadığından yola paralel patikalar eklenebilir yada dere esaslı yeşil yol patikaları ile bağlanabilir. Mevcut araç yollarına paralel uzanan arazileri elde etmek zor ve pahalıdır, bu nedenle bu seçenek diğer tercihlere erişilemediği durumlarda dikkate alınmaktadır (City-County Planning Board, 2003).

3.4.4 Yeşil Yol Erişim Noktaları (Hedef noktaları):

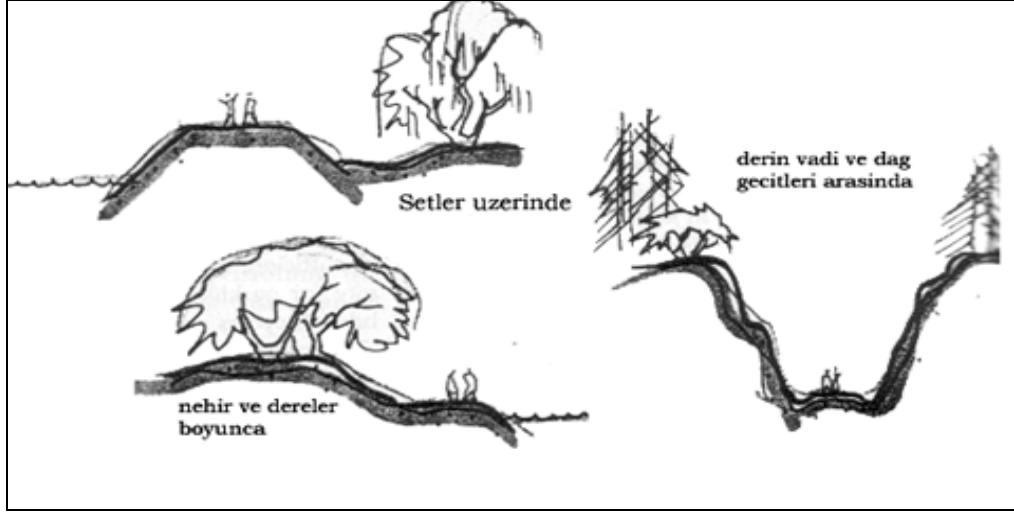
Yeşil yol erişim noktaları, bir yeşil yol patikası boyunca insanlara rekreasyonel aktivite imkanı sağlayan ilgi noktalarıdır. Buna ek olarak erişim noktaları, yeşil yol patikalarını takip eden kullanıcıların belli bir mesafe sonunda ulaştıkları mahalle, park, toplu taşıma istasyonları, alışveriş alanları, okul, kolej, iş alanları, tarihi alanlar ve diğer ilgi alanları gibi hedef noktaları olabilmektedir. (Conine ve diğ., 2004) Kentsel sistemler içinde 2. bölümde anlatılan ve açık alanlar olarak ifade edilmiş, belli arazi genişliğine sahip aktivite alanları yeşil yol sisteminin erişim noktaları olarak hizmet etmektedir.

3.5 Yeşil Yolların Nitelikleri

Yeniden planlanmış kent merkezlerini, mahalle, park ve açık koru alanlarını birleştirip tek bir hatla bağlayan yeşil yollar, manzaraya hakim sırtların izini sürmekte, dere ve vadileri takip etmektedir (Simonds, 1994). Üstün nitelikli yeşil yol sistemleri şunları sağlamalıdır:

3.5.1 Güvenlik:

Yüksek hızdaki araç trafiğinin olduğu yollarda yaya geçidi yapımından kaçınılmalıdır. Güvenliği sağlama açısından keskin nesneler, elektrik telleri veya beklenmeyen setler gibi tehlikelerin yok edilmesi gerekmektedir.



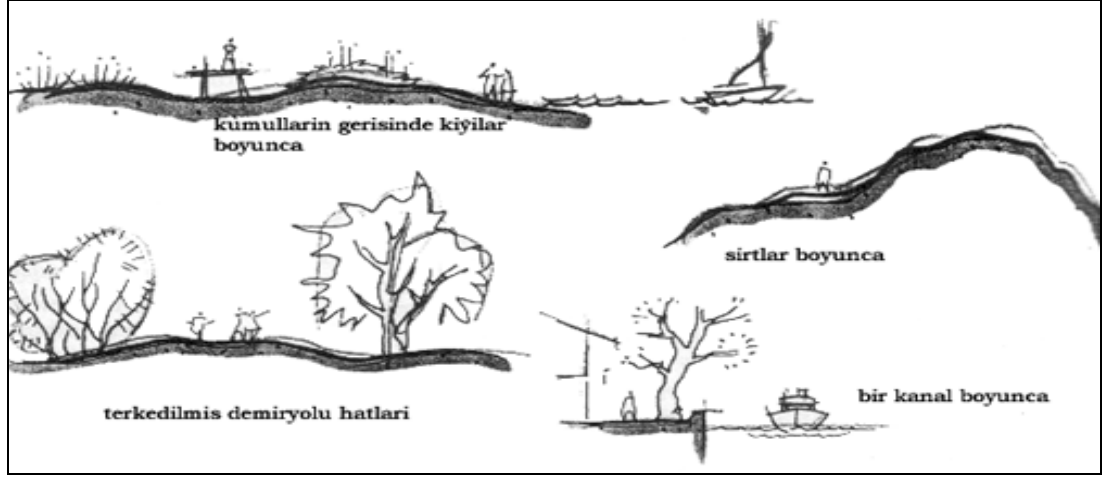
Şekil 3.16: Yeşil Yolların Konumlanma Örnekleri (Simonds, 1994 sf.164)

3.5.2 Kolaylık-Erişilebilirlik:

Yeşil yollar, yerleşim alanları, okullar, alışveriş merkezleri, parklar, tarihi alanlar, göze çarpan doğal ve manzaralı öğeler ve kırsal alanlar arasında bağlantı kurarak insanların yaşadıkları ve çalıştıkları yerlere yakın olmalıdır. Süreklilik ve erişilebilirlik her zaman dikkate alınması gereken bir niteliktir. Kamusal alanların kalitesinin belirlenmesinde de en önemli nitelik erişimdir. Bir mekanın iyi kullanılabilir olması için erişilebilir olması gereklidir (Lynch, 1984). Wiedermann, kamusal alanlarda üç çeşit erişim tipi olduğunu vurgulamıştır (Francis, 1989). Bunlardan ilki, park ve plazalara doğrudan fiziksel geçiştir. Bazı kamusal alanlar duvar, çit, kilitli kapılar ile toplum kullanımına kapatılmış olabilmektedir. İkinci erişim şekli sosyal erişimdir ve bu da sadece belli kullanıcılara, farklı sınıfların erişimine imkan veren alanlar olabilmektedir. Üçüncü tip erişim ise görsel erişimdir ve insanların kamusal alanlarda güvenli ve emniyette hissetmesine imkan veren erişim çeşididir. Bu erişimde duvar, çit gibi görsel bariyerlerin yok edilmesi gerekmektedir.

3.5.3 Rahatlık ve Memnuniyet:

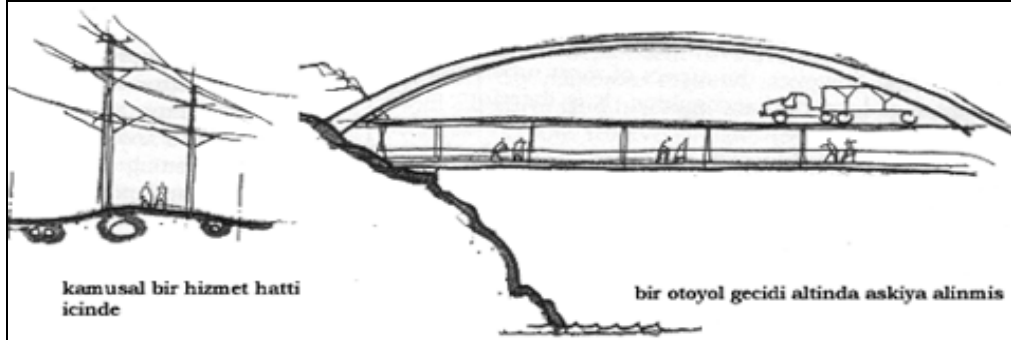
Çok geniş ve kıvrımlı yönlenmeler, dalgalı bir profil ve değişken genişlikler bir yaya yoluna ilgi çekicilik ve zevk katmaktadır. Alanın fiziksel yapısına uygun eğimler ve iyi zemin koşulları, insanların rahatlık derecesine katkıda bulunmaktadır.



Şekil 3.17: Yeşil Yolların Konumlanma Örnekleri (Simonds, 1994 sf.164-165)

3.5.4 Alan Belirleme-Tanımlama:

Yeşil yollar ve kıyı veya dereleri takip eden mavi yollar kentsel ve bölgesel açık alan sistemi içinde sürdürülmelidir. Yeşil yollar milli parkları, ormanlık arazileri, rekreasyon alanlarını, yaban hayatı koruma alanlarını bir uçtan bir uca takip ederler ve ayrıca terkedilmiş demiryollarını izlemektedirler. Yeşil yollar, kentsel aktivite merkezleri ve mahalleler arasında uzanan birçok kullanım için şehir içine yayılan otoyollar boyunca kenarlardaki şeritleri paylaşabilirler (Ribeiro, 1998).



Şekil 3.18: Yeşil Yolların Konumlanma Örnekleri (Simonds, 1994 sf.165)

3.6 Yeşil Yol Çeşitleri

Yeşil yol sistemi, geniş faaliyet merkezleri, bağlantılar ile doğal, tarihi, kültürel ve rekreasyonel öğeleri içeren alanlardan oluşmaktadır. Faaliyet merkezleri yeşil yol sisteminin ana öğeleridir, geniş doğa koruma rezervlerinden daha küçük bölgesel park ve doğa koruma alanlarına doğru farklı boyutlarda olabilmektedir ve insanlar ve yaban hayvanlarının doğa içindeki hareketleri için bir başlangıç yada erişim noktaları

sağlamaktadır. Bağlantılar, sistemin çalışmasına imkan verecek bağlayıcılardır ve büyük peyzaj bağlantılarından daha küçük koruma ve rekreasyonel koridorlara doğru değişen çeşitli fonksiyon ve boyutlarda sıralanırlar. Tarihi, kültürel, doğal ve rekreasyonel alanlar erişim noktaları olarak hizmet eden daha küçük niteliklerdeki alanlardır fakat her zaman birbirleriyle yada faaliyet merkezleriyle bağlantılı olmayabilirler.

Yeşil yol sistemleri, farklı birçok ölçekte tasarlanıp uygulanabilmektedir. Yerel ölçekte bir yeşil yol sistemi, tek bir toplum yada yerleşim içerisindeki doğal ve kültürel öğeleri kapsamaktadır. Bölgesel yeşil yol sistemi, koruma alanlarını ve patikaları bir veya daha çok akarsu boşaltım havzasında bağlayabilmektedir. Eyalet genişliğindeki yeşil yol sistemi, toplumu ve bölgesel yeşil yol sistemlerini birbirine bağlayabilmektedir. Çok eyaletli yeşil yol sistemleri ise rekreasyonel stratejiler ve doğal korumalar için yapı bloklarını kurmaktadır.

Korunmuş çizgisel koridorlar biçiminde oluşturulan yeşil yolları Little (1990, sf. 4-5) beş kategoride sınıflamıştır.

1. Kentsel akarsu kenarındaki yeşil yollar
2. Rekreasyonel amaçlı yeşil yollar
3. Ekolojik açıdan ilgi çekici doğal koridorlar
4. Manzara yolları, tarihi yollar, görsel peyzaj değeri taşıyan güzergahlar
5. Geniş kapsamlı yeşil yol sistemleri ve ağları

Jack Ahern (1995) ise, yeşil yolları sınıflandırırken; ölçek, amaç, peyzaj kaynakları ve planlama stratejilerinin tanımlanması gerektiğini savunmuştur. Fabos'un (1995) yeşil yol sınıflandırmasında ise ekolojik, rekreasyonel ve tarihi/kültürel yeşil yol tipleri vurgulanmaktadır.

Yeşil yollar için yapılan tüm bu farklı tipolojiler birleştirildiğinde Ahern'in önerdiği ölçek, amaç, peyzaj kaynakları ve planlama stratejileri doğrultusunda Little ve Fabos'un (1995) sınıflandırmalarına da yer verilerek yeni bir sınıflandırma oluşturulmuştur. Buna göre:

1. Ölçek
2. Amaçlar
3. Peyzaj kaynakları ve
4. Planlama stratejileri başlıkları altında yeşil yolların sınıflandırılmasının yapılması uygun görülmüştür.

3.6.1 Ölçek:

Yeşil yollar mekansal büyüklüklerine göre sınıflandırılabilirler. Bu sınıflandırma içerisinde hiyerarşik bir sıralama vardır. Sınıflandırma yapılırken peyzaj alanlarındaki nitelikler dikkate alınmaktadır, bu durumda nehir ve ırmaklar fiziksel coğrafya ve jeomorfoloji içerisinde sınıflandırılmaktadır. Tablo 3.1.'de görüldüğü gibi yapılan sınıflandırma yeşil yolların kesin ve net boyutlarına göre yapılmış bir sınıflandırma değildir. Fakat ölçeklerine göre yapılan bu sıralamanın büyüklük sırasına göre bir yaklaşımda düzenlendiği dikkati çekmektedir.

Sıralamada en büyük ölçekteki yeşil yollar kıta, ülke gibi en geniş arazileri temsil etmektedir. Bir alt sıradaki yeşil yollar doğal alanlar - dağlar, nehirler - ve kültürel öğelerle ilişkili alanlardır. Sıralamada mekansal boyutlarla doğrudan ilişkili fizyografik yapılar yanında, politik birimlerle bağlantılı fonksiyonel yönelenmedeki farklılıklar da etkilidir.

Tablo 3.1: Mekansal Ölçeklerine Dayanan Yeşil Yol Sınıflandırması ve İlişkili Nitelikleri (Ahern,1995)

Sıra	Alan (km2)	Fizyografi	Siyasi birimler	Fonksiyonel yönlendirme	Örnekler
1	1-100	Küçük dereler Sırtlar	Yerel Yönetim	Uygulama Yönetim	Platte River, Minute Man
2	100-10,000	Nehirler Bölgesel özellikler	İlçe İl	Koordinasyon Politika	Quabbin N. Brabant
3	10,000-100,000	Nehir havzaları Dağlar	Eyaletler Bölgeler	Politika	Netherlands Georgia
4	>100,000	Kıtalara özgü	Ülkeler Kıtalar	Politika	EECONET

3.6.2 Amaçlar:

Yeşil yol planlaması gittikçe popüler hale gelmesine rağmen nasıl planlanması gerektiği konusunda hala birtakım kararsızlıklar vardır. Bazı koşullarda yeşil yollar, rekreasyonel faydaları için, bazıları da biyolojik çeşitlilik planlamasındaki rolleri nedeniyle planlanırken bazıları ise kentsel yayılmayı etkileme ve kontrol altına alma potansiyelleri amacıyla planlanmaktadır. Bazı koşullarda da yeşil yol planlamaları birden çok amaca hizmet edebilmektedir (Little, 1990; Smith ve Hellmund, 1993). Çok amaçlı yapısı ve stratejik yaklaşımı nedeniyle hedef belirleme yeşil yol planlamasında oldukça önemlidir. Amaçları belirlemede ve bunları ifade etmede birtakım değerlendirmelere gereksinim duyulmaktadır. Mekansal bütünleşme ve fonksiyonel kullanımlardaki uzlaşmaların sonuçlarını belirlemede ve uygulama stratejilerini ve planlarını geliştirmede de amaçlar çok önemlidir.

Çok fonksiyonlu yeşil yol planlamasında tüm amaçlar en iyi şekilde uygulanamasa da bir takım fonksiyonel uyum ve uzlaşmaları içermelidir. Yeşil yollardaki çeşitliliği desteklemek için amaçları sınıflandırmak mümkündür. Amaçlarına göre yeşil yollar:

1. Ekolojik yeşil yollar
2. Rekreasyonel yeşil yollar
3. Tarihi ve kültürel nitelikli yeşil yollar
4. Kentsel gelişimi kontrol amaçlı yeşil yollar olarak sınıflandırılmaktadır.

3.6.2.1 Ekolojik Yeşil Yollar

Genellikle nehirler ve akarsu boylarını kapsayan, bazen sırtlar ve yükseltiler boyunca da devam edebilen alanlardır. Bu tür alanlar doğa çalışmaları, bilimsel araştırmalar, yaban hayatının korunması, türler arası göçün ve tür değişiminin önlenmesi, yürüyüş, tırmanma amacı ile kullanılan alanlardır (Little, 1990; Fabos, 1995). Ekolojik yeşil yollar da kendi içerisinde 3 amaca göre sınıflandırılabilir.

1. Biyolojik çeşitlilikle ilgili yeşil yollar: Habitat koruma ve yaratmaya, bağlantı ve yönetimi sayesinde biyolojik çeşitliliği arttırmaya ve yönetmeye imkan vermektedir (Ahern, 1995).

2. Su kaynaklarıyla ilgili yeşil yollar: Sel yatakları, akarsu koridorları, sulak alanları içeren kaynakların yönetimi restorasyonu ve korunması ile ilgilenir (Ndubisi ve diğ.1995).

3. Kentsel akarsu kenarı yeşil yolları: Genelde yeniden geliştirme programlarının bir parçası çerçevesinde kentlerin içinden akıp giden akarsu kenarlarını/boylarını kapsamaktadır (Little, 1990).

3.6.2.2 Rekreatiyonel Yeşil Yollar:

Genelde oldukça uzun bir hat boyunca uzanan patika yada belirgin iz niteliği taşıyan farklı nitelikteki alanlardır. Doğal koridorlar, kanallar, terkedilmiş/kullanılmayan demiryolu güzergahları bu amaçla kullanılabilir alanlardır (Little, 1990). Çoğu başarılı rekreatiyonel yeşil yollar ve açık alanlar, patikaların oluşturduğu ağ sistemlerinin su kaynaklı rekreatiyonel alanlarla bütünleştiği alanlarda bulunmaktadır. Farklı ve görsel niteliği yüksek olan peyzaj kaynakları arasından geçen patika ve güzergahların manzara kaliteleri oldukça iyidir. Kısaca, rekreatiyonel yeşil yollar doğal kaynak esaslı rekreasyon için özellikle kentsel ve kırsal peyzaj arasındaki çizgisel koridorlar boyunca bir takım olanaklarla bağlantı kurarlar.

3.6.2.3 Tarihi ve Kültürel Nitelikli Yeşil Yollar:

Kültürel ve tarihi kaynakların özellikle önemli doğal kaynak birimleri ile bağlantılı alanlardır. Turistleri çeken birtakım tarihi miras ve kültürel değere sahip alanlar ve patikalar olup manzara olanakları, rekreasyon, eğitim ve ekonomik faydalar sunmaktadırlar (Ahern, 1995). Genellikle bir yol yada otoyol/karayolu boyunca devam eden ve belli noktalarda yayaların aktivitelerine de olanak sağlayan noktaların bulunduğu, otomobillerden inilerek yer yer bu olanaktan yararlanan yollar ve alanlardır (Little, 1990). Kenarlarındaki sezonluk yada sürekli kullanılan konut çevreleri için kaliteli alanlar ve yayalar için alternatif ulaşım güzergahları sunarlar.

3.6.2.4 Kentsel Gelişimi Kontrol Amaçlı Yeşil Yollar:

Kentsel-kırsal arayüzü belirlemek ve kontrol etmek ve yeşil yolların stratejik kullanımı için tasarlanmış yeşil yollardır. Kentsel ölçekte farklı kullanıma sahip açık alan ve yeşil yol sistemlerinin birbiriyle ilişkilendirilmesi ile yeni seçenekler sunan yeşil yol sistemleridir (Little, 1990).

3.6.3 Peyzaj Kaynakları

Yeşil yollar konumlandırıldıkları peyzajların koşulları içinde kabul edilmektedirler. Peyzaj ekolojisinde bu durum peyzaj yatağı (matrix) olarak adlandırılır ve bu yatak peyzaj fonksiyonlarına hakim daha geniş peyzaj elemanlarını içermektedir. Peyzaj kaynakları peyzajdaki değişikliği sağlayan, işleyen ve dinamik süreçler gibi peyzaj fonksiyonları ile ilişkili fiziksel koşulları ortaya koyan yardımcı bir niteliktir. Bu, peyzaj çeşitliliğinin önemli bir bileşenidir (Ahern, 1995).

Peyzaj kaynakları, baskın arazi kullanımı yada peyzajın arazi yüzeyi olarak ifade edilebilmektedir. Avrupa'da baskın olan peyzaj yatakları tarımsal alanlardır. Tarımsal arazi kullanımları, peyzaj modelini ve sürecini açıklamaya yardım eden fiziksel, görsel, ekonomik ve sosyal parametrelerle bütünleştirilmiştir. Genel arazi kullanım değişikliğine ve yüksek oranda besin ve materyal akışlarına sahip olduğu söylenebilmektedir.

Yeşil yol çeşitliliğinin peyzaj kaynakları bileşenleri için ifade edilebilecek bir sınıflandırma yoktur. Bu sınıflandırmayı anlamada kolaylık sağlaması açısından peyzaj kaynakları hayali bir sınıflandırma oluşturabilmektedir. Bu çeşitlemede peyzaj kaynaklarının spesifik yapısı, fonksiyonu ve dinamiklerinin mümkün olduğu kadar açık tanımlanması ve anlaşılması önemli bir faktör olarak ifade edilmektedir.

3.6.4 Planlama Stratejileri

Yeşil yollar peyzaj planlamasına stratejik bir yaklaşım sunar. Bu, geniş peyzaj planlaması için bir model değildir. Çünkü yeşil yollar geniş peyzaj kaynakları içinde konumlanabilecek lineer alanlar ve ağ sistemleri üzerinde odaklanmaktadır. Mekansal ve fonksiyonel anlamda birbiriyle uyumlu arazi kullanım kombinasyonlarını bir ağ sistemi içinde oluşturarak birçok fonksiyona erişebilme stratejisinde odaklanmaktadır (Ahern, 1995).

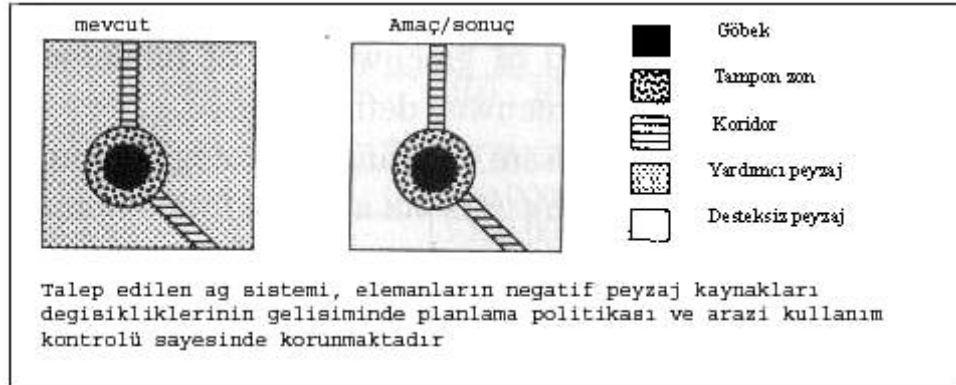
Yeşil yol çalışmalarında, kentsel yayılım ve kontrol altına alınmamış arazi kullanım değişikliği, arazi küçültülmesi ve parçalanma güçlerine karşı sürdürülebilir peyzaj sağlamak için stratejik bir çaba harcanmaktadır. Stratejik amaç, ana ekolojik fonksiyonları destekleyen, doğal ve kültürel kaynakları koruyan ve peyzajın sürdürülebilirliğini bozmayacak diğer kullanımlara izin verme yeteneğinde olan sürekli bir ağ sistemi kurmaktır.

Planlama stratejileri lineer sistemin başlıca avantajlarına dayanan stratejik bir peyzaj planlama konsepti sunmaktadır. Bireysel ve çeşitli kombinasyonlarda kullanılabilecek 4 strateji mevcuttur.

- a. Koruyucu (Protective)
- b. Savunmalı (Defensive)
- c. Müdahalelere açık (Offensive)
- d. Fırsatçı (Opportunistic), (Ahern, 1995).

a) Koruyucu (Protective)

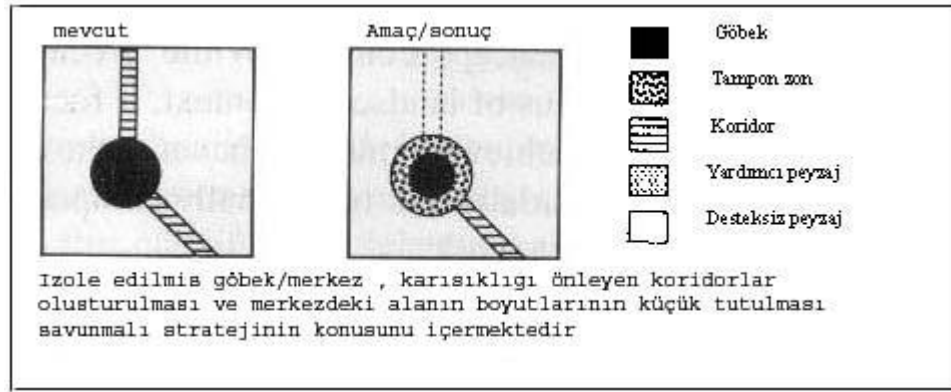
Eğer mevcut peyzaj, sürdürülebilir süreçleri ve modelleri destekliyorsa koruyucu strateji uygulanabilir. Bu strateji, çevresi değişikliklere uğrayabilecek peyzajları değişiklikten koruyabilecek bir yeşil yol modeli olarak tanımlanmaktadır ve bunun yanında planlama bilgisi, düzenlemesi ve arazi kazancını arzulan amaca ulaştırmada kullanılmaktadır (Şekil 3. 19).



Şekil 3.19: Koruyucu Planlama Stratejisi (Ahern, 1995 sf.140)

b) Savunmalı (Defensive)

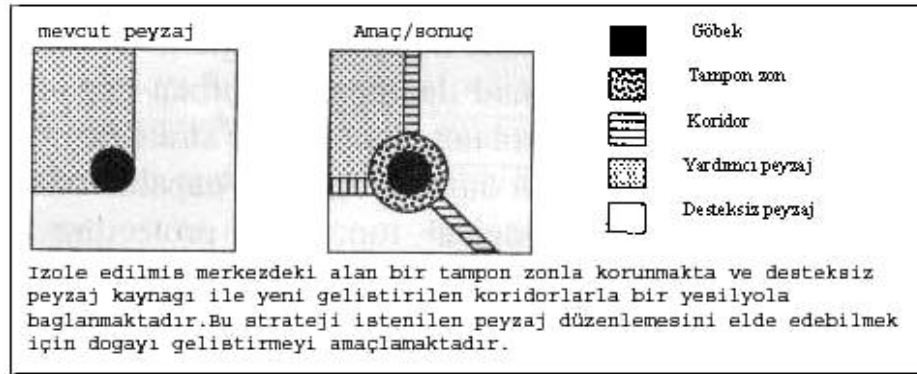
Mevcut peyzaj, parçalandığı zaman merkez-göbek alanları olarak sınırlı alan içinde kalmakta ve çevresinden izole edilmektedir. Savunmalı strateji bu durumda uygulanıp parçalanmanın negatif süreçlerini durdurmaya çalışmaktadır (Şekil 3.20).



Şekil 3.20: Savunmalı Planlama Stratejisi (Ahern, 1995 sf.140)

c) Müdahalelere açık (Offensive)

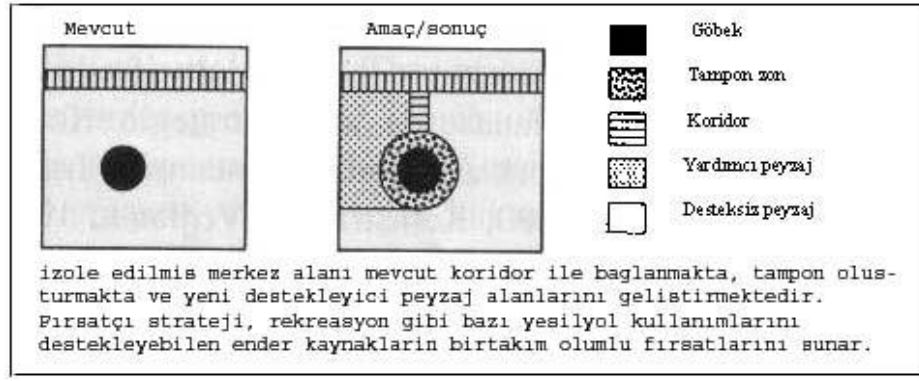
Müdahalelere açık planlama stratejisi bir amaç olarak kabul edilmiş, anlaşılmış ve birleştirilmiş olası bir peyzaj konfigürasyonuna yada bir vizyona dayanmaktadır. Bu strateji, önceden bozulmuş veya parçalanmış peyzajlarda yeni elemanlar yaratmak, doğayı geliştirmek için yapılan çalışmalarla koruyucu ve savunmalı stratejilerden farklıdır. Planlama bilgisi ile ekolojik restorasyon bilgisine dayanır ve doğayı kent içine getirmeyi amaçlamaktadır (Şekil 3.21).



Şekil 3.21: Müdahalelere Açık Planlama Stratejisi (Ahern, 1995 sf.140)

d) Fırsatçı (Opportunistic)

Peyzaj genelde yeşil yol planlaması için özel olanaklar sunan konfigürasyonlar yada nadir peyzaj öğeleri içermektedir. Amerika'daki demiryollarından patikalara doğru olan hareket fırsatçı yeşil yol planlamasına örnek olarak gösterilebilir (Little 1990). Bu strateji, mevcut ve çoğunluğu bir koridorun düzenlemesinde yer alan nadir peyzaj öğelerinin durumuna bağlıdır. Bunun yanında bazı özel olanakların tanınması ve diğer planlama stratejileri ile birleştirilmesini de kapsamaktadır (Şekil3.22).



Şekil 3.22: Fırsatçı Planlama Stratejisi (Ahern, 1995 sf.140)

Yeşil yollar bir akarsu boşaltım havzaları kadar geniş yada bir patika kadar dar olabilir. Bazıları kamuya aittir, bazıları irtifak hakkıyla yada değerli doğal alanlar ve tarihi/kültürel bölgeleri koruyan yada patikalar boyunca halkın erişimine izin veren diğer metotlar aracılığıyla özel arazilerde kurulmuştur. Bazıları sadece doğal ekosistemleri korumak için yönetilirken bazıları ise bütünüyle rekreasyoneldir. Bir kısmı dağ sırtı çizgileri yada yüksek arazi öğelerini izler ve yeşildirler, bir kısmı ise nehir ve sulak alanları izler ve mavidir, diğerleri de doğa içerisinde daha kentseldir (Turner, 1995).

3.7 Yeşil Yolların Yararları

Uzun dönemde toplumun yaşam kalitesini arttırmak ve sürdürmek için mevcut ulaşım, rekreasyon ve koruma ihtiyaçlarına çeşitli alternatifler ekleyerek peyzaj planlamaları yapılmaktadır. Yeşil yollar doğal çevremizi korumaya, ulaşım tercihlerimizi arttırmaya ve sağlıklı bir yaşam sürdürmek için gerekli açık hava aktivitelerine olanak sağlamaya ve böylece yaşam kalitesini arttırmaya yardımcı yeşil koridorlardır. 1980'lerden sonra yeşil yollar önemli bir misyon kazanmıştır. Çevresel duyarlılığı sürdürme ve doğal kaynak yönetimi ile ilgili bir strateji geliştirilmiş ve peyzaj planlama üzerine yapılan çalışmalar yoğunlaştırılmıştır. Yeşil yolların, Rutherford Platt tarafından kabul edilen başlıca fonksiyonları; su kaynaklarının korunması, kirliliğin önlenmesi, nehir kenarı yaşam alanlarını zenginleştirerek biyolojik çeşitliliği arttırma, sel tehlikelerini azaltma, rekreasyon, çevresel eğitim, mikroklimatik etkileri arttırma olarak tanımlanırken, peyzaj mimarı Phil Lewis çevresel koridorlar olarak tanımladığı yeşil yolların ana amaçlarını; ekolojik, çevresel, eğitim, egzersiz, dışavurum şeklinde vurgulamıştır (Bischoff, 1995). Yeşil

yolların metropoliten kent görünümünü etkileyen olumlu niteliği yanında, habitat koruma, tarihi ve kültürel mirasla bağlantı kurma, rekreasyon imkanları sunma, erozyon ve sel tehlikelerini engelleme ve eğitim için açık hava sınıfları oluşturma gibi kalabalık kent hayatını ve kentleşmeden doğan bazı olumsuzlukları azaltacak yada dengeleyecek bir çok yararı vardır. Yeşil yolların sağladığı faydaları birtakım başlıklar altında genellemek yeşil yol planlamasının öneminin vurgulanmasına yardımcı olacaktır.

3.7.1 Çevresel Yararları

Yeşil yolların çevresel yararları arasında; sel zararlarını azaltma, hava ve su kalitesini arttırma, doğal kaynakları koruma, biyolojik çeşitliliği arttırma ve habitat koruma yer almaktadır.

Kent peyzajında, kentin sosyal çevrelerinde olduğu gibi fiziksel çevresinde de parçalanma problemleriyle karşılaşmaktadır (Quayle, 1995 sf.471). Parçalanmış ve sınırlandırılmış habitatlar arasında bağlantı kurularak özellikle yaban hayatı göçleri ve ulaşımı için imkan sağlanabilmektedir. Bu nedenle yeşil yollar, popülasyonları biraraya getirmede ve bir mekan hissi yaratmada önemli bir fonksiyona sahiptir. Yeşil yolların ana bileşenlerinden biri olan patikalar, önemli doğal peyzaj öğelerini koruma, parçalanmış yaşam alanları arasında gerekli bağlantıları sağlama, bitki ve hayvan türlerini koruma için geniş imkanlar sunmaya yardımcı olmasından dolayı planlanmaktadır. Artan kentleşme sonucu yaban hayvanlarının doğal habitatları azaltılıp izole edilerek parçalanmış “habitat adaları” oluşturulmuştur. Bu patikalar ise habitat adaları ve popülasyonlar arasında önemli bağlantılar sağlamakta ve çoğu yaban hayatı türlerine uygun araziler yaratmaktadır. Yeşil yollar nadir ekolojik toplulukların yeniden gelişimine izin vererek biyolojik çeşitliliğin bölgesel ölçekte korunması ve güçlendirilmesini sağlamaktadır (Rasmussen, 1997). Birbiriyle birleştirilmiş doğal alanlar, bitki ve hayvan türlerinin kesintisiz hareket etmesine imkan sağlamasından dolayı biyolojik çeşitliliğin arttırılmasına yardımcı olmaktadır (Dawson, 1995).

Yeşil yolların ana elemanı olan bitkiler de doğal yollar ile karbondioksidi oksijene çevirerek ve hava kirleticilerini filtreleyerek düşük hava kalitesini arttırırlar, ayrıca tehlikeli sera gazlarının lokal emisyonunu azaltmaya yardımcı olurlar (Marples,

2002). Yeşil yol patikaları motorsuz araçların kullanımına olanak sağlamasından dolayı da motorlu araçların zararlı gazlarının hava kalitesini düşürme riskini engellenmektedir. Bitkilendirmenin meteorolojik faktörler üzerinde de yararlı etkilerini bulunmaktadır. Ağaçların gölgeleme fonksiyonu sayesinde güneşli ve gölgeli alanlar arasındaki sıcaklık farkının 5–10 derece daha az olduğu gözlenmiştir. Ayrıca ağaçların, rüzgar perdeleri oluşturma ve yüzeysel akışı engelleme gibi yararları vardır. Nehirler ve dere kenarları boyunca uzanan bitkilendirilmiş araziler, toprağı tutarak yüzeysel akış oluşmasının engellenmesi ve toprak erozyonunun oluşma tehlikelerinin azaltılması gibi birçok yarar sunmaktadır (Marples, 2002).

3.7.2 Ekonomik Yararları

Yeşil yolların ekonomik yararları 1960–1970’lerde vurgulanmıştır. Bu yararlar şunlardır:

- Yeşil yollar yeni ve artan iş olanakları sunar.
- Yeşil yolların yakınındaki arazilerin değeri artar.
- Yeşil yollar turizmi artırır.
- Arazinin gerçek değerindeki artıştan dolayı arazi vergilerinin artmasına neden olur (Marples, 2002).

Girişimciler, kaliteli iş gücünü iyi yaşam kalitesi sunan yerlerde bulacaklarını düşündükleri için iş konumu kararlarında rahatlık ve memnuniyet faktörlerini ön planda tutmaktadırlar. Toplumun yaşam kalitesini arttırmada önemli rol oynayan bu gibi imkanları sunan yeşil yol patikaları, gitgide işyerleri ve çalışanlar için daha çekici hale gelmektedir (National Park Service, 1995; Townsend, 2000). Yeşil yollar yeni işyerleri için konum belirlenmesinde çekim noktaları oluşturmaktadır.

Yeşil yol sistemleri geliştirilerek turizm potansiyeli arttırılmaktadır. Yeşil yol patikaları ile ilgili bisiklet kiralama dükkanları, restoran, sağlık kulüpleri, alışveriş dükkanları gibi yeni iş olanakları da yaratarak ekonomik büyüme için olanaklar sunmaktadır. Doğal nitelikler ve manzara güzelliklerine sahip olmalarıyla insanları çekmekte ve turizme katkıda bulunmaktadır. Artan turizm ile beraber insanların para harcamasına imkan vererek yerel ekonomileri yeniden canlandırmaktadırlar (www.susquehannagreenway.org).

Yeşil yollar ile bitişik alanlardaki arazi değerleri de gittikçe artmaktadır. Yeşil yollara yakın satılabilir mülklerin değerlerinin artması gibi finansal faydalar sağlamaktadır (Alkay, 2002). Yeni konut almayı düşünen insanlar; bisiklete binme, yürüyüş ve doğa gezintileri gibi sosyal etkileşimi arttıracak nitelikleri talep etmektedirler ve bu tarz açık hava yaşam mekanları için ekstra ücret ödemeye isteklidirler (Wylde, 2000). Arazi değerleri ve satış fırsatlarını gösteren bir takım araştırmalar şunlardır:

- Oregon Ulusal inşaatçılar birliğinin yaptığı bir araştırmada 55 yaş ve üzeri bireylere ev alırken kararlarını etkileyen tercihlerini tanımlamaları istendiğinde, yürüyüş ve koşu patikaları en çok arzulananlar olarak ortaya çıkmıştır (Wylde, 2000). Yapılan analizde katılımcıların yaklaşık %52'si patikaların var olmasının kararlarını etkilediğini ifade etmiştir. İkinci sırada istenen alanlar, açık hava mekanları, parklar, kamusal ulaşım olanakları tercihleridir.
- Oregon'daki arazi değerleri üzerine yapılan bir çalışmada "South Ridgeline Patikası" yakınındaki evlerin değerleri üzerindeki etkileri araştırılmış ve çalışma sonucu bu patikaya olan mesafe azaldığında fiyatlarda artış olduğu görülmüştür (Her fut için 6.77\$ 'lık bir artış), (Jensen and Durnham, 2003).
- Türkiye-İstanbul'da da yeşil alanlara yakınlığın insanların konut alımı için bir tercih oluşturduğu saptanmıştır. Özellikle İstinye-Ümraniye, Ulus-Göztepe, Ataköy-Ataşehir semtlerinde konut seçiminde aktif yeşil alanların etkisi, gelir düzeyi arttığında daha fazla yeşil alanı olan bir yere taşınma sonucuyla ilişkili olduğunu göstermiştir. Bireylerin yeşil alanların bulunduğu çevrede yaşamak için konuta daha fazla vergi ödemeye ve kent merkezine uzak yaşamaya gönüllü oldukları sonucunu ortaya koymuştur (Alkay, 2002).

Çalışmalar yeşil yollara yakın konut alanlarında %5–20 arasında bir değer artışı olduğunu göstermektedir. Ulusal konut inşaatçıları birliği park niteliklerinin arazi değerlerini %10–20 arasında arttırdığını belirtmişlerdir (Wylde, 2000).

3.7.3 Rekreasyon Yararları:

Açikhava rekreasyonlarının gittikçe artan popülaritesi ile koşu, yürüyüş gibi aktivitelere ayrılan açık alanların hızla azalması yeşil yollar gibi kaliteli rekreasyonel

niteliklere olan ihtiyacı arttırmaktadır. Yeşil yol koridorlarının rekreasyonel yararları bilinen en genel yararlarıdır (Smith and Hellmund, 1993; Marples, 2002). Yeşil yollar nehir ve dağ sırtları gibi lineer elemanlar boyunca konumlandığında yürüyüş, koşu ve bisiklete binme gibi aktiviteler için birbiriyle uyumlu manzaralı rotalar belirlemektedir. Lineer koridorlar geleneksel park niteliklerinin üstünde birçok yarar sağlamaktadır (Townsend, 2000). Bu yararlar; geniş mekanlar sağlamak, ziyaretçilerin doğal çevre deneyimlerini arttırmayı sağlayan geçiş imkanı sunmak, düşük gelir sahibi insanların uzaktaki rekreasyon alanlarına erişememe gibi olumsuzluklarını ortadan kaldırmaktır (Oregon Parks and Recreation Department, 2004; Pennsylvania Greenways Partnership Commission, 2002). Birçok patika, at binme, avcılık, doğa seyretme, balık tutma, fotoğraf çekim noktaları, piknik alanları ve kamp alanları sağlama gibi bir çok rekreasyon olanağı sunmaktadır. Çoklu kullanım patikaları insanlara yürüme, koşma, bisiklete binme alanlarını bir arada sunarak birçok kullanıcıya birden hizmet etmektedir.

3.7.4 Ulaşım Yararları:

Metropolitan kentlerde, trafik yoğunluğu yaşam kalitesini tehdit eden çok ciddi faktörlerden biri haline gelmektedir. Trafik sıkışıklığında araç içinde geçirilerek kaybedilen zaman yerine yeşil yollar, insanlara ev ile iş, okul ile eğlence alanları arasında alternatif ulaşım güzergahları sunarak hem seyahat hem de dinlenme imkanı sağlamaktadır. Çoğu kişi eğer güvenli ve sınırları belirlenmiş bir bisiklet yolu yoksa ev ile iş arası seyahatlerinde bisiklet kullanmazlar. Oysaki terkedilmiş demiryolu patikaları, doğrudan ulaşım güzergahları olmaları, kent merkezleri ile bağlantı kurması nedeniyle bisiklet yollarına dönüştürülebilecek potansiyel koridorlardır. Yeşil yollar, bu tip motorsuz araç kullanımlarına imkan sağlamaktadır (Pennsylvania Greenways Partnership Commission, 2002; Oregon Parks and Recreation Department, 2004). Yeşil yollar konut alanlarıyla okul, park, işyerleri, şehir merkezi, kamusal aktivite alanları, aktarma merkezleri arasında bağlantı sağlayarak yerel bölgelerdeki kent sakinlerine motorsuz araçlar ile seyahat imkanı vermektedir (www.susquehannagreenway.org). Böylece patikalar, bisiklet yolculuğu için yada kısa mesafeli gezintilerde yürüyüş için kullanım imkanı sağlayan yeşil yollar halini almaktadır. Bunun yanında hava kirliliği azaltılıp hava kalitesi artırılarak bir yandan da enerji fiyatları azaltılmaktadır. Yeşil yollar; insanları, toplumları ve kırsal alanları bağlayan alternatif erişim güzergahları sunmaktadır. Yeşil yollar sadece çevresel

anlamda iyi arazileri, doğal bitki ve hayvan türlerini korumaz; insanları açık hava rekreasyon olanakları ve doğal hayat ile bağlar. Fiber optik hatlar, altyapı, kanalizasyon ve demiryolu hatları, koridorlar ile bitişik kullanım ortaklığı için olasılıklar sunmaktadır.

3.7.5 Eğitici Rolü

Yeşil yollar ideal birer açık hava sınıfları gibidir ve özellikle okul çağındaki çocukların doğal çevreyi koruması ve ondan bir şeyler öğrenmelerini sağlamaktadır (Oregon Parks and Recreation Department, 2004). Bunun yanında bütün yaş grupları için çevresel yararları bulunmakta, insanlara patikalar boyunca kültür, tarih ve doğa hakkında bilgi vermekte ve insanların doğal sistemle ilişkilerine imkan sunmaktadır. Yeşil yol patikaları doğal çevrenin önemi hakkında toplumu birinci elden bilgilendiren deneyimler sunmaktadır (Searns, 1995 p.75). Yeşil yolların gerçek yaşam açık hava laboratuvarları olarak gittikçe değerinin artması, amatör yada profesyonel öğreticiler, biyolog, botanikçi ve ekolojistler için mükemmel bir sınıf oluşturulmasını sağlayabilmektedir. Eğitimci, doğa bilimci ve izci rehberleri derslerini patikalar boyunca görselleştirebilir ve kanıtlama olanağı bulabilirler. Searns'ın (1995 p.75) bahsettiği gibi farklı okul ve farklı sosyal gruplar, lineer ağ sisteminin bir parçasını kabullenebilir ve bu parçaların bazıları için ortak çalışabilirler. Yeşil yollar, sadece insanlar ve peyzajlar arasındaki bağlantıyı arttırmak için bir altyapı kurmayıp aynı zamanda insanların mekanları tanımasını sağlayarak toplum içinde önemli bir iletişim kurarlar. Kısaca yeşil yolların doğal, kültürel ve tarihi bölgeler arasında bağlantı ve geçiş sağlaması yönünden toplumun doğal ve kültürel yapı hakkında bilinçlenmesini sağlayan eğitici rolleri vardır (Pennsylvania Greenways Partnership Commission, 2002).

3.7.6 Tarih ve Kültürü Koruma

Yeşil yolların tarihi alanları koruyarak ve bu alanlara geçişi sağlayarak kültürel mirasımızla ilişki kurmamızda önemli etkileri vardır. Yeşil yollar insanlara mekan hissi vermekte ve onları tarihi alanlara çekmekte, böylece milli kültürel mirası korumak için bir yol sunmaktadır (Oregon Parks and Recreation Department, 2004).

3.7.7 Sosyal Faydaları

Yeşil yol patikaları, lineer tasarımları nedeniyle toplum için bir buluşma mekanı rolü oynamaktadır. Toplum içinde arkadaşlık ve komşuluk ilişkilerini arttırmaktadır. Bu mekanlar tüm ailenin, arkadaş ve komşuların güvenli bir şekilde bir araya gelebildikleri ve rekreasyon ihtiyaçlarını karşıladıkları alanlardır. İyi düzenlenmiş ve iyi yönetilen bir patika, çeşitli özel aktiviteler için topluma odak noktası olarak toplanma mekanı sağlayarak hizmet etmektedir (Oregon Parks and Recreation Department, 2004; Townsend, 2000).

3.7.8 Sağlık faydaları

Patikaların inşa edildiği yerlerde kişiler daha aktiftirler. Yaşama alanlarına yakın patikalar güvenli, rahat ve eğlenceli rekreasyon olanakları sunmaktadır. Patikalar, hareketsizlik sonucu ortaya çıkan kalp hastalıkları, diyabet ve obezite gibi sağlıkla ilgili rahatsızlıklara doğrudan bir çözüm sunmaktadır (Townsend, 2000). Yeşil yol patikalarının sunduğu yürüyüş, koşu, kayak, bisiklete binme gibi aktivite olanakları düzenli bir şekilde yapıldığında, bu aktivitelerin sağlık problemlerini ortadan kaldırmaya yardımcı oldukları belgelenmiştir (Pennsylvania Greenways Partnership Commission, 2002). Çoğu insan, yaşamın her döneminde sağlığını korumak için bu tarz egzersizlerin gerekli olduğunu savunmaktadır. Bir çok toplumda kişilerin evlerine yakın patika, park yada diğer rekreasyon alanlarına geçişine imkan sunulmamıştır. Oysaki motorsuz araçlarla seyahate imkan veren patikalar, kent ve varoşlarda yaşayanlar için düzenli egzersiz yapmalarında ucuz ve güvenli geniş caddeler sunmaktadırlar.

Patikalar ile ilişkili aktiviteler sağlıkla ilgili problemleri ve sağlık giderlerini azaltmaktadır. Egzersizlerin; kalp hastalıkları, kolon kanseri, hipertansiyon, diabet, obezite ve depresyonun gelişim riskini azalttığı da kanıtlanmıştır (www.susquehannagreenway.org).

4. BÖLÜM: YEŞİL YOL PLANLAMA VE TASARIM SÜRECİ

Yeşil yolların kentlerin şekillenmesindeki etkileri ve sağladığı yararlar açıklandıktan sonra peyzaj planlamasındaki bu yeni yaklaşımın önemi daha iyi bir şekilde anlaşılmıştır. Bu bölüm içerisinde kentsel planlama ve planlama süreçleri açıklandıktan sonra kentlerdeki peyzaj planlama tanımlaması yapılmakta ve planlama süreçleri açıklandıktan sonra tüm bunlardan yola çıkılarak yeşil yol planlaması için belirlenen özel planlama süreci açıklanmaktadır.

4.1. Planlama ve Planlama Süreci

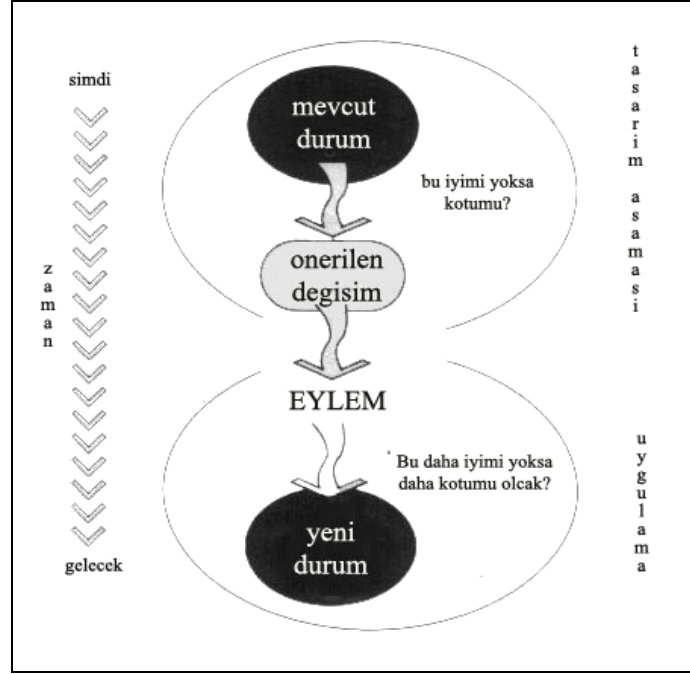
Planlama genel anlamda, gelecek için geleceğe yönelik bir kestirim işi, karar verme sürecidir. Planlama, aralarında karşılıklı ilişkilerin mevcut olduğu bir sistemde belirlenen amaca ulaşabilmek için saptanmış olan hedeflere varabilmek üzere geliştirilecek kararların alınmasıdır (Suher, 1996).

Planlama, kestirimlerle geliştirilen işlemlerde sorunlara yaklaşım için gerekli olan kuramsal-teorik yapıyı getirir, düşünce tarzını iletir, genelde rasyonel düşünce yapısı üzerine gelişir, hiç olmazsa bazı sınırlara kadar insanların geleceklerini kontrol yeteneğini harekete geçirir. Planlama özellikle insan, doğa ve yaşam ilişkilerinde; beşeri çevre, doğal çevre ve yapılaşmış çevre karşılıklı ilişkilerinde ve ilişki sisteminde beliren duruma ve ortaya çıkan sorunlara sistemli bir biçimde çözüm getirebilmeyi amaçlamaktadır (Suher, 1996).

Planlamanın Amacı

Planlama, değişen kentsel problemlere cevap vermek için yapılmaktadır. Bu problemlerin nerede ve hangi koşullarda başladığı ve nasıl devam edeceği gibi sorulara planlama süreci içerisinde cevaplar bulunur. Planlamanın amacı, mevcut koşulların irdelenip bu koşulların iyi mi yoksa kötü mü olduğunun değerlendirilmesi ve toplumu olumsuzluklara iten kötü durumların düzeltilmesi için öneriler sunulması, bu önerilerin gelecek için daha mı iyi yoksa daha mı kötü sonuçlar doğuracağının

ortaya koyulmasıdır (Roberts ve Greed, 2001). Bunu yaparken planlama, rasyonel ve estetik amaçlara hizmet etmektedir (Şekil 4.1). Rasyonel yapısı planlamanın sürecini oluştururken, estetik amaçları insanların gereksinimlerine hizmet etmektedir.



Şekil 4.1: Planlama Süreci Ana Hatları (Roberts ve Greed, 2001)

Ulaşım kavramı içerisindeki ray hatları ve terminalleri birleştirerek, insanlar ve faydaların hareketlerini farklı kademelerde ayırarak ve gelecekteki hareket ihtiyaçlarına hizmet eden estetik amaçlarla tasarlanmış geniş bulvarlar yaratarak daha etkili bir kent yaratılabilmesi, planlamanın amaçları ile bütünleşmektedir. Fakat kentler içerisinde kamusal eğlence alanları yaratılması da eşit derecede öneme sahip olmalıdır. Chicago’da Daniel Burnham tarafından 1893’te yapılan plan, su elemanları ve heykeller ile güzelleştirilmiş geniş bulvarlar ve her yerleşim alanına kadar ulaşan arazi şeritlerinin yaratılması ile kentlere anlaşılabilir form vermesi özelliği sayesinde ideal bir şehrin ilk örneği olmuştur (Kaiser ve diğ., 1995). Birçok güzel şehir (City Beautiful) planı –parklar, parkyolları- ve Burnham’ın planı, 20.yy.daki gelişim yılları boyunca şehirlerin fiziksel planlaması için birçok yeni fikir sunmuştur (Catanese ve Snyder, 1988).

Planlama Süreci

Planlama, geleceğin bugünden daha iyi koşullara sahip olmasını sağlamak için başvurulmuş tasarım girişimleridir. Bunun için mevcut koşulların tanımlanmasından,

gelecekteki durumun değerlendirilmesine kadar süren bir süreç işlemektedir. Planlama hedefleri mümkün olduğu kadar genel olmalı fakat, sürecin işlemesine de rehberlik etmelidir (Roberts ve Greed, 2001).

Planlamanın anlamı açıkça tanımlandığında ve iyi bir şekilde algılandığında rasyonel bir model izlediği görülmektedir. Bu rasyonel karar alma modeli;

1. Problemin tanımlanması
2. Hedeflerin belirlenmesi
3. Hedefleri belirleyen ölçülerin açıkça belirtilmesi
4. Eylemlerin alternatif akışının belirlenmesi
5. Her birinin sonucunu anlamak için alternatiflerin analiz edilmesi
6. Sonuçların karşılaştırılması ve bir alternatifin seçilmesi
7. Sonuçların ortaya konması
8. Seçilen bir alternatifin uygulanması ve hedeflere ulaşmadaki başarı derecesinin değerlendirilmesi şeklinde tanımlanmaktadır (Catanese ve Snyder, 1988).

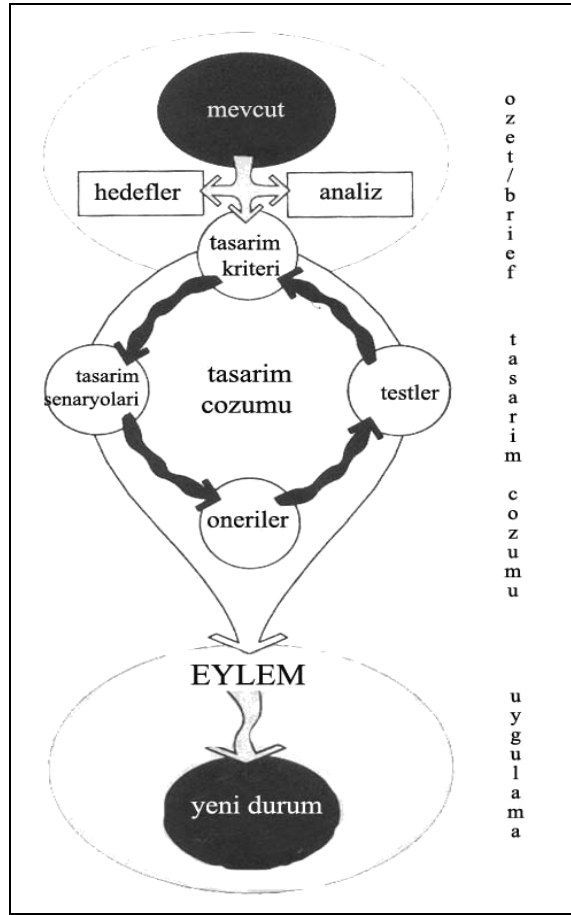
Kaiser ve diğ.(1995) ise rasyonel planlama modelini şu şekilde belirtmişlerdir.

1. Amaç ve hedeflerin formülasyonu
2. Alternatif planların tasarımı
3. Sonuçların değerlendirilmesi
4. Tercih edilen planın seçimi
5. Kabul edilmiş planın uygulanması
6. Sonuçların kontrolü

Tüm bu rasyonel planlama süreçleri incelendiğinde hepsinde ortak birtakım aşamalar olduğu fakat bunların farklı şekillerde ifade edildiği görülmüştür. Suher (1996), planlama sürecinin aşamalarını şöyle özetlemiştir:

1. Sorunun (problemin) tanımlanması
2. Veriler ve değerlerin sistemsel analizi (amaçlar, hedefler, veriler, değerler)
3. Seçeneklerin ortaya konulması

4. Seçenekler arasından tercihlerin yapılması (karar verme sürecinin tanımlanması)
5. Uygulama sorununun tanımlanması



Şekil 4.2: Planlama Süreci: Aşamaları (Roberts ve Greed, 2001)

Kentsel planlamada kabul edilen ana planlama süreci; analiz, sentez, değerlendirme ve uygulama aşamalarını içermektedir (Şekil 4.2). Planlama için belirtilen amaç ve hedefler doğrultusunda veriler ve değerler saptanmakta ve analizi yapılmaktadır. Analiz aşamasında ilk olarak arazi kullanım, nüfus, ulaşım ve doğal sistemler ile topografya gibi ana bilgiler elde edilmeli, ikinci olarak görsel analizlerle aktivite merkezleri, referans noktaları (landmark) belirlenmeli, üçüncü olarak kolay ve zor alanların tanımlanmasıyla gelecekteki kullanımı değişme potansiyeli olan kolay alanlar ile potansiyeli olmayan zor alanlar saptanmalı, son olarak da fonksiyonel analiz ile çeşitli arazi kullanımlarının yanı sıra aktivitelerin ilişkisini ölçerek sirkülasyon sistemleri ile ilişkisi sorgulanmalıdır (Levy, 1997). Tüm bu analiz çalışmaları istatistiksel veriler, alansal analizler, anket, gözlem ve yazılı-çizili belgeler ile değerlendirilmektedir (Roberts ve Greed, 2001).

Seçenekler ortaya koyulduktan sonra bu seçeneklerin belirlenen ana problem ışığında değerlendirilmesi önemli bir adımdır. Bu aşamada hangi kriterin çözüme ulaştıracağını kestirim işi en komplike iştir. Bu durumda kentlerin değişim içinde olduğu ve seçilen tercihin bizi hedefe ulaştırıp ulaştırmayacağı ile ilgili doğru bir tahmin yapılmalıdır. Bu durumda ise toplumun katılımı büyük bir önem kazanmaktadır (Levy, 1997). Değerlendirme aşaması sonrasında planlamanın bir düşünce sistemi olduğu ve eyleme öncülük ettiği esasına da bağlı olarak uygulama aşaması ile tanımlanması ve sonuçlandırılması savunulmaktadır (Suher, 1996).

4.2. Peyzaj Planlama

Peyzaj planlama, arazi kullanım değişikliğine yol göstermek için birtakım stratejilerin geliştirilmesi olarak tanımlanabilmektedir. Peyzajı daha güzel ve daha kullanışlı yapmak için uygun olan arazi kullanımlarının bir araya getirilmesidir (Ribeiro, 1998).

Peyzaj planlamasının ana temaları; ekolojik planlama ve bölgesel/kentsel açık alan planlamasıdır. Ekolojik peyzaj planlaması, bölgesel ölçekteki doğal kaynakların korunması ve sürdürülebilmesi amacı ile yapılmakta iken açık alan planlaması; gelişmeye açık ve kentsel dönüşümlerin olduğu alanlarda mevcut peyzaj değerlerini en iyi şekilde koruyarak insanların ve yabanıl hayatın ihtiyaçlarına yanıt verecek şekilde düzenlenmesi amacı için yapılmaktadır. Kentsel planlama tarihi incelendiğinde ve literatür araştırıldığında, genelde kentlerin planlamasında ekolojik yapının etkili olması yanında kamusal açık alanların da etkileri görülmüştür. Bu nedenle 2. bölümde de kentlerdeki sistemler açıklanırken sistemin yeşil alan sistemi yerine açık alan sistemi olarak adlandırılmasının daha kentsel bir yaklaşımı ifade ettiği görülmüştür. Bu alışma içerisinde de yapılacak peyzaj planlaması, kentsel açık alan planlaması olacağından bu bölümde de açık alanların planlanmasından bahsedilmektedir.

Peyzaj planlamasının önemli bir amacı, beşeri toplumların gelişimi ile mevcut kaynaklar arasındaki uyumu sağlamak için peyzaj kalitesinin korunmasıdır. Bu planlama yerel ölçekte yapılıyorsa, bu düzeyde alınan her türlü karar bu alanın içinde bulunduğu geniş sistemi de etkilemektedir (Ribeiro, 1998).

Peyzaj planı ve stratejisi, peyzaj karakteristiklerinin olanaklarının ve kısıtlayıcılarının anlaşılması üzerine geliştirilmektedir. Planlamadaki metotlar nesnellik ve rasyonellik doğrultusunda geliştirilirken, çağdaş fikirler için yapılan araştırmalar da peyzaj planlama tarihi içerisinde ifade edilmiştir. Birey aktivitelerinin daha uygun alanlara yönlendirilmesi amacı ile peyzaj analizi, planlama süreci içindeki asıl peyzaj karakteristiklerini göz önüne alarak sürdürülmelidir (McHarg, 1969).

Peyzaj plancıları planlama yöntemlerini şu adımlara göre geliştirmektedirler.

- Mevcut peyzajın analizinin yapılması,
- Mevcut peyzaj niteliklerinin değerlendirilmesi ve sentezi,
- Öneri bir plan geliştirilmesi (Ribeiro, 1998).

4.2.1. Peyzaj Planlamasındaki Yaklaşımlar

Peyzaj planlamasında, analiz ve değerlendirme aşamalarında, yeşil yolların tarihsel sürecinde de değinilen McHarg'ın geliştirdiği parametrik yaklaşım ve METLAND planlama modeli kullanılmaktadır (Ribeiro ve Barão 2005). Bu planlama yaklaşımları, her çeşit gelişim için en uygun arazi kullanım tipine karar verilmesini ifade etmektedir. Genel itibariyle iki yaklaşım söz konusudur.

1. Peyzaj yaklaşımı: Bu yaklaşım ile, özel aktiviteler için en uygun mekanları tanımlamak mümkündür. Peyzaj yaklaşımı toprak, vejetasyon ve topografya gibi anahtar peyzaj niteliklerine dayanan bir araştırma şeklidir (Fabos, 2004). Birçok peyzaj niteliği olan homojen peyzaj kuşaklarını belirlemek ve bunların yer aldığı peyzaj birimlerini kurmak peyzaj yaklaşımının ana prensibidir. Bu birimler tanımlandıktan sonra farklı arazi kullanımları gerçek kullanım uygunluklarına göre her bir alana tahsis edilmektedir.

2. Parametrik yaklaşım: Bu yaklaşımda farklı peyzaj nitelikleri derecelendirilmekte sonra ise uygunluklarına göre ağırlık değerleri ölçülmektedir. Parametrik yaklaşım, sınırsız değişkenin kullanımına ve bunların birbirleri arasında karşılaştırılmasına ve bilgisayar ortamında mekansal uygunluklarının değerlendirilmesine imkan sağlayan daha sayısal yöntemler kullanılmaktadır (Fabos, 2004). Haritalar üzerinde gelişme, koruma ve rekreasyon için ayrılmış uygun alanlar farklı gölgelerle kaplanmakta ve bu ifade şekli her türlü değerlendirmeye imkan vermektedir. Bu uygunluk haritaları

farklı kullanımların (gelişme, rekreasyon, koruma) bağdaşma derecelerine dayanan arazi kullanım kararı için bütünleştirilmektedir (Ribeiro, 1998). Parametrik yaklaşımda geliştirilen bir model de METLAND modelidir.

METLAND (The Metropolitan Landscape Planning Model) modeli

Parametrik yaklaşım pratik ve uygulanabilir bir yaklaşım olarak görülmüş, toplum ihtiyaçlarının artan karmaşıklığı kadar peyzaj verilerinin artan kalite ve nitelikleri ile bağdaştırılmıştır (Ribeiro, 1998). METLAND, son 14 yıldır Massachusetts üniversitesinde disiplinler arası bir araştırma takımı tarafından geliştirilen bölgesel arazi kullanım planlamasına karşı kapsamlı bir yaklaşımdır. Bu araştırma, bugünün metropollerinin gelişimini karakterize eden kırsal alanların artan değişimlerine bir cevap niteliğinde olmuştur. Amaç, kentsel yayılmaya yol göstermek ve doğal çevre üzerindeki etkilerini azaltmaktır (www.umass.edu/larp/METLAND).

Peyzaj planlamadaki bu model 3 safhadan oluşmaktadır (Tablo 4.1). Bunlar; karma değerlendirme, alternatif planların belirlenmesi ve değerlendirmedir.

Tablo 4.1: METLAND Modelinin Planlama Safhaları (Ribeiro, 1998)

SAFHALAR	TANIMLAMA
Karma peyzaj değerlendirme	Peyzaj, ekolojik ve kamusal servis değerleri
Alternatif planlar	Peyzajın alternatif kullanımları özel ilgi gruplarının eğilimlerinin (gelişim, koruma, rekreasyon) yansıtılması
Değerlendirme	Bir amaca yönelmiş konseptler temelinde alternatif planların değerlendirilmesi

METLAND modeli geçmişteki araştırma grupları tarafından formüle edilen başlıca planlama prensiplerine cevap verecek nitelikte 4 bileşenden oluşmaktadır. Bunlar;

1. Özel kaynakların değerlendirilmesi
2. Tehlikelerin ölçülmesi
3. Gelişme uygunluğunun ölçülmesi ve
4. Ekolojik dengenin ölçülmesidir (www.umass.edu/larp/METLAND).

4.2.2. Peyzaj Planlama Süreci

Peyzaj planlamasındaki yaklaşımların her ikisinde de bahsedilen planlama süreci genel yapısıyla kentsel planlama süreci ile aynı aşamaları içermektedir fakat, peyzaj planlamasındaki analiz ve değerlendirmeler peyzaj kaynakları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu süreç en genel yapısıyla; peyzaj analizi, değerlendirilmesi, planlama önerileri ve değerlendirmeyi içermektedir (Ribeiro ve Barão, 2005).

Analizlerin değerlendirilmesi, önemli alanların birbirine karışmış yapısının açık bir şekilde ifade edilmesini sağlamaktadır. McHarg'ın değerlendirme yaklaşımı, kültürel ve tarihi kaynakları peyzaj içerisinde sadece bir alan olarak ele almaktansa insanlarla bu kaynakların başarılı adaptasyonunu göstermeyi amaçlamaktadır (McHarg, 1969).

Peyzaj planlamasında ekolojik planlama ve kentsel açık alanların planlanması temalarından bahsedilmiştir. Peyzaj planlamasının bu çalışma içerisinde irdelenecek olan teması açık alanların planlanmasıdır.

4.2.2.1. Açık Alan Planlama Sürecinin Tanımlanması

Peyzaj planlama sürecinde analizi yapılacak kaynakların tanımlanmasında ve sayılmasında Townsend (2002), kent içindeki kullanım alanlarını da bu sayıma dahil edilmesini vurgulayarak genel bir arazi kullanım analizi gerekliliğinden bahsetmiştir. Mevcut konut alanları, ticaret merkezleri, altyapı, kamusal ulaşım, mevcut park ve yeşil alanlar bu çerçeve içerisinde değerlendirilen alanlardır. Townsend, “Onondoga Creek” için yaptığı çalışmada bu adımın planlama yapılacak alanın karakteri için bilgi verdiğini ve içinde yaşayan toplumun sosyal, eğitimsel ve ekonomik olanaklarını nasıl etkilediğini ifade edeceğini savunmuştur (Townsend, 2002).

Peyzaj planlaması içerisinde yapılacak kaynak sayımını Rao (1997), 5 adımda düzenlemiştir. Birinci adım; kentin jeoloji ve su kaynaklarının sayımıdır. İkinci adım; alanın doğal tarihini araştırmak, kaydetmek ve gelişim süreci içerisinde uğradığı değişiklikleri ortaya koymaktır. Üçüncü adım; alanın içindeki ağaçlık alanların sayımı ve sınıflandırılmasıdır (Ağaçlık alan içerisindeki bitki türlerinin belirlenmesi). Dördüncü adım; mevcut sulak alanların saptanması, beşinci adım; sulak alanlardaki yaban hayatının saptanmasıdır. Süreçteki son adım ise alan içindeki tarihi ve arkeolojik alanların sayımıdır (Rao, 1997).

4.2.2.2. Peyzaj Prensiplerine Dayanan Açık Alan Planlama Sürecinin Adımları

Açık alan planlamasında peyzaj prensiplerini kullanarak kent ölçeğindeki açık alanların korunması ve zenginleştirilmesi için önerilen yaklaşım, bölgesel peyzaj yapısı ile peyzaj ekolojisinin kavramsal etkilerini ve açık alanların kullanımı ve korunması için mevcut kent planlarını birleştirmektir. Açık alanların peyzaj ekolojisi temelli planlanması yaklaşımında tanımlanan ana adımlar şunlardır.

1. Amaçların belirlenmesi
2. Bölge ve kent için verilerin toplanması
3. Bölgesel ölçekteki peyzajın incelenmesi
4. Kent ölçeğindeki baskın arazi kaplama tiplerinin (land cover) belirlenmesi
5. Peyzaj elemanlarının sayımı ve analizi
 - koridor, alan ve özel yerlerin tanımı ve sınıflandırılması
 - koridor, alan ve özel yerlerin yapısı, fonksiyonu değişim dinamiklerinin analizi
6. Açık alanların korunması ve zenginleştirilmesi için yönetim stratejilerinin kurulması
7. Ön hazırlık açık alan planının hazırlanması
8. Açık alan koruması için araçların seçilmesidir (Rao, 1997).

1. Amaçların Belirlenmesi : Amaçların saptanması tüm planlama süreçlerinin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Amaçlar, mevcut durumundan daha güzel bir gelecek durumu oluşturulmasına yardım etmektedir. Amaçların belirlenmesi kamusal katılımı içermelidir, çünkü açık alan planlamasının başarısı planın uygulamasında insanların katılımı ve işbirliği ile doğrudan ilişkilidir.

2. Bölge ve Kent İçin Verilerin Toplanması: Peyzaj ekolojik planlaması bir alanın jeomorfolojik yapısı, hidrojeolojisi, vejetasyon ve yaban hayatı gibi biyofiziksel süreçleri ile ilgili bilgilerin toplanmasını içermektedir. Bunun için eski elemanlardan en yenilere doğru sayım ile veriler toplanmaktadır. Çünkü eski bileşenler (jeomorfik yapı) daha geçici elemanları (vejetasyon, yaban hayatı) etkilemektedir (McHarg, 1969). Verilerin toplanmasında insanların katılımı önemlidir, çünkü onlar bir kentin doğal tarihi ve arazi kullanımındaki bilgiler için bir kaynak olabilmektedir. Gönüllü katılımcılarla bu veri toplama işi organize edilebilmektedir (Rao, 1997).

3. Bölgesel Ölçekteki Peyzajın İncelenmesi: Kentsel ilgi alanlarını çevreleyen bölgelerin en önemli modellerinin analizini içermektedir. Bu çalışma bölgesel jeomorfolojik yapı ve süreçlerin, bölgenin arazi kullanımı, vejetasyon ve yaban hayatı üzerindeki etkisini kavramak için araştırılmasını içermektedir. Jeomorfolojik yapı ve bunların oluşum süreci bölgesel peyzajın şekillenmesinde birebir etkili olduğundan bunların araştırılması planlama sürecinde oldukça önemlidir.

4. Kent Ölçeğinde Baskın Arazi Kaplama Tiplerinin (land cover) Belirlenmesi: Kent ölçeğinde peyzaj, detaylandırılmış çalışma ve analizler için baskın olan arazi kaplama tipleri içinde bozulmaya uğramıştır. Ana arazi kaplama tipleri farklılıklara dayanan birtakım yapılar içerisinde tanımlanmaktadır. Tanımlanacak bu alanlar; kentsel, tarımsal veya doğal alanlar olarak sınıflandırılmaktadır. Bu, peyzaj içindeki ana ağ sistemlerinin dikkate alınmasında oldukça önemlidir çünkü, bu ağ sistemlerinin peyzaj yapısı, fonksiyonu ve değişiminde önemli etkileri vardır.

5. Peyzaj Elemanlarının Sayımı ve Analizi: Her peyzajın kendine has bir modeli vardır. Bu modeller jeolojik süreçler, iklim ve topografyadaki değişiklikler, doğal ve beşeri karışıklıklar, vejetasyon tipleri, doğal süreçler ve yaban hayatı etkileşimlerine göre şekillenmektedir. Peyzaj içerisinde tanımlanan başlıca modeller; Forman ve Godran'ın yaptığı koridor, arazi parçası ve matrix sınıflandırmasıdır (Baschak ve Brown, 1995).

6. Açık Alanların Korunması ve Zenginleştirilmesi İçin Yönetim Stratejilerinin Kurulması: Bu adım biyolojik çeşitliliği arttırmak, farklı doğal alanlar arasındaki bağlantıların kurulması ve nehir kenarı alanların, ağaçlık alan ve sulak alan tamponlarının yaratılması için birtakım metotların geliştirilmesini içeren negatif akışların olduğu peyzaj birimleri için planlama ve tasarım çözümlerini içermektedir. Yönetim stratejileri, peyzaj elemanlarının yapısal ve fonksiyonel analizlerine dayandırılarak kurulmalıdır.

7. Ön Hazırlık Açık Alan Planının Gelişmesi: Süreç içerisindeki kaynak sayımı, analiz ve yönetim geliştirme safhaları süresince edinilen ve sentezi yapılan bilgilere dayanan bir ön hazırlık planı hazırlanmaktadır.

8. Açık Alan Koruması İçin Araçların Seçilmesi: Açık alan korumasındaki araçlar en uygun olanın yeniden incelenmesi ve seçilmesi için zorunlu olmayan ölçütlerdir.

4.3. Yeşil Yol Planlama Süreci

Yeşil yol planlama süreci, arazi kullanım planlamasından çok da farklı değildir. Ama farklılıklar, şehir genelinde yapılan arazi kullanım planlamasından daha küçük bir ölçekte, yörelere özgü birtakım veriler gerektirmesidir. Yeşil yolların yerel ölçeklerde planlanmaya başlaması bölgesel ölçekte yeşil yol sistemleri oluşturulmasının en iyi yoludur. Uygulanmış veya önerilen yeşil yol planlama örneklerinden yola çıkılarak, kullanılan planlama süreçleri değerlendirilmiş ve bir planlama metodolojisi geliştirilmiştir. 5 kısımdan oluşan bu metodoloji;

1. Amaç ve hedeflerin belirlenmesi
2. Doğal kaynaklar ve yapılaşmış çevrenin analizi
3. Verilerin sınıflandırılması
4. Verilerin değerlendirilmesi
5. Yeşil yol planının tanımlanmasıdır.

4.3.1. Amaç ve Hedeflerin Belirlenmesi:

Amaç ve hedefleri belirlemek için planlamacılar, yerel bölge sakinleri ile bir araya gelerek arzulanan ve gereksinim duyulan ihtiyaçların belirlenmesi amacıyla sorvey yapmaktadırlar. Bu sorveyde hem şehrin bir yeşil yol planı ile nasıl görüneceği hem de toplumun bunu nasıl onaylayacağı belirlenmiş olur. Bu şekilde bir yeşil yolun hangi fonksiyon için –rekreasyon, tarihi ve kültürel kaynakların korunması ve zenginleştirilmesi, ekonomik gelişme için olanaklar sağlaması, devingenlik ve değişkenlik gelişimi, çevreyi koruma ve restore etme- tasarlanacağını belirlemek planlama sürecinde önemli bir yol gösterici olmaktadır (Miller ve diğ., 1998).

4.3.2. Doğal ve İnsan Yapımı Kaynakların Analizi:

Bu aşama, doğal nitelikli merkezler ve lineer koridorlar ve insanların en çok rağbet gösterdiği yapılaşmış alanların envanterinin yapıldığı planlama aşamasıdır. Yapılan analiz çalışmaları, yeşil yollar için uygun alanların seçilmesinde yardımcı olmaktadır. Analiz aşaması iki şekilde sınıflandırılmaktadır;

1. Peyzaj elemanlarının saptanması (doğal kaynaklar)
2. Potansiyel çekim alanlarının değerlendirilmesi (Conine ve diğ., 2004).

1. Peyzaj Elemanlarının Saptanması -Doğal Bileşenlerin Analizi- : Çalışma alanı basit bir haritalama yada mevcut peyzaj elemanlarının listelenmesiyle tanımlanmalıdır (Baschak ve Brown, 1995). Mevcut zengin peyzaj değerlerinin ve alanların incelenmesi ile koruma ve gelişme için potansiyel alanlar saptanmaktadır (Arendt, 2004) ve bu elemanları izleyebilecek yeşil yol güzergahları oluşturulabilir (Toccolini ve diğ., 2004). Bununla beraber analiz yaparken daha önce de vurgulanan yeşil altyapıyı oluşturan elemanlar da belirlenmelidir. Bunlar;

- Su kaynakları; nehir yatakları, sulak alanlar, dereler, göller, nehirler ve havuz gibi yabanıl ve manzaralı su alanları
- Doğal alanlar; korunmuş bitki ve hayvan türleri için önemli olan arazi parçaları, su alanları yada her ikisinin olduğu alanlar, doğal ekolojik sistemler, jeolojik ve doğal açık alanlar
- Önemli bitki ve hayvan türleri ve yaban hayatı göç koridorlarını içeren tehdit altındaki habitatlar; eşsiz ve nadir türlerin tehlike altında olduğu alanlar
- Ormanlar ve ağaçlık alanlar
- Toprak ve jeolojik özellikler
- İklim; en yüksek ve en düşük sıcaklık değerleri, yağmurun en çok düştüğü aylar, kar yükseklikleri
- %15 eğimli yada daha dik alanlar ve
- Manzara noktalarıdır (Miller, 1998; Baschak, 1995; DCNR, 2003).

2. Potansiyel Çekim Alanlarının Belirlenmesi –Yapılaşmış Çevrenin Analizi- : Yapılaşmış çevre analizi ile, bağlantı sağlanabilecek potansiyel alanlar belirlenir. Bu alanlar bireylerin çeşitli aktivitelerine olanak veren ve bu aktiviteler için ayrılmış alanlardır; konut alanları, rekreasyon alanları, iş merkezleri ve ticaret alanları vb. Planlama açısından bakılırsa potansiyel yeşil yol koridorlarının başlangıç ve erişim noktaları olarak hizmet edebilecek bu nitelikte alanlara ihtiyaç vardır. Bir yeşil yol sistemi ile bağlantı kurulması için öncelikli olan alanlar sörvey katılımcıları tarafından sıralanmaktadır (Conine ve diğ., 2004). Çekim alanları sıralanacak olursa;

a) Yaşama ve çalışma alanları: Yeşil yolların çoğu mekanla eşit bağlantı mesafesi oluşturmasını sağlamak için çalışma alanı içindeki iş merkezleri ve konut alanları haritalanmalıdır (Toccolini ve diğ., 2004).

b) Yaşam merkezleri ve erişim noktaları: Bu alanlar yeşil yolların erişim noktaları olarak bağlantı sağlar. Ticaret alanları, okul ve eğitim kuruluşları, kütüphaneler, endüstri parkları, alışveriş merkezleri, yeniden gelişim alanları bu alanlara örnek gösterilebilir (Toccolini ve diğ., 2004; Arendt, 1994).

c) Ulaşım ve altyapı koridorları: Kanallar, terk edilmiş ray hatları, yaya yolları, otobüs ve tren terminalleri bu alanları ifade etmektedir (DCNR, 2003).

d) Rekreasyon nitelikli alanlar: Aktif ve pasif rekreasyon alanları, mahalle parkları, bisiklet yolları, yürüme yolları, su yolları rekreasyon niteliği taşıyan alanlardır (Tzolova, 1995).

e) Kültürel ve tarihi alanlar: Müzeler, galeriler, tarihi bölgeler, dini yapılar, savaş alanları, turist bilgilendirme merkezleri, landmarklar, turizm çekim noktaları bu alanlar içerisinde yer almaktadır (DCNR, 2003).

Yeşil yollar için yapılan doğal kaynak ve yapılaşmış çevre analizi özetlenecek olursa;

- Tarihi ve kültürel kaynaklar; köşkler, anıtlar, kırsal binalar ile tarihi bahçeler
- Doğal kaynaklar; orman alanı, su kaynakları, sulak araziler ile doğal alanların ilgi noktaları (belli tür ağaçlar, memba vs.)
- Görsel kaynaklar; panoromik bakış noktaları, patikaların manzara noktaları
- Mevcut yeşil patika ağları; fiziksel karakteristikleri (yüzey tipi, genişlik, okunaklılık, bakım durumu), yaya ve bisiklet kullanımına uygunluğu ve erişilebilirliğine göre sınıflandırılan mevcut patikalar
- İhtiyaç olanakları; bar, restoran ve piknik alanları içermesi
- Yeşil yol sistemine geçiş noktaları; otoparklar, istasyon ve otobüs durakları
- Ana ulaşım ağları; önem derecelerine göre sınıflandırılmış araç yolları ve raylı sistemler

- Kent merkezleri; 1 ha'dan büyük kentleşmiş alanlar
- Rekreasyon alanları; spor alanları, açık alanlar ve kamusal yeşil alanlar şeklinde sıralanabilmektedir (Toccolini ve diğ., 2004; Arendt, 1994).

4.3.3. Verilerin Sınıflandırılması

Çalışma alanı içindeki mevcut elemanların değerlendirilmesi iki kısımda yapılır. İlk olarak sörvey esnasında hangi elemanın ihmal edilip hangi elemanın dikkate alınacağını tanımlanmasıyla ilgili kararlar alınır. Sonrasında ise; GIS’de verilerin girilmesinin ardından tanımlanan çeşitli elemanların etkilerinin değerlendirilmesi yapılmaktadır (Toccolini ve diğ., 2004).

Peyzaj elemanları ve diğer çekim alanları ile ilgili yapılan analizler, yeşil yolu oluşturan bağlantı koridorlarının ve erişim noktalarının belirlenmesinde dikkate alınmaktadır. Böylece yeşil yolu oluşturabilecek mevcut lineer öğeler yeşil yol potansiyelleri açısından değerlendirilmektedir. Değerlendirme aşamasında Conine ve diğ. (2004), üç çeşit değerlendirme yapılması gerektiğini savunmaktadır. Bunlar;

1. Potansiyel bağlantı değerlerinin belirlenmesi
2. Mekansal uygunluğun değerlendirilmesi ve
3. Erişilebilirliğin değerlendirilmesidir.

1. Potansiyel Bağlantı Değerlerinin Belirlenmesi: Bağlantılar, çok rağbet gören alanları bağlayabilme potansiyelindeki alanlardır. Bunlar doğal yada yapılaşmış lineer öğelerdir, tanımlanan ilgi alanları arasındaki peyzajlardaki nehirler ve bunların birlikte oluşturdukları sel yatakları, ulaşım alt yapıları bunlara örnek gösterilebilir. Daha önce belirlenen çekim alanlarının hangi tip lineer öğelerle bağlanacağını belirlemek için veriler incelenmektedir. Bu aşamada GIS, doğal yada yapay öğeleri görselleştirmek açısından yardımcı olmaktadır (Conine ve diğ., 2004). Bu amaçla Baschak’ın (1995), Forman ve Godran’dan alıntı yaparak ortaya koyduğu sınıflandırmayla tüm elemanların nitelikleri belirlenerek peyzaj elemanları; arazi parçaları, koridor ve matris olarak betimlenmelidir (Tablo 4.2). Peyzaj elemanları Baschak’ın (1995), Saskatoon, Kanada’da “Güney Saskatchewan River Valley” çalışmasında yaptığı şekilde sınıflandırılabilir.

Tablo 4.2: Peyzaj Elemanlarının Analiz Ve Sınıflandırılması (Baschack ve Brown, 1995)

Peyzaj elemanları	Sınıflandırma
Nehir koridoru	
- drenaj koridorları	Koridor
- sel yatağı	Koridor
- bitişik parklar	Arazi parçası
- ulaşım ve kamusal hizmet koridorları	Koridor
- bitkilendirilmiş şevler	Koridor
- bitkilendirilmiş yaylalar	Koridor veya arazi parçası
- tarımsal araziler	Arazi parçası
Kentsel içerik/durum	
- parklar	Arazi parçası yada koridor
- ulaşım ve kamusal hizmet koridorları	Arazi parçası
- mezarlıklar	Arazi parçası
- drenaj koridorları	Koridor
- okul ve diğer enstitüler	Arazi parçası

2. Mekansal Uygunluğun Değerlendirilmesi: Bir alanın yeşil yol için uygunluğu, ölçme metoduyla belirlenir. Alan uygunluğu için 7 faktör dikkate alınıp herbiri için uyum dereceleri hesaplanır. Bu faktörler aşağıda sıralanmıştır (Conine ve diğ., 2004).

2.1. Sel yatakları içindeki alanlar: Sel yatakları nehir ekosistemlerinin sağlığı için önemli olması yanında yeşil yollar için de önemli lineer doğal alanlar sağlamaktadırlar. Çoğu ülkede yeşil yollar sel yatakları içinde kurulmaları nedeniyle başarılı olmuştur (Little, 1990).

2.2. Patika ve yollar için toprak uygunluğu: Toprak uygunluğu peyzaj planlamada dikkate alınacak önemli bir faktördür. Bu veriler doğal kaynak koruma servislerinden elde edilir. Bu analizlerle erozyon ve toprak kayma tehlikesi olan alanlar belirlenir. Toprak tipleri belirlenip, patikalar için uygunluk seviyeleri ölçülür.

2.3. Kanalizasyon hatlarına yakınlık: Literatürde görülen örneklerde kanalizasyon hatları, uygun olan yerlerde yeşil yollara dönüştürülmüştür (Little, 1990). Bu alanlar mevcut lineer koridorlar sunar, nehirler ve drenaj yolları boyunca konumlanırlar.

2.4. Parsel boyutu: Geniş parseller yeşil yol alanları için tercih edilebilen potansiyel alanlardır. Daha küçük arazi yüzeylerine nispeten uygulama olanağına sahiptirler.

2.5. Arazi mülkiyeti: Kamusal araziler özel mülkiyettekilere göre daha çok tercih edilir. Daha fazla ücret ödemekten kaçınmak için kamu mülkiyetindeki arazilerden mümkün olduğu kadar yararlanılmaktadır.

2.6. Gelecekteki arazi kullanımı: Yeşil alanları koruma yolu olarak yeşil yollar kentsel yayılım ve gelişme tehdidi altındaki alanlarda konumlandırılmaktadır. Yeşil yollar, bitişiğinde konumlanan yerleşim alanlarının arazi değerlerini arttırabilir ve mahallelerin gelişimi ile oldukça uyumludur (Arendt, 1994).

Ticaret ve endüstri kullanımları gibi arazi kullanımları, geniş yayılım yüzeyleri ile arazilerin büyük kısmını tüketmektedir. Bu nedenle yeşil yolları ticaret ve endüstri alanlarının gelecekte konumlanacağı alanlara yerleştirmek uygundur. Böylece diğer doğal alanları tamponlayan bir alan yaratılmış olur. Gelişmeye açık ticaret ve endüstri alanları, açık alanlar ve su kalitesini tehdit eden alanlar daha öncelikli derecede yeşil yol yapımı için uygun alanlardır. Açık alanlar üzerinde geleceğin tarımsal kullanımlı arazileri gibi daha az tehdit oluşturan alanların yeşil yollar için uygulanabilirlik seviyeleri düşüktür.

2.7. Mevcut gelişme: Yeşil yollar, doğal çevreyi sürdürmek için yeşil alanları korumada, henüz gelişmemiş alanlarda konumlandırılmalıdır. Gelişmemiş alanlar daha fazla uygulama kapasitesine, gelişen alanlar da daha az uygulama potansiyeline sahip alanlardır. Yeşil yollar birçok arazi kullanımı içerisinde geçmesine rağmen genelde en doğal olan alanlar tercih edilmektedir (Conine ve diğ., 2004).

Yukarıda açıklanan tüm bu mekansal uygunluk değerlendirmeleri özetlenecek olursa yeşil yol için uygun alanlar şu şekilde sıralanabilir.

- Sel yatakları yeşil yollar için uygun olabilir
- Toprak tipleri belirlenip patikalar için uygun alanlar belirlenir
- Altyapı ve ulaşım hatları boyunca yeşil yollar oluşturulabilir
- Geniş alanlar daha uygundur
- Kamu mülkiyetindeki alanlar özel mülkiyettekilere kıyasla daha uygundur
- Kentsel yayılımın önlenmesi için geleceğin endüstri ve ticaret merkezlerinin gelişim göstereceği alanlara konumlandırılmalıdır
- Gelişmemiş doğal alanlarda yeşil yol planları uygulanmalıdır.

3. Erişilebilirliğin Değerlendirilmesi: Mekansal uygunluk değerlendirilmesinden sonra erişilebilirlik potansiyeli de tanımlanmalıdır. Erişilebilirliğin değerlendirilmesinde; ulaşılabilirlik ve yakınlık analizi incelenir. Bir mekan alansal olarak uygun olduğu halde kullanıcılara mevcut ulaşım altyapısı nedeniyle geçiş imkanı vermeyebilir. Ulaşılabilirlik, mekansal uygunluk katmanı ile tampon yol hatları sıralarının kesişim noktalarının belirlenmesi yolu ile hesaplanmaktadır. Uygunluk çokgenlerinin caddelerle kesişen alanları “1” ile derecelendirilirken izole edilmiş çokgenler “0” ile derecelendirilir.

Yakınlık derecesi hesaplamasında; okul ve parklar dışındaki tüm uğrak alanları, iş merkezleri, satış yerleri ve konutların yer aldığı yeni bir katman hazırlanır. Tüm bu talep alanları 10 dakikalık yürüyüşlere imkan vermesi için 800m’lik bir tampon alanla sınırlandırılır. Tampon içine düşen alanlar “1” değerini alırken dışındaki alanlar “0” değerini alır. Mesela bir okul, park, konut alanları, iş merkezleri ve satış noktalarına çok yakın ise daha yüksek bir bağlantı önceliğine sahiptir.

4.3.4. Verilerin Değerlendirilmesi:

Alana ait önemli kaynakların, başlangıç noktası ve erişim noktası olarak hizmet sunabilecek ilgi noktalarının sınıflandırılması, çalışma alanını karşılayan bir veya daha fazla alanın, terk edilmiş demiryolu veya su alanlarını izlemesi, çalışma alanının genel bileşimindeki hatların tanımlanması bu değerlendirme açısından önemlidir. Bu aşamada iki adım izlenmektedir.

1. Bireysel değerlendirmelerin kombinasyonu: Dataların GIS’e girilmesi, farklı temaların kapsanmasına izin vermektedir. Analiz aşaması mevcut kaynakların yapısını ortaya çıkarmaktadır. Tehlikeli kentleşme ve yoğunluklar da bu esnada belirlenmektedir.

2. Karma değer biçme prosedürünün değerlendirilmesi: Patikaların, ağ sistemi ile ilgi çekici elemanları ilişki içine koyma olanağı, patikaların önemlerine göre sınıflandırılmasına izin vermektedir. Böylece birinci derecede önemli patikalar, ikinci derecede önemli yeşil patikalar belirlenebilmektedir (Toccolini ve diğ., 2004).

Birinci derecede önemli patikalar;

- Kentsel alanları ana yeşil yol ile bağlayan patikalar
- Ana yeşil yoldan ayrılan büyük ilgi alanlarına ulaşım imkanı veren patikalar
- Kent alanlarını bir diğerine bağlayan patikalar
- Kent alanları ile kırsal alanları bağlayan patikalardır.

Bunlar niteliksel bir değerlendirme sürecidir, bu değerlendirmeyeyle hem doğal hem de ağ sistemi içerisinde kompleks bir yapı oluşturabilecek lineer hatlar uygun bir seçim yapma imkanı sunmaktadır.

4.3.5. Yeşil Yol Planının Tanımlanması:

Planlama süreci içerisinde yer alan diğer aşamalardaki önemli noktaların sonuçlarını kullanarak yeşil yol planı tanımlanmaktadır. Planlama amacını taşıyan

- a. ağ sistemini tamamlamaya gerek duyulan kısımları ve
- b. mevcut patikaların gelişimi için gerekli çalışmaları tanımlamak önemlidir.

Bu aşamada, ağ sistemine dahil edilmeyen ve sistemin önemli ilgi alanlarını oluşturan elemanların, bağlantıdaki öncelikler arasına dahil edilmesinin vurgulanması/tanımlanması gibi değerlendirmeler planın oluşturulmasında önem teşkil etmektedir.

Yeşil yollar içindeki bağlantı kısımları şu amaçlar için planlanmalıdır.

- ana yeşil yol aks sisteminin kurulması
- mevcut yeşil ağ sistemi ile ana yeşil yolun bağlanması
- mevcut yeşil ağ sisteminin çeşitli kısımlarının bağlanması
- mevcut yeşil ağ sistemi ile önemli ilgi alanlarının arasındaki bağlantıların sağlanması (Toccolini ve diğ., 2004).

Çeşitli bağlantı olasılıklarının yanı sıra tarihi, mimari ve doğal kaynakların bağlanabileceği en kısa güzergahlar yeşil yol patikaları için tercih edilmelidir.

Yeşil yollar için tanımlanan tüm bu planlama süreçleri, kentsel gelişim alanlarında kentsel yayılımı önlemek ve doğal nitelikli alanların kent dokusu içerisinde yok

olmasını önlemek amacıyla yeşil yolların planlanmasının önemini tekrar vurgulamaktadır. Doğal peyzaj kaynakları ve yapılaşmış çevrenin birbiri ile uyumlu ve doğal yaşama zarar vermeyecek şekilde planlaması ve doğanın kent içine sokulması yeşil yolların başlıca amacını oluşturmaktadır. Kentsel alanlardaki peyzaj kaynaklarının analizi ve değerlendirilmesi yapıldıktan ve tüm bunlardan çıkan genel niteliği –rekreasyon, tarihi alan, koruma alanı- belirlendikten sonra hedeflenen amaca ulaşmak yolunda yeşil yol planlamasının tanımlanması yapılmaktadır.

4.4. Yeşil Yol Planlama Örnekleri

Peyzaj planlamasında yeşil yol planlaması, Amerika'dan sonra Avrupada'da hızla yayılmaya başlamış ve özelliklerinin geleneksel peyzaj değerlendirme metotlarına dayanması yanında toplumsal değerleri de dikkate alması nedeniyle yeşil yol planlama yaklaşımının postmodern eleştirilere uygun bir yanıt olarak görünmesini sağlamamıştır. Bu yeşil yol akımı çoğu ülkede gerek küçük gerekse büyük ölçeklerde planlanmıştır. Bu örneklerden bazıları bu çalışma içerisinde değerlendirilmiştir.

1. Portekizde Planlanmış Yeşil Yol Örnekleri

The Sintra Greenway: Portekizde'ki bu yeşil yol planması, peyzaj ve çevre koruma amaçlı önerilen bir yeşil yoldur. Planlama alanı sınırları içerisinde bu alanı ulusal ve uluslararası düzeyde nadir peyzaj değeri yapan bir çok peyzaj zenginliği bulunmaktadır. Artan kentsel genişleme ile ilgili problemlere de dikkat çekilerek peyzaj kalitesini korumak ve arttırmak için yeşil yol kavramını desteklemişlerdir. Mevcut peyzaj kalitesi değerlendirildikten sonra kalitenin artırılmasında; alanın peyzaj kalite ve çeşitliliğini uluslararası bir değere ulaştırmak, turizmi arttırmak, rekreasyonu arttırmak, doğal ve kültürel mirası rehabilite ve restore edecek programlar uygulamak, metropoliten alanda kültürel bir merkez yaratmak gibi bir nitelik oluşturmada kültürel peyzaj karakteri ile ilgili imajını vurgulamak amaçlanarak bir planlama yapılmıştır. Sintra için planlanan yeşil yol ağ sisteminin bir altyapı sistemi olarak anlaşılması vurgulanmış bunun da topluma kaliteli bir yaşam sunmak ve sürdürülebilir gelişime erişmek için bir adım olabileceği ifade edilmiştir. Bu amaçla yapılan planlama Ahern'in (1995) ifade ettiği gibi korumacı (protective) yaklaşımla yapılmıştır (Ribeiro ve Barao, 2004), (Şekil 4.3).



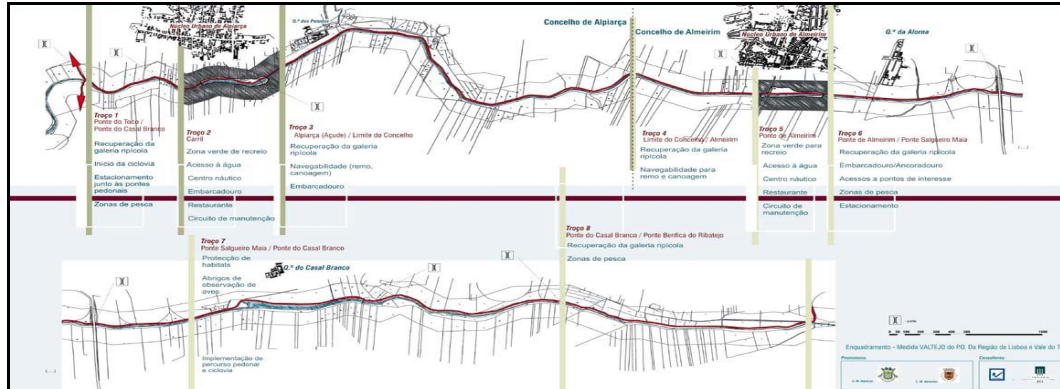
Şekil 4.3: Sintra Yeşil Yol Planı (Ribeiro ve Barao, 2004)

The Greenway of Villa-Franca-de-Xira Hills: Doğal, tarihi ve kültürel mirası koruma amaçlı bir yeşil yol planlamasıdır. Bu planlama ve tasarım için doğal, tarihi, kültürel kaynakların tanımlanmasındaki önem vurgulanmış, analiz için cadde ve patika ağ sistemleri, tarihi/kültürel ilgi noktalarının analizi yapılmıştır. Jeomorfolojik yapı analizi sonucu dağların görsel nitelikleri ile mikroklimatik özelliklerinin kente ve kentsel rekreasyon alanlarına yakınlığı alanın potansiyelini ortaya koymuştur. Bu planlama da korumacı (protective) ve savunmalı (defensive) strateji ile yapılmıştır (Şekil 4.4).



Şekil 4.4: Villa-Franca-de-Xira Hills Yeşil Yol Planı (Ribeiro ve Barao, 2004)

Alpiarca Drenaj Kanalı: Ana su kaynağı boyunca uzanan bu koridorun planlanmasındaki amaç, mevcut su hattını, doğal vejetasyonu ve rekreasyon özelliklerini sürdürerek tampon bir zon yaratmak suretiyle savunmalı (defensive) bir strateji geliştirmişlerdir (Şekil 4.5).

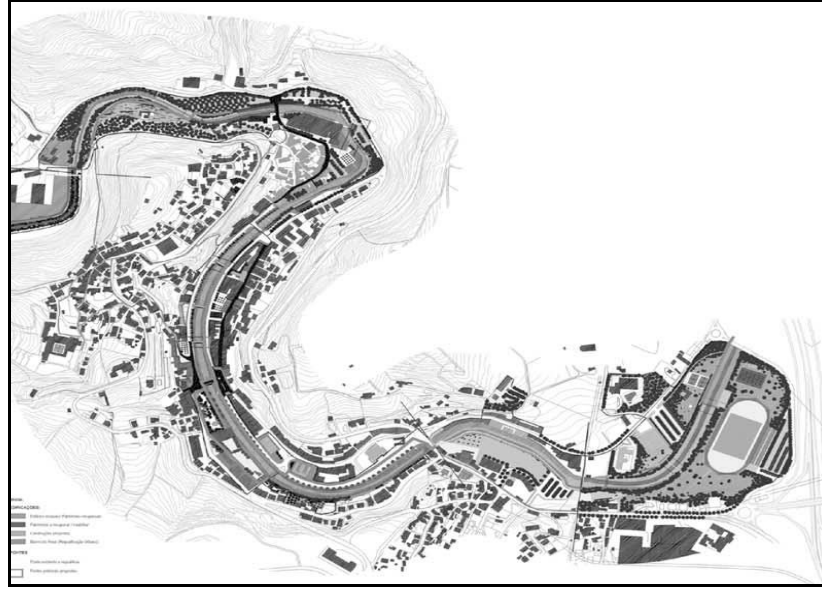


Şekil 4.5: Alpiarca Yeşil Yolu Genel Planı (Ribeiro ve Barao, 2004)



Şekil 4.6. Alpiarca Mevcut Hali (Solda) ve Öneri Patikaları (Sağda) (Ribeiro ve Barao, 2004)

Alenquer Greenway: Bu yeşil yol planlamasının stratejisi; doğal ve kültürel değerlerin olduğu nehir boyunca mevcut alanları ve arazileri, nitelikleri yüksek değerde olan kamusal alanlar ile birleştirecek yeni bir ağ sistemi ile bağlanmasıdır (Şekil 4.7).

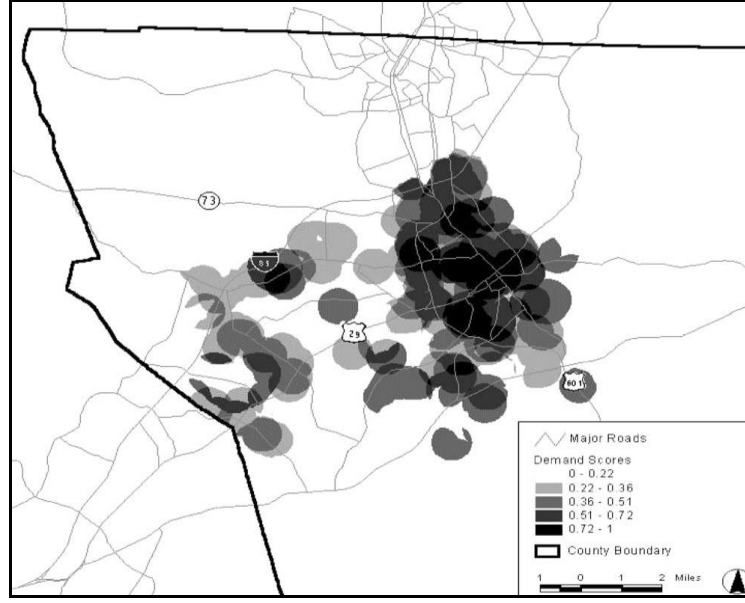


Şekil 4.7: Alenquer Yeşil Yolu Genel Planı (Ribeiro ve Barao, 2004)



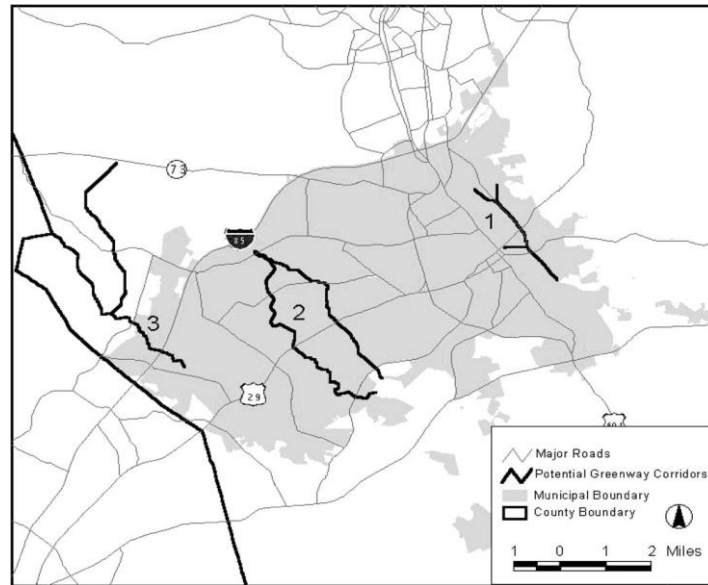
Şekil 4.8: Alenquer Mevcut Durum (Solda) ve Öneri Durumu (Sağda) (Ribeiro ve Barao, 2004)

2. City of Concord, North Carolina: Concord şehri için yapılan planda geleceğin yeşil yol koridorları tanımlanmıştır. Bu koridorlar çevresel koruma, rekreasyon ve alternatif ulaşım gibi birçok amaca hizmet etmektedir. Kentte büyüme baskısı sonucu kaybolacak açık alanları korumak için bağlanmış arazilere duyulan ihtiyaç vurgulanmıştır. Alanın yerel özellikleri dikkate alınarak bir metodoloji belirlenmiştir. Arazideki çekim noktaları ve lineer özellikler belirlenmiş, yeşil yol koridorunun konumlanması için birtakım değerlendirme faktörleri (parsel büyüklüğü, gelecek arazi kullanımı, kamusal-özel sahipliğinde olması) kullanılmış ve bağlantıya ihtiyaç duyulan alanlar ile daha az ihtiyaç duyulan alanlar haritalanıp yeşil yol koridorları belirlenmiştir (Şekil 4.9).



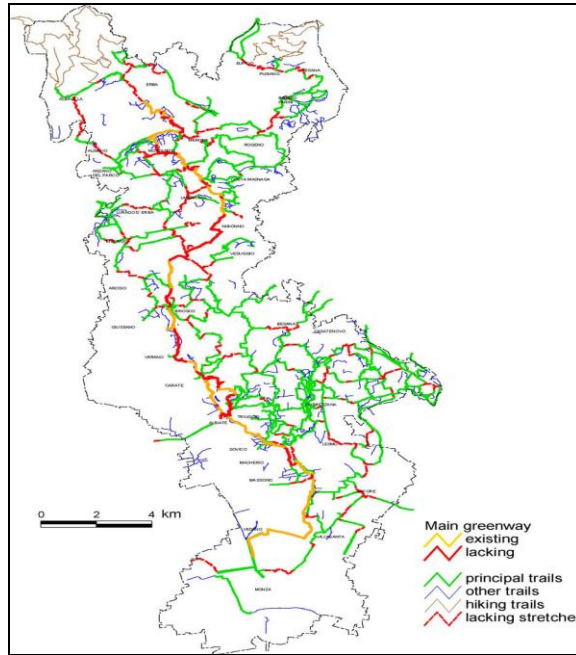
Şekil 4.9: Talep Alanları Haritası, Daha Koyu Alanlar Bağlantıya İhtiyaç Duyulan Alanlar (Conine ve diğ., 2004)

Sonuç olarak yoğun kentleşme olan bu alanda mevcut kentsel karaktere rağmen yeşil yolun alternatif bir ulaşım ve rekreasyon güzergahı sunacağı bir alan tanımlanmış, mevcut nehir lineer bağlantı sağlayabilecek potansiyel bir kaynak olarak değerlendirilmiştir. Birisi çok amaçlı, diğeri daha çok kırsal yeşil alanları koruma amaçlı, üçüncüsü ise şehrin daha az kentsel bölgesinde kırsal yeşil alanları koruyacak bir yeşil yol oluşturmak amacıyla yeşil yollar planlanmıştır (Conine ve diğ., 2004), (Şekil 4.10).



Şekil 4.10: Planlama Süreci İle Tanımlanan Yeşil Yol Planı (Conine ve diğ., 2004)

3. Lambro River Valley Greenway System: İtalya’da, bölgesel ölçekte yeşil yol planlaması için tanımlanan metodolojinin yerel bir ölçekte uygulanmış örneğidir. Yoğun nüfusa sahip ve doğal elemanların korunması ile beraber insanlara rekreasyon olanağı sunabilecek, peyzaj değerleri ve tarihi niteliklere sahip bir alanda bir yeşil yol planlaması yapılmıştır. Bu planda % 80’i alanda zaten mevcut bulunan yeşil patikaları da katarak yeni bir yeşil yol sistemi kurmak amaçlanmıştır. Yeşil yol planı için mevcut kaynak, patika ve erişim noktalarının analizi yapılmış ve değerlendirilmiştir. Daha sonra patika ve çekim noktalarını birleştiren seçenekler değerlendirilmiştir.

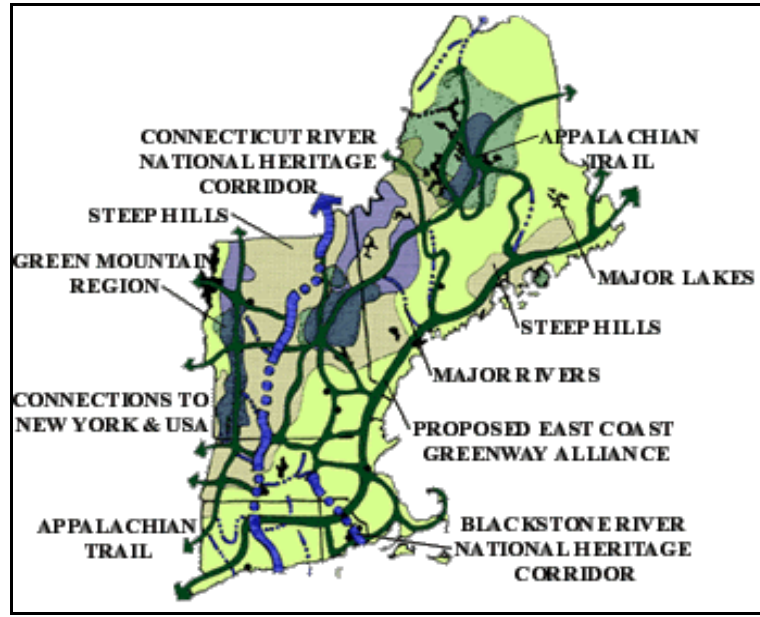


Şekil 4.11: Lambro River Valley Yeşil Yol Planı (Toccolini ve diğ., 2004)

Ana yeşil yola bağlı kısa güzergahlarla önemli öğelere bağlanan ikinci derecedeki yeşil yollar oluşturulmuştur (Şekil 4.11). Bu plan ile alanda mevcut olan patikalar yeniden keşfedilmiş ve ağ sistemi oluşturularak korunmalarına imkan verilmiştir (Toccolini ve diğ., 2004).

4. The New England Greenway Vision Plan: Massachusetts Üniversitesinde 1999-2000 arasında ASLA’nın 100.yıl konferansı için hazırlanmıştır. New England’daki altı eyalete –Connecticut, Massachusetts, Marine, New Hampshire, Rhode Island ve Vermont- ait planı New England genişliğinde bir yeşil yol planı ile birleştirmek amaçlanmıştır (Şekil 4.12). Bu bölge için yeşil yol ihtiyacı oldukça önemlidir. Alanın peyzajı kuzeyden güneye dağ, nehir ve tepelerle şekillenmekte ve eyalet sınırları bu

doğal peyzaja cevap vermemektedir. Bu planla metropoliten alanlardan daha dağlık ve tepelik olan alanda bu peyzajın yarısının yeşil yol ve yeşil alan olarak kullanılması önerilmiştir ve bu alandaki yeşil yolların önemli faydaları üzerinde durulmuştur. Önemli doğal sistemleri özellikle nehir, sahil kenarı, dağ sırtlarını ekolojik açıdan korumakta, biyolojik çeşitliliği sürdürmekte ve yaban hayatı göçleri için imkan sağlamaktadır. İkinci olarak metropoliten ve kırsal bölgelerde insanlara yürüyüş, koşu, bisiklete binme, yüzme, botla gezinti gibi geniş açık hava rekreasyon olanağı sunmaktadır. Üçüncü olarak da toplumu önemli tarihi miras ve kültürel değerler ile bağlayan bir yeşil yol ağı sunmaktadır (Fabos, 2004).



Şekil 4.12: The New England Yeşil Yol Öneri Planı (Fabos, 2004)

5. Ankara Yeşil Yol Planı: Türkiye’de planlanan ilk yeşil yol çalışması Ankara’da yapılmıştır. Bu planın amacı; metropoliten ölçekte giderek parçalanmış yada izole edilmiş doğal alanların sürekliliğini sağlamak, kent içi ve yakın çevresindeki orman alanlarını korumak, doğal, kültürel ve yapılaşmış çevrenin bağlantı yolları olarak halkın rahatça erişmesine imkan sağlamak ve rekreasyon için uygun mekanlar oluşturmak olmuştur. Ankara’da yeşil yol planlamasının bu amaçları için geniş kapsamlı bir yeşil yol sistemi uygun görülmüştür. Genel olarak vadi ve yükselti grupları gibi doğal yapıları, mevcut çevre yolunun bir bölümünü izleyen bununla beraber farklı kullanımdaki açık ve yeşil alan sistemleri ile ilişki kurarak seçenekler sunan bir yeşil yol sistemidir. Ankara için önerilen projede İmrahor vadisi, Eymir ve Mogan göllerini kapsayan koridor, çevre yolu boyunca uzanarak Bayındır ve Çubuk barajlarını kapsamaktadır. Bu koridor aynı zamanda manzara yolu olarak da

değerlendirilmiştir. Çubuk ve Bayındır barajları suya dayalı rekreasyon aktiviteleri için geniş su yüzeyleri, doğal bitki örtüsü ve yakın çevresiyle çeşitli rekreatif etkinliklere olanak sunmaktadır. Önerilen koridor içerisinde köşk bahçesi, elçilik, sefaret bahçeleri gibi halkın kullanımına açık olmayan ama görsel ve organik bağlantı kurulabilen açık alanların yanısıra halkın kullanımına açık alanlar da yer almaktadır. Bu çalışmayla Ankara kenti için ekolojik, biyolojik, coğrafi, kültürel değerlere sahip alanları birbirine bağlayan ve yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan bir yeşil yol önerisi geliştirilmiştir (Arslan ve diğ., 2004).

Şekil 4.13. Ankara Kenti Yeşil Yol Öneri Planı (Arslan ve diğ., 2004)

5. BÖLÜM: YEŞİL YOL PLANLAMA SÜRECİNİN İSTANBUL İÇİN UYGULANABİLİRLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Yeşil yollar ile ilgili kavramsal açıklamalar ve planlama aşamalarının anlatılmasından sonra bu bölümde, yapılan yeşil yol çalışmalarının İstanbul kenti için uygulanabilirliği anlatılmaktadır. Öncelikle İstanbul'daki yeşil alan durumu ve yeşil alanlar ile ilgili olumsuzluklar ifade edilmekte daha sonra yeşil yolların İstanbul kenti için uygulanabilecek yeşil yol önerisi için yerel ölçekte seçilen Haliç bölgesinin genel durumu incelenmekte ve son olarak ise yeşil yol planlama kriterleri açısından Haliç çalışma alanı değerlendirilmekte ve uygulama süreçleri belirtilmektedir.

5.1. İstanbul'da Yeşil Alanlar

İstanbul'da mevcut açık alanların tarihsel gelişimi incelendiğinde yeşil alanlar üzerindeki baskıların arttığı ve peyzaj birimlerinin kentsel kullanımlar arasında yok olmaya başladığı ortaya çıkmıştır. Hızlı nüfus artışı, kentleşme gibi birtakım etkiler nedeniyle varolan açık ve yeşil alanlar tahrip edilmeye, bu alanlar gecekondulaşma için potansiyel oluşturmaya başlamış ve bu gibi süreçler İstanbul'un kentsel silüetini olumsuz etkilemiş, yeşil dokusunda bozulmalara neden olmuştur.

5.1.1.İstanbul'daki Açık Alanların Tarihsel Gelişimi

Osmanlı dönemi öncesinde Haliç'in karşı kıyısı-Galata bölgesi, çok sınırlı bir toprak parçası üzerinde kurulmuştur. Bu bölgenin sur duvarları dışında kuzeye doğru yükselen yamaçları tam bir orman karakterindedir. Boğaziçi kıyılarında çok seyrek yerleşmeler ve genel olarak doğa ve yeşil büyük ölçüde yer almıştır (Şekil 5.1), (Şekil 5.2).



Şekil 5.1: Boğaziçi ve Haliç Çevresi Yerleşimler (İstanbul haritaları, 1990)



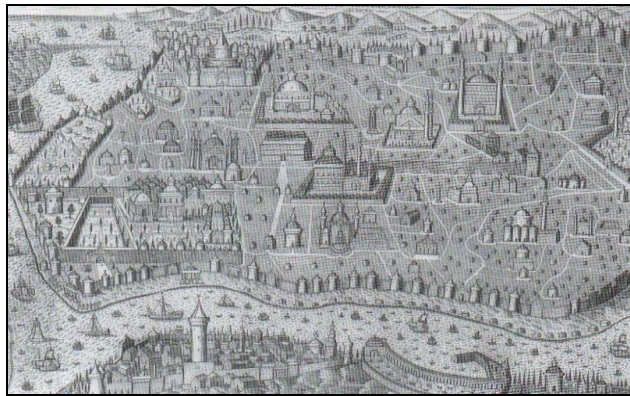
Şekil 5.2: 1422 Yılı İstanbul Kenti (Yüçetürk, 2001)

Fatih Sultan Mehmet, 1453'te İstanbul'u aldıktan sonra kenti yeni yapılarla zenginleştirip kente yeni bir karakter kazandırmak için çalışmalarda bulunmuştur. Bununla birlikte yeni yapılar yanında ağaç da kullanılmaya başlanmıştır. Evlerin yanı sıra, dini yapıların bulunması ve mezarlık şeklindeki alanların varolması kentte yeşil dokuyu yerleştirmiştir (Sezgin, 1996).

Fetihten sonra, Haliç ve Boğaziçi'nde padişah ve üst düzey yöneticilere ait köşk ve saray bahçelerinin yanı sıra mesire olarak düzenlenen alanların sayısı da artmış ve İstanbul bir uçtan bir uca yeşille donanmıştır. 16.yy sonralarında eski Türk mahallelerinde yeşil alanlar olarak evlerin bahçeleri gösterilmektedir (Şekil 5.3). Türk bahçeleri, insanı şehir yaşamından uzaklaştıran; toz, gürültü ve gösterişten uzak, sıcak, içe dönük yeşilin hakim olduğu sakin, özel açık mekanlardır. Konut daima bahçeye yani kendi içine açıldığından bahçe ile konut organik bir bütünlük kurar (Şekil 5.4). Her bahçenin konutuyla yaptığı bu bütünlük şehrin genel dokusunu oluşturmada önemli rol oynamıştır (Aydın, 1993; Evyapan, 1972).



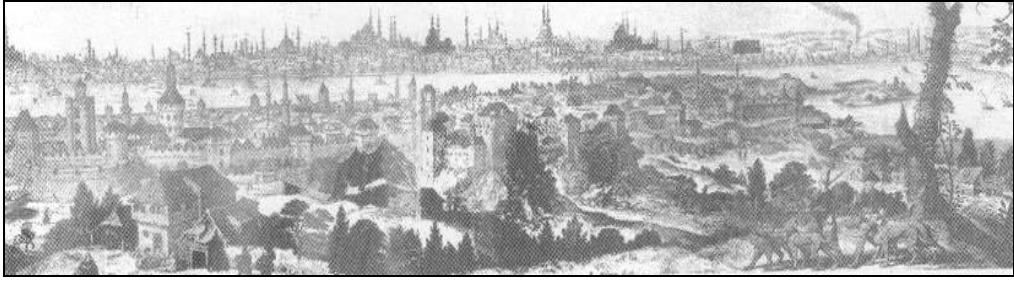
Şekil 5.3: 16.yy İstanbul Kenti (Yüçetürk, 2001)



Şekil 5.4: 1662 Yılı İstanbul Kenti (Yüçetürk, 2001)

İstanbul şehrinin silüetini güzelleştiren ve halkın topluca yeşil alan ihtiyacını karşılayan şifalı içme sularını da içeren tarihi değeri olan mesireler, hasbahçeler, çayırklar, korular, mezarlıklar, ayrıca dini ve sivil merkezlerin çevreleri geniş alanlar kaplayan parklar durumundaydılar. Boğaziçi, Marmara ve Haliç kıyılarında ve sırtlarında yer alan mesire ve korular eski İstanbul'un geleneksel yeşil dokusunu oluşturan ve bugünkü parkların yerini tutan sosyal açık alanlar olmuştur. Mesire alanı olarak, büyük bir doğa parçasını kaplayan ve tercihen manzaraya ve denize açılan vadiler kullanılmıştır (Aydın, 1993).

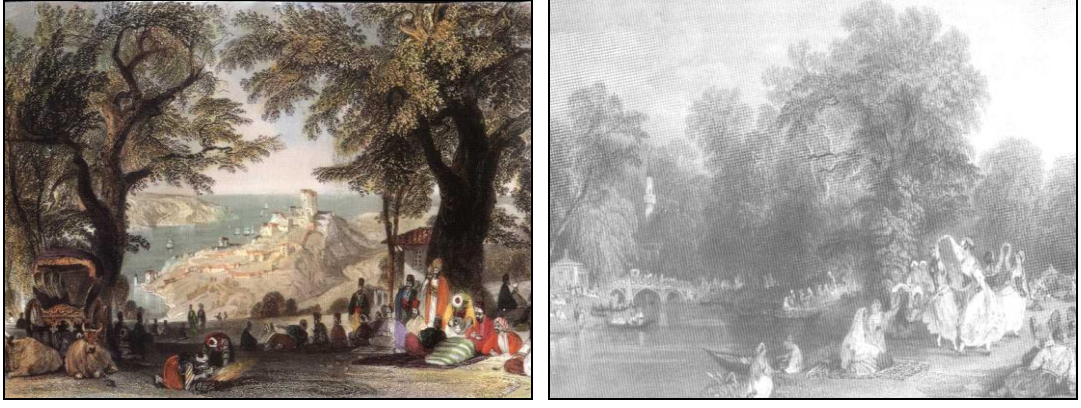
17.yy başlarında köşk, kasır bahçelerinde artış olmuş; padişahlar ve yöneticiler, Boğaziçi ve Haliç'te sahip oldukları yeşil alanlarda eğlenceler ve kayık yarışları düzenlemişlerdir (Şekil5.5). 17.yy.da yaşanan Lale Devrinde, batıdan esinlenerek düzenlenen ve süslenen padişah ve vezir bahçeleri, boş zamanların geçirilmesi amacıyla düzenlenmiş **ilk açık alanlar** olarak kabul edilmektedir (Eyice, 2001).



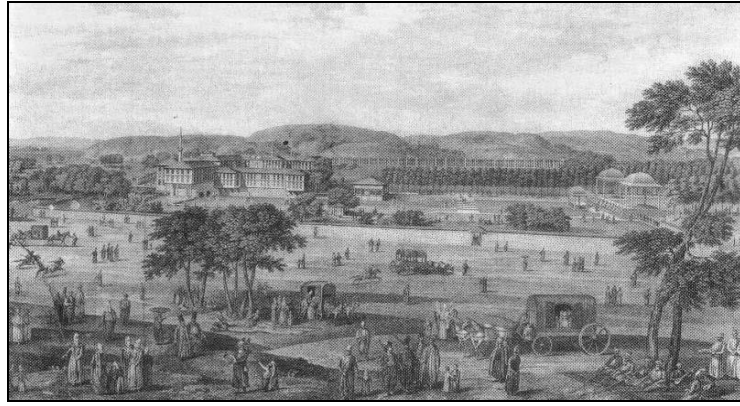
Şekil 5.5: 17.yy Başı Haliç'in Güney Silüeti (Yüçetürk, 2001)

Kağıthane'de Çağlayan'da Sadabad, Üsküdar'da Şerefabad, Çengelköy'de Bağışerah, Fındıklı'da Emnabad, Kağıthane'de Hürevabad, Ortaköy-Kuruçeşme arasında Huyaunabad, Topkapı yakınlarında Vezir bahçesi en önemli hasbahçelerdir.

En çok ilgi çeken mesireler; Kağıthane ve Göksu'dur. Kağıthane'nin tüm İstanbul halkının kullanımına açılması da bu dönemde gerçekleşmiştir (Şekil 5.6). 19.yy ortalarına kadar halk mesireleri kullanmıştır (www.istanbul.net.tr). Mesire alanı olarak bahçeler, bostanlar, kırlar, dere ağzı çayırkları, ağaçlıklı alanlar, tepeler, manzaralı dutluklar, su kenarları, güzel içme sularının bulunduğu yerler kullanılmıştır (Sezgin, 1996; Dil, 2004), (Şekil 5.7). 16.yy.da İstanbul halkına uzak gelen güzel manzaralı tepeler (Çamlıca, Yuşa) yeşillikli dere ağızları, koyklar, vadiler (İstinye, Tarabya, Büyükdere, Çubuklu) 18.yy insanına yakın gelmeye başlamıştır (Dil, 2004).



Şekil 5.6: Yuşa Tepesi (Solda) ve Kağıthane Bölgesi (Sağda) (Yücetürk, 2001)

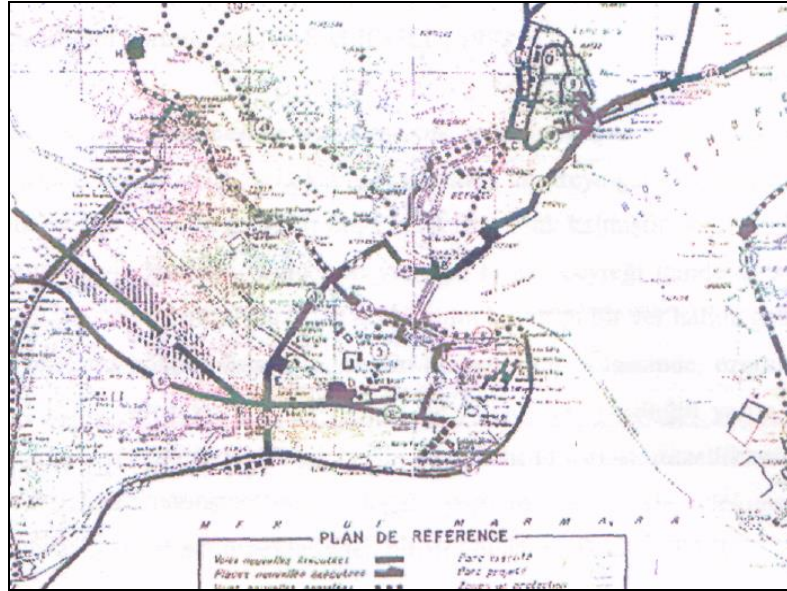


Şekil 5.7: 18.yy Sonunda Sadabad Sarayı (Yücetürk, 2001)

19.yy.da Tanzimatla gelen batılılaşma nedeniyle halk evlerinden çıkmaya ve doğaya özlem duymaya başlamıştır. Park anlayışının ise Avrupa'daki kadar gelişmediği ve İstanbul halkının rekreasyon ihtiyacını asillerin, konak ve saray bahçelerinde; halkın da mesire, çayır ve bahçelerde giderdiği görülmüştür (Berberoğlu, 2004). İstanbul'un ilk parkı ise; 1854'te Sultanahmet meydanında inşa edilmiş “Yeni millet” adındaki parktır. Osmanlı döneminde yapılan bir diğer park da Gülhane parkı'dır. Bu şekilde mevcut yeşil alanın fonksiyon değiştirerek halka açılması gerçekleştirilmiştir

19.yy'ın ikinci yarısında, kentin büyümesi ve açık alanların azalması ve devlet örgütünde batılılaşma çabaları ile “Belediye Parkları” olarak düzenlenen ve belediyelerce bakılan bir dizi mekan oluşturulmuştur. Bunların ilki Büyük Çamlıca'da halka açılan parktır. 19.yy sonlarında “Tepebaşı Belediye Bahçesi”, “Taksim Belediye Bahçesi”, “Bakırköy Belediye Bahçesi” de halka açılmıştır (Sezgin, 1996; Dil, 2004).

Cumhuriyet dönemi ile 1932 yılında yeşil alanların kentsel alanda planlı bir şekilde düzenlenmesine başlanmıştır. Özellikle nüfusun kalabalık olduğu şehirlerde Avrupa ve Amerika’da 19.yy.ın ikinci yarısında görüldüğü gibi şehirlerin yeşillendirilmesi için planlar yapılmaya başlanmıştır (Evyapan,1972). 20. yy’ın başında, Amerika’daki Güzel Şehir (City Beautiful) akımı, Amerikan kentlerine yeni bir düzen ve birliktelik getirmeye çalıştığı sıralarda, İstanbul için de benzer bir proje hazırlanmıştır. Projede imzası olan kişi, Paris Belediyesi mimari bölümü genel müfettişi, beaux-arts eğitilmiş, “Joseph Antoine Bouvard’dır.” 19. yy başından beri Paris, Osmanlı elit toplumunun gözünde Batı kültürü ve estetiğinin doruğu olarak görülmüştür. Bu nedenle Paris’in bu seçkin mimarının, sahip olduğu bilgi ve yetenekten dolayı İstanbul’un çağ dışı kalmış kent imajını yenileyecek kişi olduğuna yürekten inanılmıştır. Bouvard’ın avan projesi, İstanbul için tamamıyla yeni bir imaj önermektedir. Fransız mimar İstanbul’un bazı mekanlarında beaux-arts ilkelerini kent dokusuna uygulayarak, düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkarılması ve ilgi çeken alanların açılması gibi uygulamalara gitmiştir (www.istanbul.net.tr). İstanbul için 20.yy.ın ilk yarısı sonlarına doğru (1936) kent planlaması ile görevlendirilen Fransız şehirci H.Prost’un çalışmaları, batı tipi yeşil alan düzeninin ilk planlaması olmuştur (Şekil 5.8).



Şekil 5.8: 1937 Yılında Hazırlanan Prost Haritası (Berberoğlu, 2004)

Prost’un İstanbul için önerdiği geniş yeşil kuşak; Saraçhane-Fatih arası, kara surlarının yanında Trakya topraklarında surlara paralel 500 m.lik yeşil şerit, İstanbul’un antik saray kalıntılarının olduğu Sultan Ahmet camii güneyinde,

Dolmabahçe'den başlayarak kuzeybatı yönünde ilerleyip Harbiye mektebi yanından dolaşarak eski Ermeni mezarlığını ve eski Taksim kışlasını sınırları içine alıp Taksim meydanında son bulan büyük bir yeşil alan oluşturmuştur (Sezgin, 1996; Dil, 2004).

Tarih içerisinde İstanbul'daki açık alanlar irdelendiğinde, ilk açık alan kullanımının, saray ve köşk bahçelerinin yeşil alanlar olarak kullanılmasıyla başladığı görülmüştür. Önceleri padişah ve yöneticilerin şahsına özel olarak kullandıkları alanlar iken daha sonra bu alanlar, halka açılmış ve insanların yeşile duyduğu özlemi mesire alanlarında, korular ve mezarlık alanlarında karşıladıkları görülmüştür. 19.yy.da ilk parkların yapılmasından sonra açık alanlar kentsel ölçekte planlanmaya başlanmıştır. Bouvard ve Prost'un planları batı tipli açık alanlar planlanmasının öncüleri olmuştur.

5.1.2. İstanbul'daki Açık Alanların Mevcut Durumu ve Açık Alan İhtiyacı

İstanbul kentinde son 25 yılda artan nüfus, kentsel yeşil alanların giderek azalması ve kısmen yok edilmesine, böylece insanların rekreasyon ihtiyaçlarını karşılayacakları alanların da buna bağlı olarak azalmasına veya kısıtlanmış alanlarda açık alanlar oluşturulmasına neden olmuştur.

Aksoy (2001), 1975 yılında kişi başına düşen 2,3 m²/kişi yeşil alan miktarının 2000 yılında 1,9 m²/kişiye düştüğünü ifade etmiştir. Bu oranlar ise İstanbul'daki nüfus artış hızının yeşil alan yaratılmasındaki artış hızından daha fazla olduğunu vurgulamaktadır.

Mevcut aktif ve pasif yeşil alanların kişi başına düşen miktarları, kabul edilen standartlara uymamakta, hatta bu orana erişememektedir. Belediye tarafından yapılan araştırmalar sonucunda kişi başına düşen yeşil alan miktarı çocuk oyun alanlarında 0,02 m²/kişi, park alanlarında 1,5 m²/kişi, spor alanlarında 0,05 m²/kişi, fidanlık ve orman alanlarında 0,9 m²/kişi, koru alanlarında 0,6 m²/kişi, mezarlık alanlarında 0,6 m²/kişi olarak saptanmıştır. Tüm aktif ve pasif yeşil alanlar toplandığında İstanbul Belediyesi sınırları içindeki yeşil alanların kişi başına düşen toplam miktarı ise 5 m²'dir (İBB, 2001). Bu sonuçlar İmar Bakanlığı tarafından belirtilen

- mahalle parkları için 2 m² /kişi
- şehir parkı için 3,5 m²/kişi

- aktif rekreasyon alanı olarak kullanılan alanlar için 2,7 m²/kişi standartları karşılamadığını göstermekte ve rekreasyon ihtiyaçlarını karşılaması açısından uygun olmamaktadır.

İstanbul kentinin yeşil alan durumu nüfus-alan ilişkisi dışında bu alanların kent içindeki konumlanmalarına göre de değerlendirildiğinde kişi başına düşen aktif yeşil alanın 10.5 m²/kişi ile Eminönü'nde en fazla, 0.1 m²/kişi ile Esenler'de ise en az olduğu görülmüştür (Aksoy, 2001). Bu da kent içindeki yeşil alanların dağılımının da etki alanları itibariyle homojen bir dağılım göstermediğini kanıtlamaktadır.

Tüm bu problemler ışığında görülen yeşil alanların miktarının alansal olarak arttırılmasından önce niteliksel kullanım yoğunluğunun arttırılması gerektiği sonucuna varılmıştır.

5.1.3. Yeşil Alan Sisteminin Kentsel Doku İçerisindeki Planlama Sorunları

İstanbul genelindeki doğal yeşil alanlar, genellikle kentin çeperlerinde, yer yer de yapılaşmış alanlar içerisinde yer alan, kentin doğal flora ve faunasının türlerini barındıran, yeşil alanların fiziksel ve ekolojik işlevlerini gerçekleştiren, büyük ölçekteki yeşil alanlardır. Kentin yeşil sisteminin oluşmasında omurga oluşturabilecek olan ormanlar kentin kuzeyinde yoğunlaşmıştır. Doğal alanlar, yerleşmelerin nispeten daha az olduğu Karadeniz kıyılarında nemli ormanların parçalar halinde korunduğu yerlerdedir. Kentin su ihtiyacını karşılayan havza alanları da orman alanlarına komşu ve Tem otoyolu kuzeyinde yer almaktadır (Dil, 2004). Bu alanlar rekreasyon amaçlı kullanılmaktadır. Doğal yeşil alan büyüklüğü 136 ha'dır ve kişi başına 0.1 m² alan düşmektedir (Aksoy, 2001). Kent içerisindeki doğal yeşil alanlar ile yapılaşmış çevredeki açık alanların İstanbul içerisindeki potansiyeli incelendiğinde, çevresel etkenler ve insan faktörü yanlış yönelmelere ve yeşil alanların gitgide azalmasına neden olmuş, bunun yanında bir takım planlama eksiklikleri de buna katkıda bulunmuştur.

Murat Dil İstanbul'un yeşil alan sisteminin planlama kriterleri açısından irdelenmesi (2004) isimli tezinde yeşil alanları; çeşitlilik, yeterlilik, hiyerarşi, erişilebilirlik ve süreklilik kriterlerine göre değerlendirmiş ve şu sonuçları elde etmiştir.

1. İstanbul Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde kent bütününde yeşil alan çeşitliliği sağlanmamaktadır.
2. Mevcut aktif yeşil alanlar olan park, çocuk oyun ve spor alanlarının İstanbul mahallelerinin büyük bir kısmında standartlara göre yetersiz olduğu ortaya çıkmaktadır.
3. Boğaz'ın her iki yakası kentin Marmara sahil kesimleri, Haliç çevresi, Bahçelievler, Bayrampaşa, Eyüp ve Gaziosmanpaşa'nın büyük bir kısmı gibi planlı gelişen alanlar dışında kent ölçeğindeki aktif yeşil alan sistemi bütününde bir hiyerarşi bulunmamaktadır.
4. Kent parkları için Boğaz'ın her iki yakası, E5 güneyi, Bahçelievler, Güngören, Bayrampaşa ve Ümraniye dışındaki bölgelerde erişilebilirlik zayıftır. Bu durum kent parklarının konumundan kaynaklanmaktadır.
5. Mevcut yeşil sistemin kent bütününde bir süreklilik teşkil etmediği görülmektedir.

Yeşil alanların planlamasındaki bu eksiklikler, açık alanların kent içinde kopuk kopuk olarak yer almasına, bir süreklilik oluşturmamasına ve yapılaşmış çevre içerisindeki etkisini ve dokusunu kaybetmesine neden olmaktadır. İnsanların erişemediği ve yerleşme alanlarından uzakta konumlanan rekreasyon nitelikli doğal alanlar ise, kent içi rekreasyon ihtiyacının gündelik hayatta karşılanmasına imkan tanımamaktadır. Bu nedenle insanlar kent merkezinden uzakta fakat doğal yaşam ile iç içe olan ve son günlerde popülerliği artan Zekeriyaköy, Kemerburgaz vb. alanlarda inşa edilmiş konutlara rağbet göstermeye başlamışlardır. Bu gibi eksiklikler dikkate alınarak yeşil alanların planlanması üzerinde durulmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır.

5.2. Çalışma Alanının (Haliç) Genel Durumu

İstanbul kentinin mevcut yeşil alan durumu incelendiğinde ve yeşil alan ihtiyacı ortaya konulduğunda birtakım olumsuzluklarla karşılaşılmıştır. Bu çalışma içerisinde mevcut yeşil alan potansiyeli ele alındıktan sonra yeşil alan sisteminin planlama kriterlerine göre değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan olumsuzluklar ışığında

İstanbul kenti için Avrupa ve Amerika’da hızla gelişen modern peyzaj planlama kavramı içindeki yeşil yolların, bir çözüm sunabileceği vurgulanarak Haliç’teki uygulanabilirliği ve potansiyeli irdelenmektedir.

5.2.1. Yeşil Yollar İçin Yerel Ölçekte Alan Seçimi

Haliç, gerçekte İstanbul’un 550. yılını kutladığımız fethi ile birlikte kendisini artık yeryüzünün bütün kültürlerine kapatmış, birçok kültürün birlikte yaşayıp, dünyaya dün, bugün ve gelecekte de örnek olan bir medeniyete ev sahipliği yapmıştır. İstanbul’un fethinden sonra Türklerin ilk yerleştikleri yerler Haliç kıyıları olmuş ve bugünkü çoğulcu dokusunun temelleri de burada atılmıştır. Boğaziçi’nin iki kıtayı ve doğuyla batıyı birleştiren ve ayrıştıran bir medeniyet timsali olması gibi Haliç de, Fatih-Beyoğlu, Eyüp-Galata vb. diye kurabileceğimiz ikilemleri karşılıklı her iki yakaya da dizen bir iç İstanbul, çekirdek İstanbul olarak kabul edilmektedir. Haliç semti İstanbul’un dokusuna ait her niteliğin birer numunesini barındırmaktadır. Evliyalari, kabristanlari, meyhaneleri, eğlence yerleri, çömlekçileri, kibar insanlari, bıçkınlari, yan kesicileri, Rumlari, Yahudileri, vb. gibi alt ve elit kültürün bütün numuneleri Haliç semti içinde mevcuttur (Çiftçi, 2003). Özellikle Türk İstanbul’un değerleri olarak bildiğimiz ve barındırdığımız bütün kültürel motiflerin ilk oluşma mekanı Haliç ve çevresidir. İlk yerleşme bölgesi olması nedeniyle de İstanbul’a ait ne varsa hepsi bu semitten çoğalmış ve etrafa yayılmıştır. Tüm bu nedenlerden dolayı İstanbul’un karakteristiğini taşıyan çekirdek bir İstanbul’da yani Haliç’te yeşil yolların uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi uygun görülmüştür.

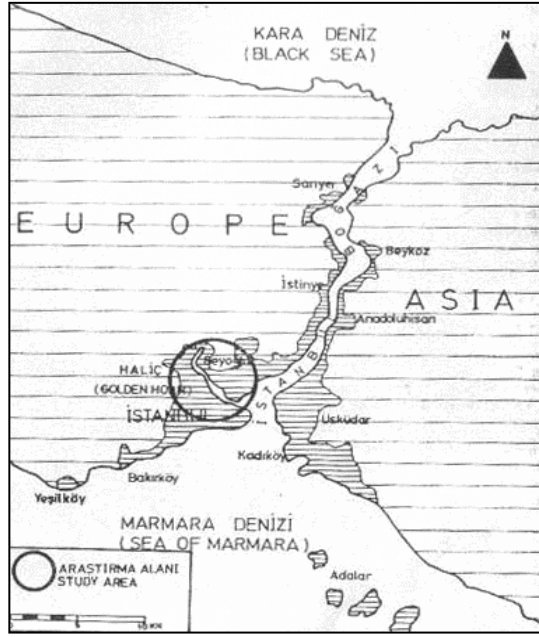
5.2.2. Haliç’in Coğrafi Konumu ve Oluşumu

Altın Boynuz, İstanbul ile Beyoğlu’nun bulunduğu platoları birbirinden ayıran Haliç’e eski çağda verilmiş bir addır. Denizin, kendisine ulaşan akarsu yatağının bir bölümünü kaplamasıyla meydana gelen bu oluşum şekliyle fiziki coğrafyada ria terimiyle ifade edilen derin körfez tipinin en güzel örneklerinden olan yapının jeomorfolojik adı olan Arapça “Haliç” sözcüğü, İstanbul Haliç’inin kent açısından taşıdığı önemden dolayı Osmanlılar döneminden bu yana bir özel isim haline gelmiş, birçok semti kapsayan bir kent bölgesi adı olmuştur (Eyice, 1982).

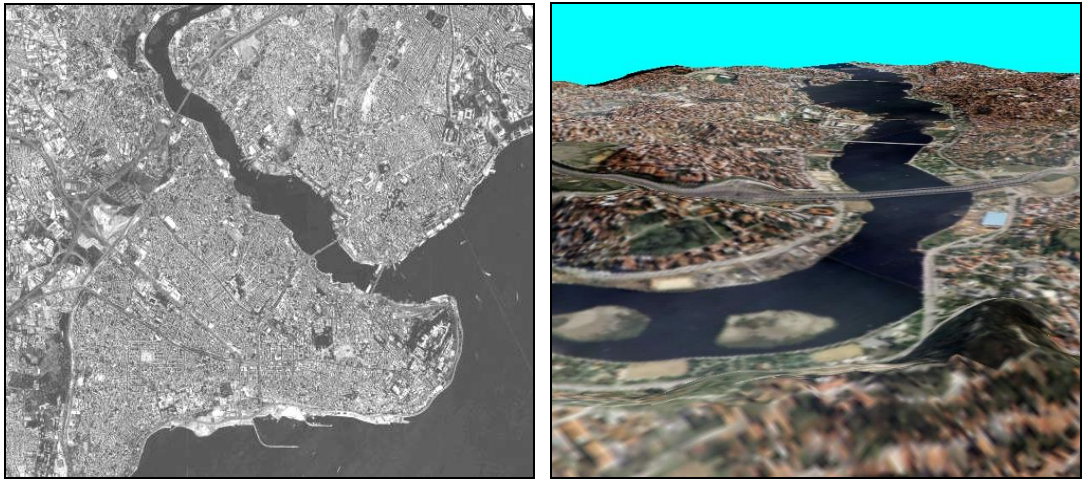
İstanbul ve Beyoğlu arasında yer alan, biçimi yaya benzeyen, İstanbul'un plato niteliğinde olan toprak yapısını parçalayan çok sayıda vadiden en önemlilerinden biri olan Haliç, Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin birleşmesiyle oluşan bir akarsu ağzının Buzul çağında sular altında kalmasıyla meydana gelmiştir (Eyice, 2001), (Şekil 5.9). II. ve III. zamanlarda son buzullaşma döneminde meydana gelen tektonik olaylar sonucunda Boğaziçi gibi Haliç yatağı da kırılmış ve bir akarsu vadisine dönüşmüştür. IV. zamanda son buzul çağı sonrasında denizler yükselince, sular derin vadiyi hızla kapamış ve İstanbul Haliç'i meydana gelmiştir. Çatalca yarımadasının güneydoğu ucunda, Boğaziçi girişinde denizin yaptığı Haliç, İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayırmaktadır (Şekil 5.10). Denizin içlere ilerlemesi, yaklaşık 7-8 bin yıl önce gerçekleşmiştir (Berberoğlu, 2004, Paşalıoğlu, 1993).



Şekil 5.9: İstanbulun Konumu (İstanbul haritaları, 1990)



Şekil 5.10: Haliç'in İstanbul İçindeki Konumu (Altınçekiç, 1988)



Şekil 5.11: Haliç'in Uydu Fotoğrafı Ve Topoğrafik Görünümü

Haliç, 8 km.lik uzunluğu, Eyüp-Hasköy açıkları arasında 200m Kasımpaşa önlerinde ise 700m'lik genişliği ile hafif yay çizerek Boğaz'a boynuz biçiminde eklenmiş bir koydur (Şekil 5.11). Haliç kıyı uzunluğu, İstanbul ili toplam kıyı uzunluğunun %7 sini oluşturmaktadır (Eyice, 1982).

5.2.3. Kent İçin Önemi

Çatalca yarımadasının güneydoğu ucunda, Boğaziçi'nin girişinde doğal bir oluşum olan Haliç, coğrafi mekanı İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayıran, su

yoluna koşut uzanan tepe, yamaç ve vadilerden oluşan topografik yapısı ile İstanbul'u sosyal, kültürel ve fiziki anlamda taçlandıran bir oluşumdur. Haliç'i özel yapan niteliklerden birkaçı; ilginç topografyası, doğal yapının yerleşim alanları açısından sunduğu potansiyeller ve farklı genişlikteki kıyı şerididir. Haliç, doğal limanı çevresinde birbirine bakışumlu kıyı alanları, vadiler, tepeler ve yamaçlar ile tanımlıdır. Yerleşme açısından son derece elverişli koşullar sunan bu mikro ortamın iki yakasında İstanbul'a günümüzde bir dünya kenti kimliği veren silueti ortaya çıkmıştır. Bu görünüm, Roma, Bizans, Osmanlı dönemleri mimarlık ve planlama ilkelerinin bir ürünüdür. Haliç ve çevresi; mimari, tarihi, estetik ve sanat özelliği bulunan ve bir arada bulunmaları sebebiyle kültürel yapının somut görünümü ile doğal elemanların birlikte kent imajını vurguladıkları bir bölgedir (Yenen ve Yüçetürk, 2003).

Ülkenin baş şehrinin deniz yoluyla dış çevrelerle bağlantısını sağlayan ve böylece gerçek anlamı ile İstanbul'un limanı durumuna gelen Haliç'in, Eski Bizans döneminden beri kıyı hatları ve özellikle Eminönü ve Galata semtleri ticaret merkezi haline gelmiştir. Eminönü-Unkapanı arası, daha çok gemilerin boşalttığı mallarla bağlantılı olarak ticaret bölgesi haline gelmiştir. Haliç'in güney kıyısı, Türk döneminde Eminönü'nden Ayvansaray'a doğru yoğun bir yerleşmeye sahne olmuştur. Modern taşıt sistemlerinin kurulmasıyla Haliç'teki ulaşım da daha kolaylaşmıştır. Yeni açılan veya genişletilen ana arterlerin üzerinde işleyen tramvay hatları, İstanbul ve Galata'nın dağınık semtlerini birbirine bağlamış, Haliç'in üzerinde yapılan iki köprü, iki yaka arasında ulaşımı kolaylaştırmıştır (Şekil 5.12). Kentin coğrafi olarak birbirinden kopuk bölgelerinin, İstanbul, Galata, Üsküdar ve Boğaz köylerinin bağlantıları ise Şirket-i Hayriye vapurları sayesinde sağlanmıştır (Eyice, 2001).

Haliç'in iki yakası arasındaki karşıtlık günümüze kadar gelmiştir. İstanbul ve Galata hala değişik görünümde dirler. İstanbul'un silueti cami ve külliyelerin kubbe ve minareleriyle belirlenmeye devam ederken, Galata tarafının batılı görünümü, bazıları yirmi katı aşan binaların inşasıyla daha da belirginleşmiştir.



Şekil 5.12: Haliç'in Ulaşım Güzergahı (Eyice, 1982)

İstanbul'un tarihsel süreç içerisinde gösterdiği gelişmede de Haliç'in varlığının temel etkenlerden biri olduğu önemle vurgulanmış, İstanbul boğazının, Çanakkale boğazına üstünlüğünün ve çekim nedeninin belirleyicisi olarak Haliç'in varlığı gösterilmiştir (Suher, 1996 sf.6).

5.2.4. Haliç'in Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişim ve Kullanımları

Tarih öncesinde ilk insanların akarsuların başlangıç noktalarında yerleştikleri ve burada tarımla uğraştıkları bilinmektedir. İlk çağın Haliç'i suları sakın ve tertemiz, girintili çıkıntılı yamaçları yeşillikler ve ormanlarla kaplı, kıyıları küçük koylarla bezenmiş bir kanal olmuştur. Bu koylar tarih boyunca liman görevi yapmıştır. Esas yerleşme bölgesinin Haliç'in sonunda birkaç yerde olduğu da tahmin edilmektedir. Ortaçağ'da Haliç, Akdeniz'in ve yakın doğunun en önemli ve hareketli ticaret merkezi olmuştur. Bizans'ta da Osmanlı döneminde de başkent olan İstanbul'da, Haliç hem önemli bir liman, hem de önemli bir donanma üssü olmuştur. Bu sebepten Haliç kıyıları arasında denizden Haliç'e girişleri önlemek amacıyla kalın bir demir zincir çekilmiştir (Eyice, 2001; Yücetürk, 2001).

Bizans döneminde Haliç'in güney kıyısında iş, ticaret, denizcilik, dini tesisler ile dolu bir bölge olmasına karşılık, kuzey kıyısında surlarla çevrili Galata bulunmaktadır (Şekil 5.13). Burada doğal halini koruyan orman ve yeşilliklerin Haliç kıyısı boyunca devam ettiği tahmin edilmektedir (Berberoğlu, 2004). Bizans devrinde Haliç kıyılarındaki mahalleler, sur kapıları ve iskeleler, arkalarındaki kilise ve manastırlarla adlandırılmaktaydı. En batıdan Sirkeciye kadar bir çoğu da yok olan kapılar şunlardır: Ayvansaray, Balat, Kungos, Fener, Petri, Yeni, Aya, Cibali, Tüfekhane, Unkapanı, Ayazma, Odun, Zindan, Balık pazarı, Yeni Camii, Bahçe (Eyice, 2001).

Şekil 5.13: Bizans Döneminde Haliç'teki Kullanımlar (Ortaylı, 2003)

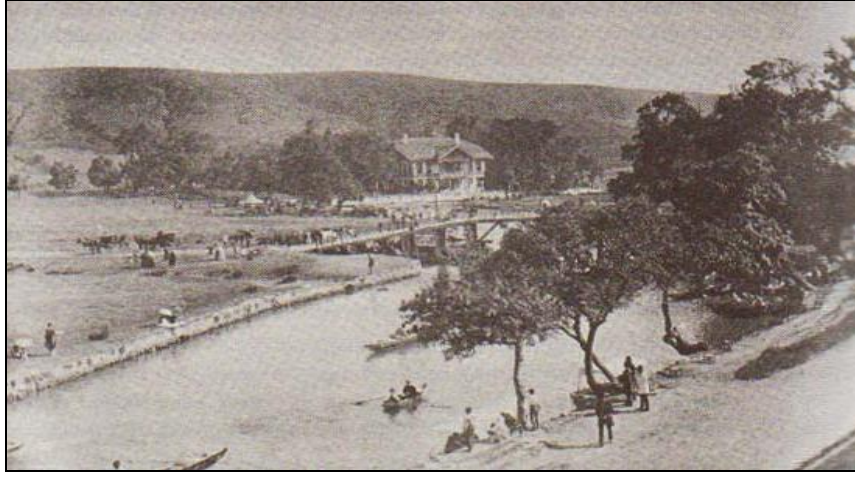
gelişmeye paralel olarak, Haliç'in güney kıyısında Eminönü'nden Ayvansaray'a doğru yoğun bir yerleşme de başlamıştır (Paşalıoğlu, 1993).

15. yy.ın ilk yıllarında, denizle surlar arasında geniş bir alanda uzanan kıyı bandını evler işgal etmiştir. Marmara kıyıları kum altında kalıp viraneye dönünce Altın boynuz'a (Haliç) göç başlamıştır. Bu dönemde başkentin ticaret merkezlerini, dolayısıyla da en canlı kesimini Haliç kenarı oluşturmaktadır. Bu sahil ne kadar canlıysa diğer semtler de o kadar ölü durumda kalmıştır (Berberoğlu, 2004).

Haliç'in özellikle üst kesimi şehir halkının açık havaya, kıra ve yeşil alanlara çıkma ihtiyacına olanak veren bir bölge durumunda olmuştur. Haliç kıyıları Lale devrinde; Sadabad eğlenceleri, kayık gezintilerinin yapıldığı bir yer ve güzel köşklerle, korularla süslü bir alan olmuştur (Paşalıoğlu, 1993). 20.yy başlarına kadar ünlü bir mesire yeri olan Kağıthane deresinin iki yanındaki yamaçlar ve Alibey deresiyle birlikte Haliç'e kavuştukları yerin kıyılarında pek çok yalı, köşk, kasır, çağlayan, çeşme ve sahil saray yapılmıştır. Haliç derinliklerindeki bu alan, bir deniz sahilinden çok, Asyalı zevklerin bir ürünü ile Fransız saray bahçelerinin karışımı olarak tasarlanmıştır. Lale devri Sadabadı, Kağıthane mesiresi, Sadabad kasrı, Gümüş Cetvel diye adlandırılan Kağıthane deresi 17.yy.ın başındaki devrin güzellikleri arasında yer almıştır (Mülayim, 2003; Eyice, 1982), (Şekil 5. 14), (Şekil 5.15).

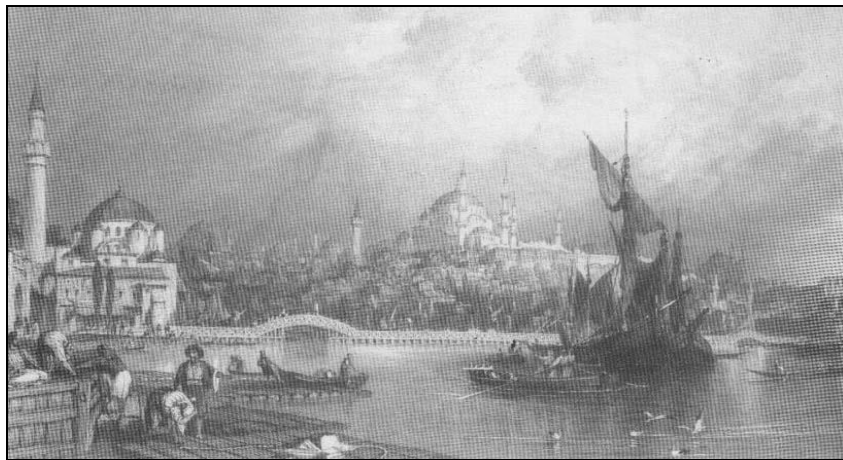


Şekil 5.14: Cedvel-i Sim Kıyısında, 18.Yy Sonundaki Durumuyla Cirit Meydanı (Mülayim, 2003)



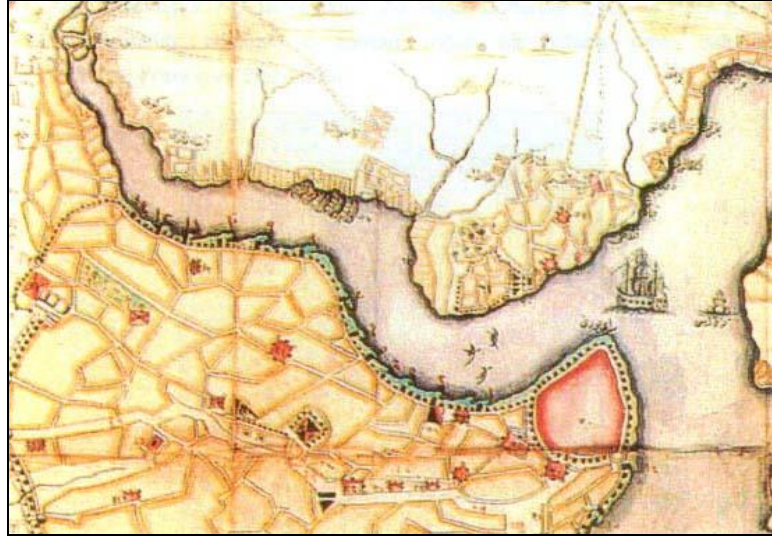
Şekil 5.15: 20.yy Başlarında Henüz Yıkılmamış Olan Ahşap Köprülerden Biri, Bir Köşk ve Ağaçlık Alanlarıyla Kağıthane Deresi (Mülayim, 2003)

Fetih'ten sonra 17.yy başına kadar Kağıthane sönük bir yer olmakla birlikte, bölgede 200 kadar bağlı, bahçeli ev ve değirmenin olduğu bilinmektedir. Ayrıca çok sayıdaki ayazma, buranın çok daha eskilerden beri halkın ziyaretine açık olduğunu göstermektedir. Böylece Haliç'in yukarı kesimi aynen Boğaziçi gibi su kıyısında, ağaçlar arasında yazlık yalıların sıralandığı bir sayfiye semti olmuştur. Fatih Sultan Mehmet'in Haliç'te tersane yaptırmassından sonra Kasımpaşa-Hasköy semtleri Türklerin de yerleşmesiyle genişlemeye başlamıştır (Sezgin, 1996), (Şekil 5.16). 17.yy sonlarında İstanbul, bahçeleri ve diğer yapılarıyla da tam anlamıyla Türk şehri görünümünü kazanmıştır. Bu dönemde oluşan bahçeler; şehir içi bahçeler (Topkapı Sarayı bahçesi), çevre saray ve kasır bahçeleri ve kıyı bahçeleri olarak gruplandırılabilir (Berberoğlu, 2004).



Şekil 5.16.: Kasımpaşa Bölgesinden Kent Görünümü (Yüçetürk, 2001)

Haliç kıyıları tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olduğundan, kıyıların bazı kesimleri Gayri Müslimlerin (Yahudi, Rum, Ermeni) yoğun olarak yerleştiği alanlar olarak kalmıştır ve özellikle Eminönü'nde 16.yy.a kadar da topluca Yahudiler yaşamıştır. Eminönü bölgesinde yaşayan Yahudiler, 17.yy.da Hasköy ve Balat'a yerleşmişlerdir. Unkapanı, Küçükpazar, Cibali semtleri ise Karadeniz kıyısından gelen halkın yerleşim yeri olmuştur (Şekil 5.17). Fener ve çevresi ise Rumların yoğunlaştığı bölge olmuş ve Rum ileri gelenlerinin, kıyı boyunca uzanan kagir yapıları evleri, konakları yapılmıştır (Berberoğlu, 2004).

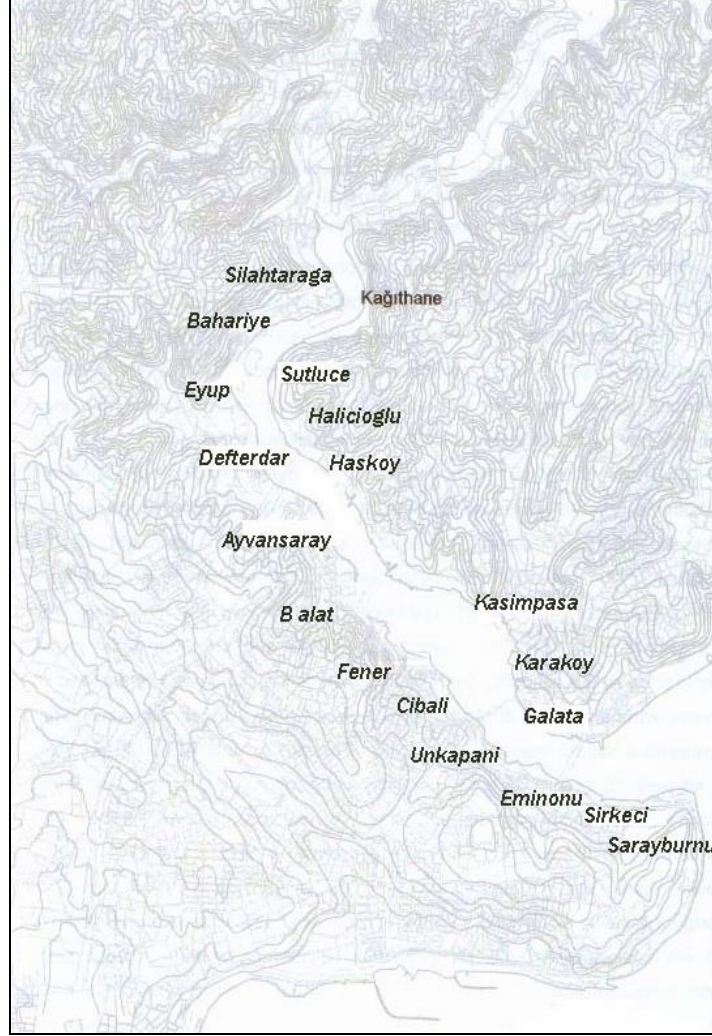


Şekil 5.17: 17.yy.da Haliç (İstanbul haritaları, 1990)

Osmanlı döneminde Haliç'in doğal güzelliğine zarar gelmemesi için birçok tedbir alınmıştır. Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'u fethinden sonra bir kararname çıkarmış ve Haliç kıyılarıyla tepelerinde tarım ve hayvancılığı yasaklamıştır. Çünkü Haliç ve çevresindeki doğal güzelliğin bozulmasına razı olmamıştır (İSKİ, 1988). Erozyonun önlenmesi ve erozyon sonucu Haliç'in dolmasını engellemek için Alibeyköy ve Kağıthane'nin Haliç'e bakan yamaçlarının ağaçlandırılması ve eğrelti otu ile çalı süpürgesi türü bitkilerle donatılmasını istemiş; ayrıca bu bölgelerde ziraatı yasaklamıştır. Böylece Haliç'in doğal güzelliklerinin yitirilmemesine uzun bir süre katkıda bulunan Fatih'in kararnamesi olmuştur (İBB, 2003).

Haliç yakınındaki semt ve mevkiler sıralanacak olursa İstanbul yakasındakiler; Sarayburnu, Sirkeci, Eminönü, Rüstem Paşa, Yemiş iskelesi, Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçük Mustafa Paşa, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp,

Bahariye, Silahtarğa ve Haliç'in batı kesiminde Alibeyköy, Beyoğlu yakasındakiler; Galata, Karaköy, Perşembe pazarı, Azapkapı, Kasımpaşa, Hasköy, Halıcıoğlu, Sütluçe ve Haliç'in doğu kesimindeki Kağıthane'dir (Eyice, 1982), (Şekil 5.18).



Şekil 5.18: Haliç Semtleri (Önem, 2004)

Cumhuriyet ile birlikte, Haliç eski romantik görünümünü günden güne gelişen sosyo-ekonomik şartların baskısı altında kaybetmiştir. 1950'li yıllara kadar bir liman ve ticaret şehri olan İstanbul, şehir planlarının yanlış yapılması, Haliç çevresinin kimliğine sanayileşmenin de eklenmesiyle çehresi yavaş yavaş değişmeye başlamıştır. Yüzyıllardır Fatih kanunnamesiyle korunan Haliç kıyıları; fabrika, imalathane, depo ve antrepoların, gecekonduların işgaline uğramıştır. Yapılan hatalardan geri dönülemeyince Haliç'in memba tarafı çamurla dolmuş, Valide Sultan Köprüsü (Eski Galata Köprüsü) ile Eyüp Sultan Camii arasında su derinliği yer yer yarım metrenin altına kadar düşmüş, sanayi atıklarıyla ve atık sularla kirlenmiş ve

açık fosseptik haline gelmiştir. Bir zamanların sandallar ve kayıklarla dolaşılan Haliç'i sandalların hareket edemediği havasız ölü bir lagün haline dönüşmüştür (Berberoğlu, 2004; İSKİ, 1988).

Haliç, kentin merkezinde yer almasına rağmen çağlar boyu her iki yakasındaki yamaçları bahçe ve bağlarıyla, meşe, akasya, servi yada meyve ağaçlarıyla sakin suları, şirin koylarıyla kıyılarında mesireye gelinen, temiz hava solunan balık tutulan yemyeşil ve masmavi bir doğa harikası olarak kalmıştır. Ama 2000 yıla yakın böyle korunan Haliç 20.yy'ın sonlarına doğru sanayi atıkları, kanalizasyon suları, mezbaha atıklarının berbat ettiği bir pislik yuvası haline gelmiştir (Eyice, 1982).

İstanbul kenti bütününde olduğu gibi Haliç de 1970'li yıllarda yeşil alan planlamasından yoksun kalmıştır. Haliç'te sadece mezarlıklar ve askeri bölgeler içinde kalan eski büyük bahçeler bulunmaktadır. Eyüp sırtlarını kaplayan Eyüp mezarlığının servileri neredeyse Haliç sırtlarının eski çağlardan bugüne kalan tek yeşili haline gelmiştir (Şekil 5.19).



Şekil 5.19: Eyüp Bölgesinden Görünüş (Yücetürk, 2001)

Haliçteki sanayi ve depolama etkinliklerinin kıyı bandında yer alması nedeniyle, çevre kirliliği ve ulaşım sorunları ortaya çıkmaktadır. Bu kuruluşların kaldırılıp, bu alanın yeşil alan, kültürel alan olarak düzenlenmesi düşünülmüş, 1980'lerde bu rehabilite çalışmalarına başlanmıştır (Paşalıoğlu, 1993). Haliç'in kurtarılmasında; ilk olarak Haliç'i kirlüten etkenlere son vererek çevre düzenini sağlamak amaçlanmış Haliç'in iki yakasında bulunan konut ve işyerlerine başka yerlere taşınmaları için bildirimlerde bulunulmuş bununla beraber kamulaştırma da yapılmıştır. Haliç

kıyısında bulunan bazı tesislerin faaliyetleri de Büyükşehir Belediyesi tarafından durdurulmuştur. Özellikle Haliç'i kirleten ve trafiği olumsuz etkileyen hal Bayrampaşa'ya taşınmış, Balat tamir atölyesi ve balıkthane boşaltılmış, mezbaha, demir döküm fabrikası ve Perşembe pazarı esnafı da bu alanlardan taşınmıştır. Boşaltılan yerler hızla yeşil alana dönüştürülmüştür. Yıkımların ardından bu alanlar arka arkaya yeşil alan ve park olarak düzenlenmiş, tüm bu alanlar Haliç'in iki yakasını süslemiş ve Haliç'in yüzüne renk katmıştır (İSKİ, 1988).

Haliç'in düzenleme çalışmaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ndeki yönetim değişikliklerinden oldukça fazla etkilenmiştir. Sanayi kuruluşları, depolar Haliç'ten taşındıktan sonra, 1984-89 yılları arasında Haliç'te etaplar halinde 22 park düzenlenmiş ve bu alanlar rekreasyon alanı olarak planlanmıştır. Buradaki sanayi kuruluşlarının kamulaştırılıp gecekonduların kaldırılması ve sadece yeşil alan yaratarak alanın korunması tek temel amaç olmuştur. Bu nedenle yakın geçmişe kadar, sahil bandı boyunca uzanan bir çayırılık meydana getirilmiş ve yeni bir düzenleme yapılmamıştır (Berberoğlu, 2004).

Kötü kokusundan deniz kokusuna yeniden kavuşan Sadabad, geçmişteki tarihi dokusuna kavuşacak olmanın sinyallerini vermeye başlamıştır. Haliç'in sadece temizlenmesi değil, çevresinin de güzelleştirilmesi amacına yönelik dönüşüm projeleri bütün hızıyla devam etmektedir. Öyle ki Büyükşehir Belediyesi'nin 1997 yılında başlattığı "Haliç Çevre Koruma Projesi" Dünya Metropoller Birliği yarışmasında birincilik ödülünü almıştır. Bu proje sayesinde Haliç bugün, içinde 33 farklı türde balığın yaşadığı, "Mavi Bayrak" alabilecek değerlere sahip olan bir iç deniz haline gelmiştir. Haliç, su medeniyeti üzerinde yükselen İstanbul'un yeni kültür-sanat ve eğlence vadisi olmak yolunda net adımlarla ilerlemektedir. Köşklerin ve sarayların yeniden yapılacağı, gezi parkurları ve parkların kıyı boyunca serpiştirileceği projede 1 milyon m²'lik bir mesire alanı (Küçükköy ve Eyüp Sultan) ile bir yeşil dokuya kavuşturmak amaçlanmıştır (İBB, 2003).

Günümüzde sahil şeridi boyunca uzanan parklar, eğlence ve kültür merkezleri, spor alanları, kafeterya, restoran ve müzeleriyle Haliç, özellikle hafta sonları keyifli vakit geçirmek isteyenlerin yeni adresi olmuştur. Haliç'teki kirliliğin temizlenmesinden sonra su sporları için de (deniz bisikleti, sandalla gezinti, su kayağı, balık tutma, kürek çekme) bir rekreasyon alanı haline gelmiştir (İBB, 2003; Berberoğlu, 2004).

5.2.5. Haliç'in Sahip Olduğu Değerler

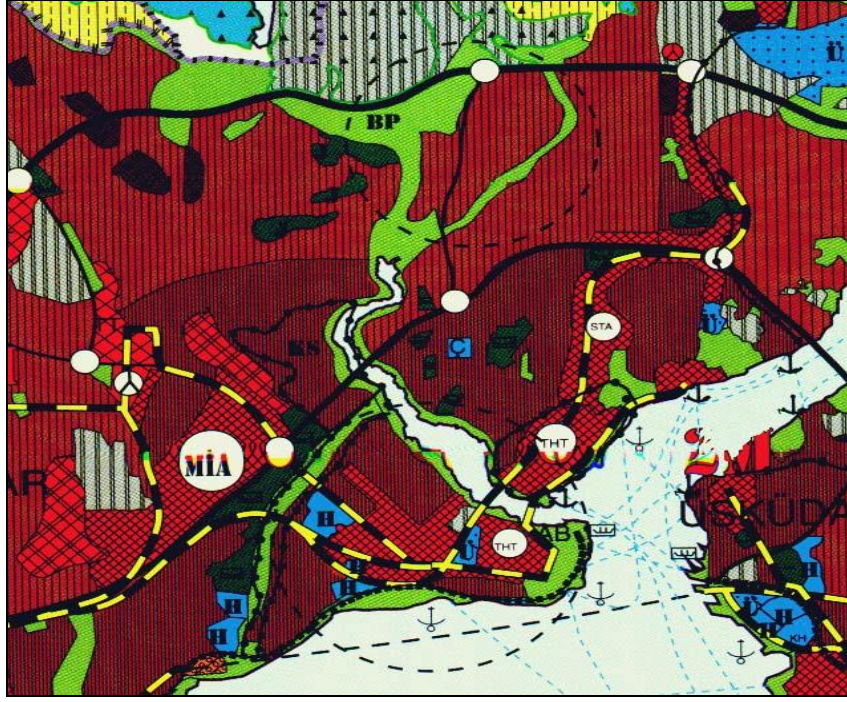
Tarih içerisinde bir çok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Haliç, hem coğrafi konumu hem de İstanbul kentindeki ilk yerleşim alanı olmasından dolayı büyük bir öneme sahiptir. Bu önemleri yanında doğal değerleri, tarihi/kültürel değerleri ve yapılaşmış çevre değerlerine sahiptir.

1.Doğal ve Ekolojik Değerler:

Haliç ekosistemi ile ilgili olarak, Bizans döneminden itibaren, erozyon ve kirliliğe karşı tedbirler alındığına dair çeşitli belgeler mevcuttur. 1980'li yıllardan sonra su kirliliği Haliç'in kapasitesini aşmış ve zehirli atıklar, 1990'dan itibaren Haliç'in iç kısımlarında canlı yaşamı tamamen yok etmiş, Galata köprüsü civarında ise 1-2 tür ile sınırlandırmıştır.

Haliç'in sahip olduğu biyolojik çeşitliliği hakkında bilimsel kaynaklar oldukça azdır. 1940'lı yıllarda sürüler halinde yunusların Haliç'e girdiği, bir çok balık türünün bulunduğu ve halkın kepçelerle kıyıda balık yakaladığı ifade edilmiştir. 1990 yılında yapılan araştırmada yeşil alg grubundan kirliliğe dayanıklı 3 türü tespit edilmiştir. 1996 yılında yapılan çalışmada, canlı yaşamın tamamen Galata köprüsü civarında sınırlı kaldığı bildirilmiştir. Bu araştırmada da yeşil alg grubundan 2 tür ve Galata'dan itibaren örneklenen tüm dip çamurlarında canlı yaşama rastlanmamıştır. 1996 yılında başlayan rehabilitasyon çalışmalarından sonra 1999'dan itibaren tüm kıyı boyunca makro alg ve fauna yayılımı gözlenmiştir. 2000 yılında yapılan kıyı vejetasyonunda artış olduğu görülmüş ve 2001 yılına gelindiğinde, en fazla Galata köprüsü civarında biyolojik çeşitlilik artmıştır (Yüksek, 2003).

Osmanlı döneminde 19.yy'ın ortalarına kadar mesire alanları Haliç'in topoğrafik yapısı -tepeleri- ve manzarası gibi doğal yapısı sonucu ortaya çıkmış ve halkın açık alan ihtiyacını karşılayan alanlar olmuştur. İstanbul halkının rekreasyon ihtiyacını mesire, çayır ve bahçelerde giderdiği gözlemlenmektedir. Bununla birlikte günümüzde Haliç'teki mezarlık alanlarındaki yeşiller, bölgenin tek yeşili haline gelmiş ve doğal niteliğini tarihten bugüne kadar koruyan alanlar olarak kalmıştır (Şekil 5.20).



Şekil 5.20: Haliç'teki Yeşil Alan Durumu (İBB, 1995)

Türbe ve mezarlıklar da şehrin en güzel manzarasına sahip yerlerine kurulduğundan bu alanlar serin ve sakin havasının da etkisiyle hem belirli günlerde ziyaret edilen hem de halkın mesire ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılayan açık yeşil alanlar durumunda olmuştur. İstanbul'un önemli, tarihi mezarlıklarından biri de Eyüp'tür. Bunun yanında cami avluları da insanların açık alan olarak kullandığı yerler olmuştur (Aydın, 1993).

2. Yapılaşmış Çevre Değerleri

Haliç, tarih içerisinde birçok medeniyete ev sahipliği yaptığından, birçok arazi kullanım şekline maruz kalmış ve kullanımlar zaman içerisinde değişikliğe uğramıştır. Tarih içerisinde Galata-Hasköy arası denizcilik tesisleriyle donanmıştır. Eminönü-Unkapanı arası, yükleme boşaltmadan dolayı ticaret merkezi olmuş, Fener ve çevresinde konut yerleşmeleri gelişmiştir. Eyüp semti ise, Müslümanlar için manevi değeri büyük bir din merkezi olmuştur. Kağıthane, tüm İstanbul halkının kıra ve yeşile olan ihtiyacını karşılamak üzere mesire yeri haline gelmiştir (Eyice, 2001). Haliç, tarihte İstanbul kentinde ilk yerleşim alanı olmasından dolayı da büyük öneme sahiptir. Hem Bizans hem de Osmanlı döneminde sağladığı deniz ticareti potansiyeli nedeniyle şekillenen ve bir liman semti olan bölgenin, bütün bu kullanımlarının

Taşoz, Amasra, Trabzon'dan getirilen nüfusla doldurulmuştur. 16.yy Osmanlı'nın en güçlü olduğu dönemdir. Bu dönemde getirilen nüfusla kent gelişimi, cami odaklı mahalle sistemi ile sağlanmıştır (Yücetürk, 2001).

Fatih dönemi sonlarında sur içindeki kentte 182, Eyüp'te 8, Kasımpaşa'da 2, Galata'da 61 mahalle bulunduğu bilinmektedir. 17.yy'ın sur dışı yerleşmeleri, Kasımpaşa, Piri Paşa, Hasköy, Sötlüce semtleri sürekli bir yerleşme alanı olacak şekilde birleşmiştir. Böylece Haliç'in sur içindeki yerleşme şekli, yerini kıyılarda yoğunlaşan, birbiriyle bağlantılı yerleşmeler bütününe bırakmıştır. Söz konusu yerleşmeler, kıyıya paralel doğrusal bir yerleşme düzeni oluşturmaktadır, yerleşmeler arkasındaki tepeler boş kalmış ve yeşilliklerle donanmıştır (Yücetürk, 2001; Tezcan ve diğ., 1978).

Unkapanı ve Haliç köprüsü arasındaki mevki, tarih içerisinde Haliç'e gerçek önemini veren tarihi değerlerin çokluğu ile dikkat çekmektedir. Fener, Balat ve Ayvansaray 17. ve 18. yy.da Hristiyanların bulunduğu semtler iken, özellikle Balat, Rumların yerleştiği bir semt olmuştur. Yahudi ve Ermenilerin yerleşme alanı ise çoğunlukla Ayvansaray semti olmuştur. Azınlıklar, meslek gereği ve Batı ile ilişkilerinin bir yansıması olarak kıyılara yerleşirken Müslüman kesim, genellikle iç kısımlara yerleşmiştir.

Osmanlı döneminde, Azapkapı'dan Hasköy'e kadar olan kıyı alanı tersane ve kamusal kullanım alanları ve depolama alanları ile, Kasımpaşa, Hasköy ve Sötlüce daha çok konut yerleşmeleri ile donanmıştır. Kıyı bölgesi depolama alanları, ticarethane ve endüstri yerleşmelerine açılan Kasımpaşa'da bugün askeri idare alanı yer almaktadır. Hasköy ve Kasımpaşa da 17. ve 18.yy.da Yahudi, Rum ve Ermenilerin yerleştikleri alan olarak kullanılmıştır (Önem, 2004).

Fatih'in Ebu Eyyub El Ensari'nin mezarı olduğu tahmin edilen yerde türbe ve camii yaptırmasından sonra Bizans surları dışında yeni bir yerleşme bölgesi kurulmuştur. Osmanlı'da ilk yerleşme alanı, Eyüp semti olmuştur. Defterdar ve Eyüp arası Osmanlı döneminde sahil sarayları, yalılar ve konakların bulunduğu güzel bir bölge iken sahilin diğer kesimlerinin uğradığı bozulmaya burası da maruz kalmıştır (Eyice, 2001; Yücetürk, 2001; Sezgin, 1996).

1980’lerde Unkapanı-Ayvansaray arasında yer alan bölgeyi sanayi yerleşmeleri kaplamıştır. Azapkapı’dan Hasköy’e kadar olan kıyı alanı tersane ve kamusal kullanım alanları ve depolama alanları ile kaplanmıştır. Kasımpaşa, Hasköy ve Söğütözü’de konut yerleşmeleri yer almıştır. Haliç çevresinde sanayi kuruluş yeri seçiminde deniz ulaşımı önemli rol oynamıştır. Haliç’e gelen ilk sanayi tesisleri tersanelerdir. Burada yer alan Tersane-i Amire tesislerinin en önemlisi bugün hala kullanılan ve 15.yy.ın ikinci yarısında inşa edilmiş Camialtı ve Taşkızak tersaneleridir. 16. ve 17.yy’da İstanbul’da yerleşim bölgeleri, ticaret bölgeleri çevresinde şekillenmiştir. Fatih Sultan Mehmet’in Haliç’te tersane yaptırmamasından sonra Kasımpaşa-Hasköy semtleri Türk’lerin yerleşmesiyle genişlemeye başlamıştır (Sezgin, 1996; Eyice, 1982).

Osmanlı döneminde Fener semti, Ortodoksların toplandığı ve Bizans’ın yıkılmasından sonra göçen varlıklı ailelerin dönerek yerleştiği bir alan ve yüzyıllar boyu Rum azınlığın simgesi olmuştur. Fener de Haliç’in diğer kıyıları gibi, eskiden yalılarla süslüyken sonradan imalathane ve atölyelerle dolu bir semt halini almıştır. Haliç’teki son düzenlemelerle kıyı şeridi açılıp genişletilmiş, binaların bir bölümü yıktırılmıştır (Eyice, 2001).

Balat semti, 2.Beyazıt tarafından İstanbul’a getirilen Yahudi göçmenlerin yerleştiği bir semttir. Yahudiler ile birlikte Ermeni ve Rumlar da bu semtte yaşamışlardır. Bu haliyle Balat her dönemde kozmopolit bir görünüm kazanmıştır. Balat’ın geçmişteki kültürel zenginliğini günümüze taşıyan bir başka özelliği de, bütün sokaklarında görülebilen cumbalı evleridir. Eskiden çoğunda Yahudilerin yaşadığı cumbalı evlerin bazıları harap durumdaysa da, önemli bir bölümü oldukça bakımlıdır. Genellikle iki yada üç katlı olan ve günümüzde daha çok yoksul ailelerin yaşadığı bu evler, son zamanlarda onarılmış ve semte yerleşmek isteyenlerin de gözdesi haline gelmiştir. Özellikle, Vodina Caddesi ve Yıldırım Caddesi’ndeki cumbalı evler görülmeye değer bir güzellik oluşturmaktadır. Bunun dışında, Hızır Çavuş, Merdivenli Yokuş, Kürkçü Çeşme ve Kara Papak Sokakları da, rengarenk boyanmış cumbalı evleriyle dikkat çekicidir (www.bolsohays.com/makaleacno.asp?referans=138). Balat’ın ilerisinde Bizans soylularının yaşamış olduğu Ayvansaray semti bulunmaktadır. Osmanlı döneminde burası daha çok çingenelerin oturduğu bir semt olmuştur. Bahariye’nin kuzeyindeki Silahtarağa bölgesi 1950’lerde Taşlıtarla-Yıldız Tabya gecekondulaşma

alanına dönüşmüş ve Balkan göçmenlerinin iskanına ayrılmıştır, bugün ise niteliği değişmemiş ve gecekondü bölgesi olarak kullanımı devam etmektedir. (Eyice,1982).

Haliç köprüsü ile Kağıthane-Alibeyköy arasında; Eyüp yerleşmesinde, 1980’lerde sadece mezarlık ve boşaltılacak sanayi yerleşmeleri bulunmaktadır. Defterdar ve Alibey deresi üzerindeki bölgede Eyüp yerleşmesinin iki yanında ve Sütlüce-Kağıthane arasında bugün yer yer depolama alanları bulunmaktadır ve 1969’da 130 kuruluşun faaliyete bulunduğu Haliç çevresindeki sanayi Alibey ve Kağıthane köyü doğrultularında vadilere kaymıştır (Tezcan ve diğ., 1978).

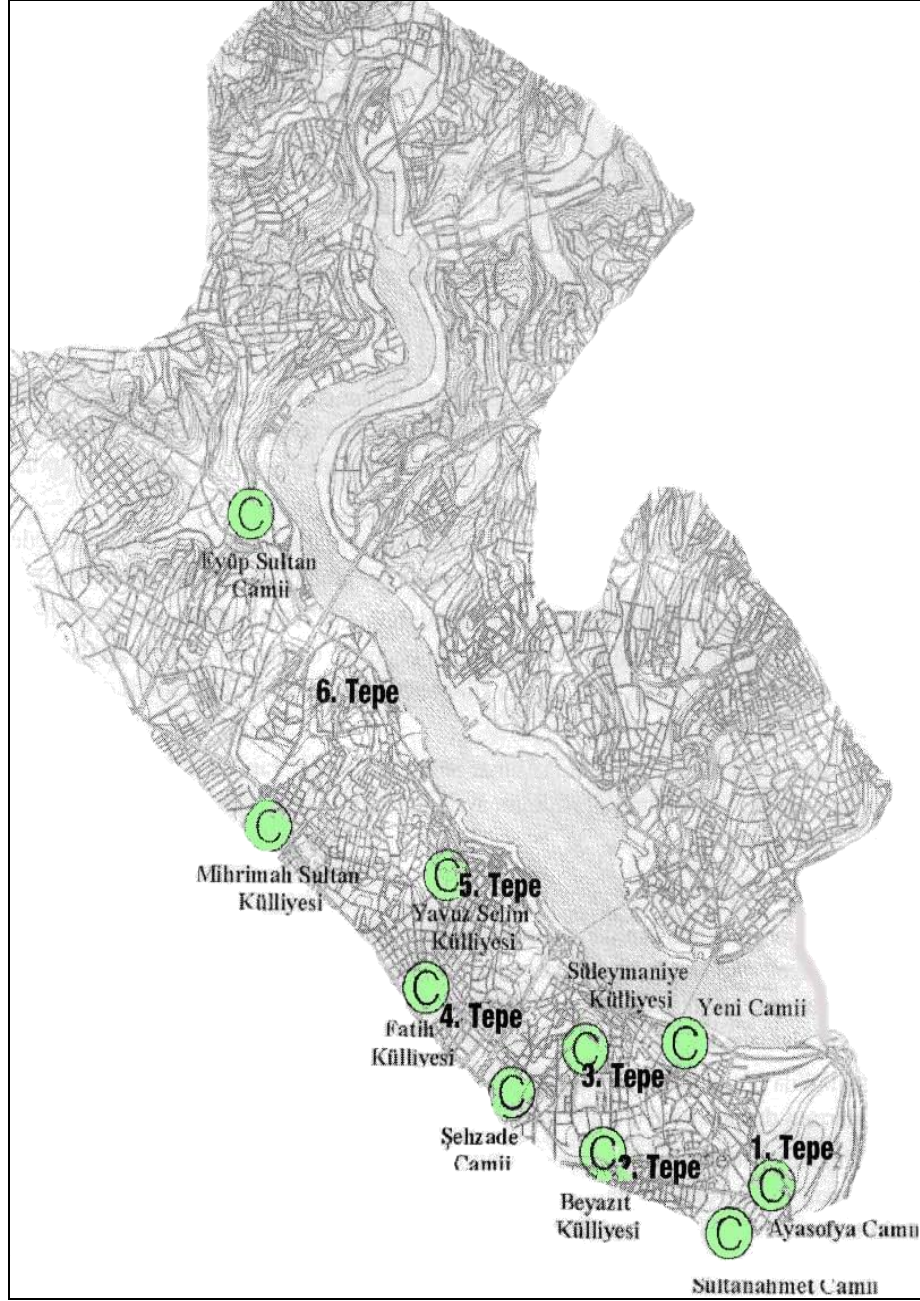
Beyoğlu yakasındaki Sütlüce semti 1990’lara kadar kent mezbahasının burada bulunması ile hatırlanmaktadır. Haliç’i kirletmesinden dolayı bu yapı bugün kültür merkezi olarak planlanmıştır. Kentin az sayıdaki Musevi mezarlığından birisi de Sütlüce semtinde yer almaktadır. Sütlüce bugün niteliksiz apartman ve evlerle dolu bir semt halini almıştır.

Halıcıoğlu’nun güneydoğusundaki Hasköy ise, Balat’tan daha da eski bir Yahudi semti olmuştur. Kasımpaşa’nın güneyindeki Azapkapı ise 3. Mehmet döneminden beri Türklerin iskanı olmuştur. Haliç’in güney ucunu oluşturan Galata, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde de Rumların yoğun olarak yerleştiği bir semt olmuştur (Yücetürk, 2001; Eyice, 2001).

3. Tarihi Değerleri

Haliç, Bizans döneminin sarayları, surları, mahzenleri, kapıları, Osmanlı’nın kasırları, köşkleri, imarethaneleri ve hamamlarının yanı sıra, bir çok millet ve dinden insanın barındığı tarihi evleri ve üç büyük dinin ibadethanelerini halen bulundurmaktadır. Haliç, tarihi dokuyla bir kültürler mozaigi oluşturmakta ve İstanbul’un güzellikleri içinde tarih boyunca yerini korumaktadır.

Haliç’teki en önemli değeri İstanbul için büyük önem taşıyan Eyüp Sultan Külliyesi’dir. Bir diğer önemli yapı da Yeni Camii külliyesi ve Mısır Çarşısı’dır. Haliç kıyısında olmayan, fakat Haliç perspektifinde görsel planda kalan Süleymaniye ve Fatih Sultan Mehmet Külliye’leri de büyük öneme sahiptir (Şekil 5.22). Azınlık toplumuna dönük dini alanlar arasında da, Fener Patrikhanesi gelmektedir. Museviler ise daha çok Hasköy ve Balat’ta toplanmıştır (Tezcan ve diğ., 1978; Yücetürk, 2001).



Şekil 5.22: Haliç'te Tepe Noktaları ve Külliyeler (Yüçetürk, 2001)

Haliç'te Yer Alan Önemli Tarihi ve Kültürel Yapılar:

- 1) **Sepetçiler Kasrı**; Sirkeci semtinde, 16.yy sonlarında 3.Murat tarafından yaptırılmış, 1643'te genişletilerek yeniden inşa edilmiştir. 1730-1754 döneminde önemli bir onarım geçiren köşk 19.yy'da bugünkü haline sokulmuştur.
- 2) **Yeni Camii Külliyesi ve Mısır Çarşısı**; 3. Mehmet'in annesi Safiye Sultan tarafından 1597'de Eminönü'nde yaptırılmıştır. 88 dükkanlık Mısır Çarşısı ise 1663'de inşa edilmiştir.

- 3) **Rüstem Paşa Camii;** 1561’de Mimar Sinan tarafından adını taşıyan sadrazam için Tahtakale semtinde yaptırılan, altında dükkanların bulunduğu ve bir teras üzerine inşa edilen çini dekorasyonu ile ünlü bir camidir.
- 4) **Süleymaniye Külliyesi;** 1550-1557’de Kanuni’nin baş mimarı Koca Sinan tarafından yapılmıştır. Haliç perspektifine hakim bir tepede yer almaktadır. Yayıldığı alan ve mimari özellikleri bakımından dünyadaki nadir kompozisyonlardan biri ve kent silüetinin en egemen ögesidir.
- 5) **Şehzadebaşı Külliyesi;** 1. Süleyman’ın oğlunun ölümü üzerine Fatih Külliyesinin güneydoğusunda daha alçak bir kotta düzlük bir alanda Mimar Sinan tarafından 1544-1548 yıllarında inşa edilmiştir.
- 6) **Valens Su Kemer;** Bizans’a su getiren kemerlerde örnek bir yapı olarak Unkapanı semtinde yer almaktadır. Büyük kitlesiyle Haliç’ten algılanmakta ve Haliç’e paralel tepeleri birleştirmektedir.
- 7) **Gazanfer Ağa Medresesi;** Saraçhanebaşı’nda bulunan bu yapı 16.yy.dan kalmadır. Gazanfer Ağa tarafından Mimar Davut Ağa’ya yaptırılmıştır. 1943’te Belediye Şehir Müzesi olan yapı aynı yıllarda onarılmıştır. 1989’dan beri de Karikatür ve Mizah Müzesi’dir.
- 8) **Şebsefa Hatun Camii;** 1. Abdülhamit’in hanımı tarafından oğlu Şehzade Mehmet’in anısına 1787’de Unkapanı’nda inşa edilmiştir.
- 9) **Zeyrek Camii;** Unkapanı semtinde bulunan, 12.yy’da Bizansın en büyük ve en önemli manastırlarından olan İsa Pantokrator kilisesi, Osmanlılara geçmesinden sonra camiye dönüştürülmüş ve bugün bir kısmı zeyrek Camii diye anılan, geri kalan kısımları ise bakımsız bir kilise olan yapı kalmıştır.
- 10) **Fatih Külliyesi;** Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’u fethinden sonra kendi adına yaptırdığı en büyük mimari kompozisyonudur. Önceden Fatih Külliyesi yerindeki Konstantinus’un mezarını da içeren Havariun Kilisesi, Roma döneminde silüete hakim olmuştur.
- 11) **Cibali Tütün Fabrikası;** 1884’te kurulmuş ve yakın zamanlara kadar kullanılmış bir tütün fabrikasıdır.

- 12) Gül Camii (Aya Theodosia Kilisesi);** 729'larda Bizanslılar tarafından Cibali'de inşa edilen yapı 2.Selim ve 2.Mahmut zamanlarında gördüğü değişiklikler ile camiye dönüştürülmüştür.
- 13) Küçük Mustafa Paşa Hamamı;** Aya Theodosia Kilisenin karşısında en eski Türk hamamlarından Küçük Mustafa Hamamı bulunmaktadır.
- 14) Aya Nikola Kilisesi;** Aya Nikola Kilisesi 1720'li yıllarda Aynaroz Vatopedi Manastırı'nın Metekhionu olarak Cibali semtinde inşa edilmiştir. Aya Nikola Kilisesi'nin en belirgin özelliği avlu içinde, kilise kapısının hemen üzerinde asılı duran kristallerle süslü bir gemi maketidir.
- 15) Sultan Selim Camii ve Külliyesi;** Kentin beşinci tepesine Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1522'de Sultan 1. Selim külliyesi inşa ettirilmiştir. İstanbul'un yedi tepesinden birinin ve en hakiminin üstünde olan Külliye, Haliç sahil yolu ile Edirnekapı aksı arasında yer almaktadır.
- 16) Fener Rum Erkek Lisesi;** 1454'te kurulan ve Ortodokslar'ın kendi dillerinde eğitim yapabilecekleri okulun günümüze kadar gelen binası Dimadis tarafından 1881'de inşa edilmiştir. Haliç'in her iki yakasındaki yapılar içinde Süleymaniye'den sonraki en büyük binası olan eserin yapı malzemelerinden çoğu Marsilya'dan getirilmiş. Fener sırtlarındaki yüksek tepe üstüne inşa edilen eser, geniş ve yüksek cephesi, kırmızı ateş tuğlaları ve ortasındaki kubbeli kalın kulesiyle dikkatleri çekmektedir.
- 17) Fener Rum Patrikhanesi (Aya Yorgi Manastırı);** Dördüncü tepeden Haliç'e inen kıyı düzlük halindedir. Bu bölgede Petri kapısı ile Fener arasındaki düzlükte, korunmasındaki güçlük nedeniyle iç taraftan ikinci bir duvarla çevrilerek bir iç kale oluşturulmuştur. 16. yy.da manastır olarak kullanılan Aya Yorgi'ye, Patrikhane 1602 yılında taşınmıştır.
- 18) Stefan (Bulgar) Kilisesi;** Fener'de 1896'da inşa edilen ve Bulgar azınlığa hizmet eden bir kilisedir. Dünyanın ilk ve bilinen kadarıyla tek dökme demirden "pre-fabrik" kilisesi ünvanına sahip Bulgar Kilisesi en ilginç kilisedir.
- 19) Ahrida Sinagogu ve Yanbol Sinagogu;** 1400'lü yıllarda Makedonya'nın Ohri kasabasından gelenlerin inşa ettikleri Ahrida Sinagog'u ve Yanbolu

kasabasından göç edenlerin kurup adını verdikleri Yanbol Sinagog'u, günümüze kadar aralıksız hizmet veren, yıllar içinde dini ve sosyal açıdan pek çok önemli olaya mekan olmuş Musevi yapıtlarıdır. Balat semtindedir.

20) Surp Hresdagabet Gregoryan Ermeni kilisesi; 12. ve 13.yy'da kurulduğu sanılan kilise Balat'taki tek Ermeni kilisesidir.

21) Ferruh Kethüda Camii; Balat Camii de denir. 1562'de Ferruh Kethüda tarafından Mimar Sinan'a yaptırılmıştır.

22) Kariye Camii (Khora Manastır Kilisesi); 1303-1326 yıllarında yeniden inşa edilmiş en önemli manastırdır. 2. Beyazıt zamanındaki müdahalelerle camii haline çevrilmiş, 1977'de müze olarak kullanılmaya başlamıştır. Edirnekapi'da yer almaktadır.

23) Blakhernai Meryem Kilisesi ve Ayazması; 6.yy'dan itibaren Bizans'ın kutsal ziyaret yeri olan kilise 1434'te yanmış, yerine yapılan kilise ise Ortodokslarca saygı gören bir mekan olmuştur. Ayvansaray semtinde bulunmaktadır.

24) Aya Tekla Kilisesi (Atik Mustafa Paşa Camii); 9.yy'da Haliç kıyısında surların yanında kilise olarak Ayvansaray'da inşa edilmiş, 1512'de camiye çevrilmiştir.

25) Bizans Şapeli (Toklu İbrahim Dede Mescidi); Aya Tekla ile aynı zamanlarda Ayvansaray'da inşa edilmiştir.

26) Anemas Zindanı; 1107'de 1.Aleksi Komnen tarafından siyasi suçluları hapsetmek üzere Ayvansaray'da inşa edilmiştir.

27) İvaz Efendi Camii; Mimar Sinan'ın son eserlerinden biridir. Kazasker İvaz Efendi tarafından 1585'te Ayvansaray'da inşa edilmiştir.

28) Defterdar Camii; Defterdar ve Hattat Mehmet Paşa tarafından 1541'de Eyüp'te yaptırılmıştır.

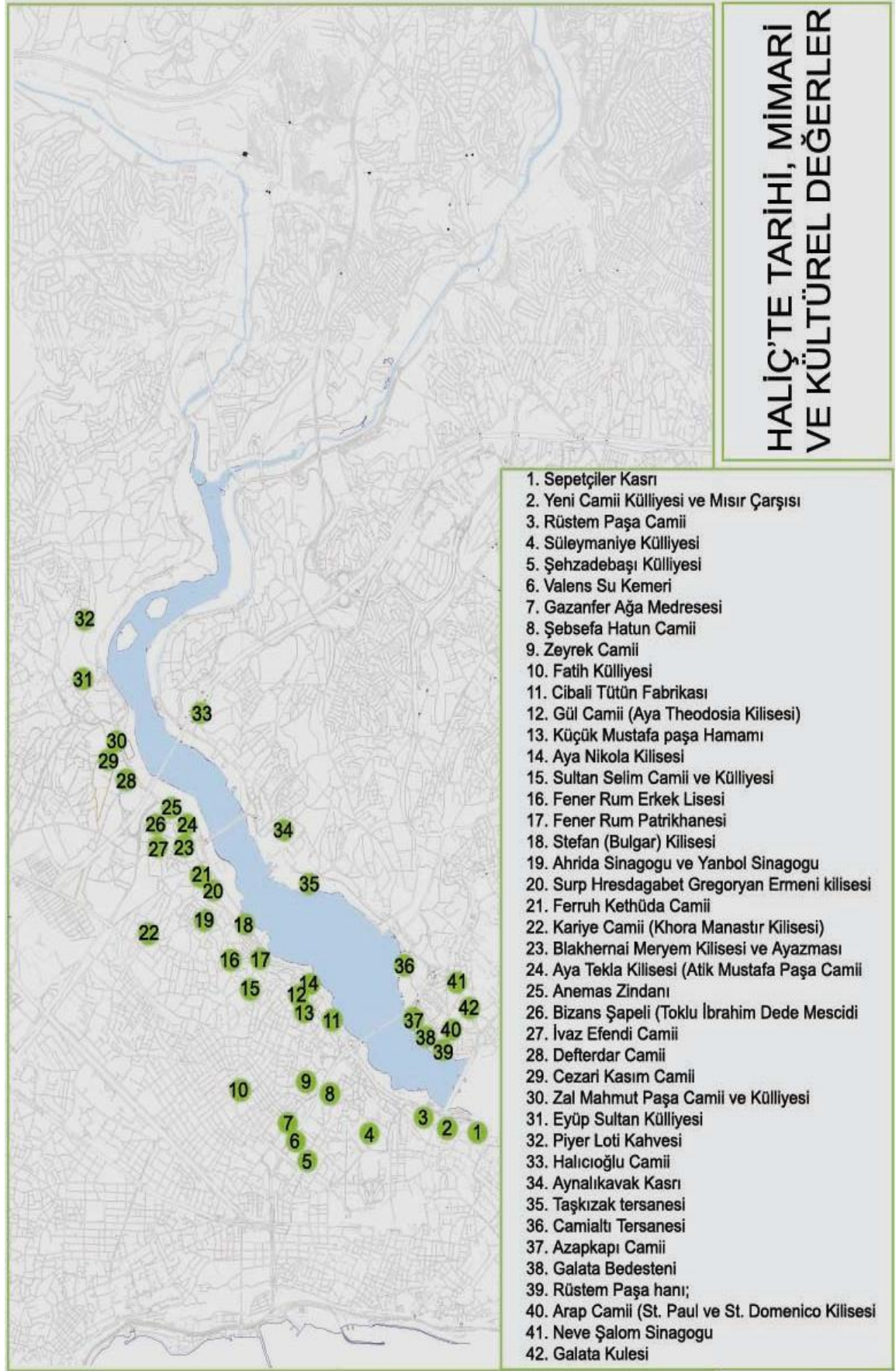
29) Cezari Kasım Camii; Taş ve tuğla karışığı duvarlı bir yapıdır. Cezayirli Kasım Paşa tarafından Eyüp'te yaptırılmış, 1822'de restore edilmiştir. Tekfur sarayında yapılmış çinileri ile meşhurdur.

- 30) Zal Mahmut Paşa Camii ve Külliyesi;** 1574'te Mimar Sinan tarafından Eyüp'te yapılmıştır. Tuğla ve taş duvarlı son derece ilginç bir cephe sistemi ile inşa edilmiştir. Osmanlının kentsel mekan örneklerindendir.
- 31) Eyüp Sultan Külliyesi;** Eyüp Ensari'nin türbesi yanına 1458'de Fatih Sultan Mehmet tarafından inşaatına başlanmıştır. 3. Ahmet zamanında tamamlanmıştır ve İslam dünyasının 2. kabesi kabul edilmektedir.
- 32) Piyer Loti Kahvesi;** Fransız edebiyatçısı Piyer Loti tarafından keşfedilen bu manzara noktası yıllar boyu edebiyata konu teşkil edecek güzellikte bir görüş açısına sahiptir.
- 33) Halıcıoğlu Camii;** Lale devri yapısı bu camii, Haliç çevre yolu köprüsünün ayakları altında kalmıştır.
- 34) Aynalıkavak Kasrı;** kuruluşu 16.yy'a giden Tersane sarayının köşklerinden günümüze ulaşabilen bu tek yapı, Osmanlı sivil mimarisinin en güzel örneklerindendir. 3. Ahmet tarafından 1791-92 yılları arasında inşa ettirilmiştir. 3. Selim zamanında iç dekorasyonu, devrin sanat anlayışına göre değiştirilmiştir ve zamanımıza kadar gelmiştir. Hasköy'de bulunmaktadır.
- 35) Taşkızak Tersanesi;** Askeri amaçlarla kullanılmaktadır. Kuruluşu Fatih devrine kadar uzanan tersane 19.yy başlarında geliştirilmiştir. Hasköy'dedir.
- 36) Camialtı Tersanesi;** 16.yy'da Tersane-i Hümayun olarak kurulmuştur. Kasımpaşa'dadır. Haliç'e 400m uzunluğunda rıhtımı vardır.
- 37) Azapkapı Camii;** Sokullu Mehmet Paşa adına 1577'de Mimar Sinan tarafından yaptırılmış 1914-1942'de tamir geçirmiştir. Kasımpaşa'dadır.
- 38) Galata Bedesteni;** Fatih devri yapılarındandır.
- 39) Rüstem Paşa Hanı;** 1544-1550 yıllarında Sadrazam Rüstem Paşa adına Mimar Sinan tarafından Ceneviz kalıntıları üzerine inşa edilmiştir. Galata'dadır.
- 40) Arap Camii (St. Paul ve St. Domenico Kilisesi);** Galata'da Aya İrini adına 718'te bir kilise yaptırılmıştır. Bu kilise yerine Latinler San Domenico-San

Paolo Kilisesini yaptırmışlardır. Fetihten sonra Fatih tarafından camiye çevrilmiştir. Kare sivri külahlı çan kulesi minareye dönüştürülmüştür.

41) Neve Şalom Sinagogu; Birinci karma Musevi ilkokulunun jimnastik salonunun 1938’de ibadethaneye çevrilmesi sonucunda oluşmuştur. Türk Musevilerinin önemli dini törenlerinin yapıldığı bir ibadet yeridir.

42) Galata Kulesi; İlk Bizans İmparatorları tarafından 6.yy’da yaptırıldığı söylenmektedir. 1348’te Cenevizliler tamir ettirmiştir ve 2. Beyazıt zamanında yeni baştan yapıldığı iddia edilmektedir. 1875’te 2. Mahmut tarafından restorasyonu yapılmış, 1965’te son restorasyonu ve onarım çalışmalarından geçirilmiştir (Tezcan ve diğ., 1978, Yücetürk, 2001; Eyice, 2001, İBB, 2003), (Şekil 5.23).



Şekil 5.23: Haliç'teki Tarihi ve Mimari Değerler

5.2.6. Çalışma Alanının Seçilmesinde Etkili Nitelikler

Haliç bölgesinin kimliğini ve değerini oluşturan doğal, yapılaşmış çevre değerleri ve tarihi, kültürel değerleri incelendiğinde farklı dönemler içerisinde farklı niteliklerin Haliç'in kimlik oluşumunu etkilediği görülmüştür (Tablo 5.1).

Tablo 5.1: Haliç'in Sahip Olduğu Değerler

Sahip olduğu nitelikler	Değeri
<u>Bizans döneminde</u> ; doğal liman olması ve doğası <u>Osmanlı döneminde</u> ; Sadabad mesire alanı işlevi	Doğal
<u>Bizans döneminin</u> ; kilise ve sinagogları <u>Osmanlı döneminin</u> ; camileri	Tarihsel
<u>Bizans döneminde</u> ; ilk yerleşim alanı olması <u>Osmanlı döneminde</u> ; farklı kültür gruplarını barındırması	Kültürel

Bizans döneminde doğal liman olması, surları, yerleşim bölgesi, kilise ve sinagoglarıyla çeşitli kültür gruplarını barındırması gibi özelliklerinin yanında Osmanlı'da Sadabad mesire alanı, camileri, farklı kültür gruplarıyla Haliç büyük bir öneme sahiptir (Önem, 2004). Cumhuriyet döneminde ise Haliç sanayi alanlarının ve gecekondulaşmanın arttığı bir alan olmuş, çevre ve su kirliliğine, yoğun kentleşmeye maruz kalmıştır. Haliç'in doğal bir liman olması, sanayi kuruluş yerlerinin seçiminde önemli bir rol oynamış, bunların sonucunda çevre ve su kirliliği ile yoğun yerleşme ve gecekonduyla sanayi alanı kimliği kazanmıştır. Bugün ise Haliç'in sahip olduğu doğal, tarihi, kültürel kimliği ön plana çıkarılmaya çalışılmıştır.

5.3. Yeşil Yol Planlama Kriterleri Açısından Haliç'in Değerlendirilmesi

Üçüncü bölümde yeşil yollar, koruma ve rekreasyon amaçları için düzenlenen korunmuş açık alan koridorları olarak tanımlanmıştır. Yeşil yolların esas niteliğini oluşturan doğal arazileri, su öğelerini takip etmesi ve doğal alanları, parkları, kültürel öge ve tarihi alanları birbirine ve yaşama alanlarına bağlaması ve rekreasyon

aktiviteleri için olanak sunması gibi özelliklere, İstanbul'un tarihi içerisinde büyük bir öneme sahip olan Haliç'in sahip olduğu görülmüştür. Haliç'te var olan doğal nitelikler ve peyzaj değerleri yeşil yolların amaçları ile örtüşmektedir.

İstanbul'un sahip olduğu doğal değerler oldukça fazladır. Boğaz gibi bir doğa harikasının uzantısı olan Haliç de bunlardan birisidir. Yüzyıllardır İstanbul'u biçimlendirmiş olan Haliç, 1960-1980 arasındaki dönemde bir takım yanlış uygulamalar sonucunda dokusunu kaybetmiştir. Haliç, 1970 öncesinde yapılan yanlış planlar sonucu bir endüstri merkezi olmuş ve endüstri atıklarıyla kirlenmiş, doğal yapısı neredeyse yok olacak duruma gelmiştir. Yıllar boyunca Haliç'in dipleri, bu atıklar ile dolmuş ve bölgedeki endüstri alanlarının ortadan kaldırılması bile temizlenmesinde bir çözüm sunamamıştır. 1990'lara kadar sadece Haliç'in peyzajı ile ilgili yapılan çalışmalar da yetersiz kalmıştır. Haliç'teki kirliliğin önlenmesi amacıyla nasıl bir çalışma yapılacağına ilişkin üniversitelerce araştırmalar yapılmış ve bilimsel araştırmalar Haliç'in rehabilite edilebileceğini göstermiştir. Yapılan çalışmaların ana amacı; Haliç'e gelen kirleticilerin öncelikli olarak önlenmesi olmuştur. Çevreden gelen atık su ve çöp gibi kirleticilerin önlenmesinin tek yolu olarak Haliç'e akan derelerin ıslahı öngörülmüştür (www.ibb.gov.tr). Haliç'e akan Kağıthane, Alibeyköy ve Küçükköy Dereleri öncelikle ıslah edilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte Haliç'teki doğal niteliğin kaybolmaması ve bu özelliğinin korunması için kıyı şeridinde park alanları yapılmış, ağaçlandırma çalışmalarına girilmiştir.

Haliç bitiminde, Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin çevresindeki bölgede yer alan ve süreç içerisinde doğal niteliğini kaybetmiş olan 900 bin metrekare genişliğindeki Sadabad bölgesinin, yeniden tarihi ve kültürel misyonuna kavuşturulması amacıyla yapılan çalışmalar ise hala sürmektedir. Sünnet köprüsü ile çevre yolu bağlantısı arasındaki 33000 m²'lik pilot bölgenin çevre düzenlemesi yapılmıştır (Şekil 5.24). Kağıthane deresinin güneşin doğduğu yöne doğru gümüş rengini alan ve eski adı Cedvel-i Sim olan Gümüş dere kısmında derenin çöken bölümleri onararak yanları taş kaplanmak suretiyle halen çok az kısmı yerinde olan çağlayanlar plan içerisine katılmıştır (www.ibb.gov.tr).



Şekil 5.24: Sadabad Mesire Alanı Düzenlenmiş Kısımları (www.ibb.gov.tr)

Temizlenen ve çamur taramasıyla yeterli derinliğe kavuşturulan Haliç, çevresindeki parklar, kültür merkezleri ve mesire alanlarıyla önemli bir rekreasyon merkezi haline gelmiştir. Haliç kıyıları ve adaları açık rekreasyon alanı, yaklaşık 636.900 m²'lik bir alana sahiptir

Haliç yapılan rehabilite çalışmaları ile artık nefes almaya başlamış ve sudaki hayat yeniden canlanmıştır. Fakat uzun çalışmalar sonucu temizlenen ve eski doğal niteliğini kazanan bölge yine bir takım baskılar altındadır. Mevcut dokusunu kaybetmemesi için bu alanda yapılacak yeşil yol planlaması bu amaçlara hizmet edecek bir planlama şekli olarak görülmektedir. Haliç, mevcut doğal ve kültürel yapısıyla, mevcut lineer peyzaj öğeleri ile yeşil yolların planlanması için büyük bir potansiyel taşıyan dokuya sahiptir.

Haliç için önerilen yeşil yolu oluşturan kriterler, Ahern'in (1995) ifade ettiği lineer yapıda olması, önemli noktalarla bağlantı kurulması, çok fonksiyonlu amaçlara hizmet etmesi, sürdürülebilir gelişme sağlaması ve çizgisel sistemin avantajlarını sağlaması gibi kriterleri yapısında bulundurmaktadır. Yeşil yol, Haliç boyunca uzanan kıyı şeridinde sahip olması ile lineer, mevcut tarihi/kültürel elemanlarla ilişki kurulması ile bağlanmış bir sistem, çevresel, kültürel, tarihi, rekreasyonel amaçların hepsini taşıması ile çok fonksiyonlu olacaktır. Bununla beraber Haliç'te planlanacak yeşil yol ile çevre koruma ve kaynakların kullanımının dengelenmesi sayesinde sürdürülebilir gelişme de sağlanacaktır. Tüm bunların bir sonucu olarak Haliç yeşil yolunun, tarihi yapılara erişimi sağlayacak doğal nitelikli çizgisel sistemin avantajlarını sunma, mevcut doğal kaynakları koruma, manzaralı yollar oluşturma, tarihi kaynakların sürekliliğini sağlama ve sahil şeridi boyunca insanların

rekreasyonel aktivitelerine imkan tanıyacak motorsuz ulaşım için olanak sunma potansiyeli görülmüştür.

Mevcut alan içerisinde bugün itibariyle Haliç'te geniş açık alanlar oluşturulması imkansız görünmektedir. Çevresel kullanımları, kentleşme baskıları bu gibi geniş alanlar oluşturulmasına imkan tanımamaktadır. Yeşil yollar ise tarihi, kültürel ve doğal potansiyeli olan Haliç bölgesinde minimum alan kullanarak bu değerlerin sürdürülmesi için olanak sunmaktadır. Haliç yeşil yolu için belirlenecek lineer yapı mevcut peyzaj dokularından en uygun olanı seçerek, oluşturulmaya çalışılacağından ve tüm peyzajı değiştirme gibi bir girişimde bulunmayacağından dolayı Haliç'teki gelişim ve rehabilitasyon çalışmaları için başlıca planlama stratejisi olma yolunda önemli bir potansiyele sahiptir.

5.3.1 Haliç Yeşil Yol Planının Planlama Süreci

Dördüncü bölümde tanımlanan kent planlaması ve peyzaj planlamasından yola çıkılarak yeşil yol planlaması için bir metodoloji tanımlanmıştır. Tanımlanan bu metodolojinin yerel bir ölçekte Haliç'te uygulanabilirliği bu süreçler içerisinde analiz edilmiştir.

5.3.1.1. Haliç Yeşil Yol Planının Amaç Ve Hedefleri

Haliç'teki mevcut açık alanlar ve doğal alanlar gecekondulaşma ve yoğun yerleşme baskısı altında zaman içerisinde yok edilmiş ve bugün mevcut olan alanlar ise Haliç'teki kirliliğin artmasıyla ve bu alanların yakın çevre halkının yoğun ve düşüncesizce kullanımlarının baskısı altında kalmıştır. Bu gibi olumsuzluklarla mücadele etmede; Haliç'te varolan doğal ve kültürel değerlerin korunmasına yönelik olarak önerilen rekreasyonel, tarihi/kültürel nitelikli yeşil yol planlaması üçüncü bölümde bahsedilen korumacı (protective) ve savunmalı (defensive) planlama stratejileri ile planlanacak yerel ölçekte bir yeşil yoldur. Korumacı yaklaşımla önerilen yeşil yol ağ sistemi, mevcut peyzaj kaynak ve öğelerini arazi kullanım kontrolü sayesinde korumaktadır. Bununla beraber savunmalı strateji ile de kaynakların mekansal boyutlarını sınırlı tutup bunlara erişen belirgin koridorlar oluşturulmasını sağlamak amaçlanmıştır.

Önerilen yeşil yol tipi, alanın sahip olduğu değerler (Haliç denizi ve dereleri, dini yapıları) sebebiyle rekreasyonel ve tarihi/kültürel nitelikli yeşil yol olacaktır. Ayrıca Kağıthane deresi ve çevresindeki alanlar ise kentsel baskılar altında eski mesire alanını dokusunu kaybetmiştir. Burada devam ettirilecek yeşil yol sisteminin kentsel gelişimi kontrol altına almada da katkılar sağlayacağı öngörülmektedir.

Yeşil yol planının amaç ve hedefleri Tablo 5.2’de detaylı bir şekilde ifade edilmiştir.

Tablo 5.2: Haliç Yeşil Yol Planının Hedefleri

• Rekreasyonel olanakları arttırma	
Yaya erişim olanakları yaratma	Araçlarla ulaşım dışında yayaların günlük ulaşımında kullanabileceği alternatif güzergahlar oluşturmak
Bağlantı oluşturma	Önemli doğal ve tarihi kaynakların birbirleriyle bağlantısını sağlayarak kullanıcılar tarafından patikalara erişimi arttırmak amacıyla nitelikli birbiriyle bağlantısı sağlanmış bir sistem oluşturma
Aktivite merkezleri yaratma	Pasif (doğayı seyretme, dinlenme) ve aktif (yürüme, koşu, bisiklete binme, balık tutma) rekreasyon olanakları sunabilecek alanlar yaratma
Çoklu kullanım imkanı sunma	Yeşil yol patikası ile birden çok kullanıma hizmet edebilecek patikalar oluşturma (yürüyüş, bisiklet binme, vb.)
• Peyzaj kaynaklarının kirliliğini önleme	
Tampon zonlar oluşturma	Sahil ve dere koridorlarını ve bu alanlardaki yoğun bitkilendirmeyi koruyan ve sürdürülmesini sağlayan bir tampon zon oluşturma, böylece su kaynaklarının kirlenmesinin önlenmesi
Doğal vejetasyonu koruma	Mevcut doğal bitki örtüsünün var olan niteliklerini koruma
Yeniden bitkilendirme	Yeşil yol patikası oluşturulabilecek güzergahların yapılacak bitkilendirme ile niteliklerini arttırıp çevre ile uyumlu hale getirme
• Tarihi ve kültürel mirası koruma	
Kaynakların niteliğini vurgulama	Kentsel kullanımlar içinde mekansal niteliklerini kaybeden mevcut tarihi miras öğelerinin açığa çıkarılması
Kaynaklar arası bağlantı oluşturma	Yerleşim alanları içinde kopuk olarak bulunan alanların bir sistem ile sürekliliğini sağlama
Kullanıcıların erişimini sağlama	Yeşil yol patikalarının kent içine sokulmasını sağlayarak tarihi yapılarla bağlayıp erişimine imkan sunma

Yeşil yol sisteminin ana amacı ve hedefleri; su alanlarını, doğal alanları belirlemek ve korumak, rekreasyonel amaçlar için açık alanları koruyup niteliğini arttırarak kent sakinleri için mevcut açık alanlara eklenmiş yeni açık alanlar oluşturmak, tarihi ve kültürel niteliğe sahip çekim alanları ve noktalarını da bu yeşil yol sistemi içine katarak niteliklerini arttırmak ve böylece alanın potansiyeline olan katkılarını vurgulamaktır.

Bu amaçlarla oluşturulacak bir yeşil yol sisteminin fonksiyonu; doğal çevrenin korunması ve restore edilmesi, rekreasyon potansiyelinin arttırılması, tarihi ve kültürel değerlerin korunması ve zenginleştirilmesi olacaktır.

5.3.1.2. Analiz Çalışmaları

Analiz çalışmaları, Haliç'te mevcut doğal nitelikli lineer koridorlar ve bireylerin en çok rağbet gösterdiği çekim noktaları ile ilgili bilgilerin ve verilerin toplanmasını içermektedir. Bu süreç içerisinde doğal peyzaj kaynakları, mevcut patikalar ve çekim noktalarının incelenmesi yeşil yollar için uygun güzergah ve alanların saptanmasında ve planlanmasında büyük öneme sahiptir.

Mevcut Doğal Kaynakların Saptanması

Haliç ve çevresindeki alan haritalama yöntemi ile analiz edilmiş ve alandaki mevcut peyzaj öğeleri listelenmiştir. Tarihi Yarımada ile Beyoğlu Yakası'nı birbirinden ayıran Haliç, İstanbul'un coğrafyasında hemen her zaman için son derece önemli bir yer tutmuştur. Temizlenen ve çamur taramasıyla gerekli derinliğe kavuşturulan Haliç, olağanüstü doğal güzelliğine yakışır tarzda çevresindeki parklar, kültür merkezleri ve mesire alanlarıyla önemli bir merkez haline gelmiştir. Haliç'teki su kaynakları, orman alanları ve manzara noktaları incelenmiş ve;

- **Su kaynakları olarak** : Haliç doğal su yolu, Alibeyköy ve Kağıthane dereleri
- **Orman ve ağaçlık alanlar olarak** : Kıyıdaki yeşil hatlar, Park alanları, Mezarlıklar (Sütlüce Rum, Hasköy Rum, Eyüp ve Piyer Loti Mezarlığı, Halıcıoğlu Musevi ve Ermeni, Edirnekapı Ermeni Mezarlığı ve Şehitliği)
- **Manzara noktaları olarak** : Topoğrafik niteliklerinin görsel özelliklerine sahip olan; Piyer Loti tepesi, Haliç sahil noktaları saptanmıştır.

Haliç'in kentin mekansal oluşumunda, hem coğrafi hem de tarihsel olarak bulunduğu konumunun önemi büyüktür. Haliç uygun topografik yapısı, iklimi, suya ulaşım kolaylığı ve verimli toprakları nedeniyle tarih öncesi dönemden beri insanların yerleşmesi ve yaşaması için cazibe merkezi olmuştur. Haliç'in eski çağlarda temiz suları, yeşil tepeleri ve koyları ile güzel bir yer olduğu ifade edilmiştir. Deniz ve rüzgarın şiddetine karşı korunaklı doğal bir limandır. Haliç sınırları içerisinde buraya dökülen iki önemli dere olan Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin Haliç'in doğal ve kırsal niteliğini arttıran birer doğal öge olduğu saptanmıştır. Arnavutköy ve İmrahor yörelerinin sularını alan Alibeyköy Deresi önce doğuya, sonra da güneye Haliç'e yönelmektedir. Yaklaşık 50 km uzunluğundaki derenin üzerine Alibey Barajı kurulmuştur. Osmanlı döneminde halkın kullandığı geniş mesire çayırılıklarıyla kuşatılan dere kenarları, Haliç'ten Kağıthane köyüne kadar birbirinden güzel bir dizi peyzajı içeren bir bahçe ve su şehri olmuştur. Kağıthane Vadisi İhsaniye Köyü'nün güneybatısından başlayarak, Alibey Vadisi'ne koşturularak güneybatı yönünde uzanmakta, Belgrad Ormanı'nın bir bölümünün suyunu toplayarak ve Göktürk civarında meyve ve sebze tarımı açısından verimli düzlüklerle genişleyerek geniş bir yay çizmekte ve Haliç'e açılmaktadır (www.eyup.bel.tr, www.ibb.gov.tr).

Haliç'in derinliğini kaybetmesi sonucunda oluşan adalar, kendi doğal vejetasyonunu oluşturmuştur. Yakın zamanlara kadar ise bu adalarda canlı yaşama rastlandığı, hatta tavşanların yaşadığı ifade edilmiştir. Mevcut doğal adacıklar doğal yapıları nedeniyle korunma altına alınmış, bu alanlar için önerilen aktif rekreasyon alanları yerine önerilen planlama çalışmalarında doğa parkı olarak kullanımının daha uygun olduğu belediyelerce kabul edilmiştir.

Doğal bir çayırılık olan Kağıthane vadi tabanı su kıyısı ve vejetasyonu da, bir kordon gibi dere boylarını takip etmesi ile ortaya çıkan bir görünümde iken alanın kaybolan doğal yapısının kazanılması için bugün peyzaj çalışmaları yapıldığı saptanmıştır. Bununla beraber Alibeyköy deresinin evsel atıklar ve sanayi atıklarıyla kirlenmesi sonucu çevre alanları sel baskınlarına maruz kalmaktadır ve bunun çözümü olarak dere ıslah çalışmaları başlatılmıştır. Yapılan dere ıslah çalışmaları sırasında dere ıslahı ile birlikte derenin her iki tarafına toplayıcı atık su kanalları, köprü, imar planları müsait olan yerlerde yan yol, altyapı tesisleri ve çevre düzenlemesi yapıldığı saptanmıştır. Bu bağlamda yapılacak bir yeşil yol planının, sel sorununa çözüm getirerek sel kontrolünü sağlayacağı analiz aşamasında görülmüştür.

Alibeyköy ve Kağıthane Dereleri havzalarının yukarı kısımlarındaki bitki örtüsü bir orman vejetasyonundan, aşağı kısımlarında da zaman içinde orman vejetasyonu ile kaplı alanların tahrip edilmesiyle oluşan ağaçcıl maki bitki topluluklarından, çayırardan ve orman alanlarından oluşmaktadır. Daha çok meşe, kızılğaç, turuncgiller, funda, ardıç, dişbudak türleri ile az sayıda çam ve sedir gibi iğne yapraklılar da bitki vejetasyonunu oluşturmaktadır (Altınçekiç, 1988).

Haliç'teki doğal niteliğin kaybolmaması ve bu özelliğinin korunması için kıyı şeridinde park alanları yapılmış, ağaçlandırma çalışmalarına girilmiştir. Haliç'teki en büyük tersaneler olan Taşkızak, Camialtı ve Haliç Tersaneleri'nde de taşınma çalışmaları büyük oranda bitirilmiştir.

Haliç'teki yeşil dokuyu oluşturan önemli alanlar, Haliç düzenleme projesi bünyesinde sahil bandı boyunca yapılmış parklardır. Su ögesini takip eden ve belli noktalarda daralıp genişleyen sahil bandı kıyı parkları, Haliç'teki sürekli yeşil dokuyu oluşturmaktadır. Özellikle son düzenlemeler ile Haliç'in kaynağında konumlanmış olan İGDAŞ yapısının çevre düzenlemesi de sahil hattı ile bağlanan geniş bir yeşil doku oluşması fırsatını yaratmıştır. Bununla beraber Piyer Loti yamaçları, Kağıthane Sadabad mesire alanı, Kağıthane'de yer alan ve oldukça geniş mekansal boyutlara sahip Mermerciler Parkı (21,899 m²), Kağıthane Belediyesi Akşemsettin Parkı Haliç'teki geniş yeşil dokuları oluşturmaktadır. Unkapanı-Cibali sahil şeridinde yer alan Özlem Parkı (20,008 m²), Ayakapı-Ayvansaray sahil şeridinde Şair Nedim Parkı (49,211 m²), Balat kıyı bandında Akşemsettin Parkı (62,923 m²), temalı parklar kapsamı içinde Ayvansaray'da yapılan Görme Özürlüler Parkı (2,000 m²), Ayvansaray-Eyüp arasında Haliç Parkı, karşı kıyıda ise Halıcıoğlu, Sötlüce ve Hasköy parkları Haliç kıyı şeridi boyunca yeşil dokuyu oluşturan önemli park alanlarıdır (İBB, 2001). Bu yeşil alanların daha içlere doğru sokulmuş alanları ise Fatih'teki Arkeoloji Parkı, Zeyrek Parkı, Çukurbostan Parkı gibi parça parça park alanlarıdır. Balat ve Ayvansaray sur dipleri gibi önemli yeşil dokuları oluşturan alanlar sahil yeşilinin içerilere sokulduğu alanları oluşturmaktadır.

Haliç'in her iki kıyısında yer alan mezarlıklar ise, bakımlı servi koruluklarına sahip olmalarına karşın bugün Eyüp Tokmak Dede mezarlıkları (Şekil 5.25) ve de özellikle Halıcıoğlu Musevi mezarlığı, bitki örtüsünden yoksundur. Haliç'in Beyoğlu yakasında yer alan Aynalıkavak Kasrı'nın da çok küçük kalmış yeşilliği dışında

hiçbir bitki örtüsü kalmamıştır. Sötlüce Rum Mezarlığı (7,047 m²), Hasköy Rum Mezarlığı (3,371 m²), Halıcıoğlu Musevi (375,618 m²) ve Ermeni (26,426 m²) Mezarlıkları Haliç'in Beyoğlu yakasındaki mezarlık alanlarını oluşturmaktadır. İstanbul yakasında bulunan ve Ayvansaray surlarının içlere sokulmuş yeşilinin çekim noktası olabilecek Edirnekapı Ermeni (26,400 m²) ve Şehit Mezarlıkları (172,380 m²) yeşil dokunun sürekliliğini oluşturacak niteliktedir (İBB, 2001).



Şekil 5.25: Eyüp Mezarlıklarından Görünüm

Eyüp sırtındaki Piyer Loti tepesi, bütün Haliç'in tepeden görülebildiği, doğal ve sakin bir mekandır. Tarihi Eyüp Mezarlığı'nın sırtlarında Gümüşsuyu olarak anılan semtte yer alan ve halk arasında Piyer Loti Tepesi olarak bilinen bu tepenin konumu ve manzarası 19. yy.da İstanbul'a gelen yabancıları da etkilemiştir ve hem Haliç'in doğal yeşil dokusunun hem de Haliç adacıklarının görüldüğü önemli bir manzara noktası olarak bugün oldukça rağbet görmektedir (Şekil 5.26).



Şekil 5.26: Eyüp Piyer Lotiden Görünüm (www.eyup.bel.tr)

Yapılaşmış Çevre Analizi

Yeşil yol sistemi için bağlantı sağlayacak lineer peyzaj öğelerinin saptanmasından sonraki analiz aşaması, yeşil yol sisteminin bağlanacağı çekim noktalarını saptamak olmuştur. Bu amaçla, yeşil yol koridorlarının başlangıç ve erişim noktaları olarak hizmet edebilecek nitelikteki çekim noktaları olan yapılaşmış çevre incelenmiştir.

Haliç'te 1997'den sonra belediye tarafından yoğunlaştırılan Haliç'i kurtarma çalışmaları sırasında Haliç'teki doğal ve kültürel niteliği göz önüne çıkaracak planlamalar ve düzenlemeler yapılmıştır. Haliç kirleticilerden arındırılmış ve kıyı bandı İstanbul halkını buraya çekecek nitelikli mekanlarla yenilenmiştir. Defterdar'daki dokuma fabrikası Feshane Festival Sarayı olarak düzenlenmiş, Sütluçe Mezbahası tahliye edilerek büyük bir kültür merkezi haline getirilmiş, Cibali'deki eski tütün fabrikası Kadir Has Üniversitesi olmuş, Hasköy Tersanesi ise Koç Sanayi Müzesi'nin denizdeki açık sergi alanı haline dönüştürülmüş ve Sütluçe'de Türkiye'nin ilk ve tek minyatür parkı uygulaması gerçekleştirilmiştir. İstanbul kentinin ve Haliç'in tarihi dokusu içerisinde de alana bu nitelikleri kazandıran dini yapılar ve yaşam alanları da analiz aşamasında incelenmiştir.

Yeşil yol sisteminin çekim noktaları olarak ;

- **Tarihi kaynaklar** : Önemli kilise, camii, külliye gibi dini yapılar, surlar, tarihi kapılar, kültürel mevkiler (Fener, Balat, Ayvansaray, Hasköy)
- **Kültürel alanlar** : Müzeler (Kariye Müzesi, Rahmi Koç Müzesi, Miniaturk), kültür merkezleri (Sütluçe Kültür Merkezi, Feshane Festival Sarayı)
- **Rekreasyon alanları** : Haliç kıyı bandı parkları ve yürüme yolları, mahalle parkları, spor alanları
- **Ulaşım sistemleri** : 1. ve 2. derece kent içi yollar, iskeleler (Fener, Ayvansaray, Eyüp, Halıcıoğlu), Toplu taşıma istasyonları ve merkezler (Eminönü), deniz işletmeleri (Eminönü)
- **Yaşama ve çalışma alanları** : Konut alanları, eğitim birimleri, ticaret alanları (Galata, Eminönü ve Karaköy) incelenmiş ve bulunanlar haritalanmıştır (Şekil 5.27).

Yapılan tüm bu analizler yeşil yol sisteminin bağlayıcıları ve erişim noktalarının neler olacağını ortaya koyabilme açısından önemli bir aşama ve değerlendirme için ise bir ön hazırlık olmuştur.

5.3.1.3. Verilerin Sınıflandırılması

Analiz aşamasında alanın nitelikleri ve sahip olduğu kaynaklar detaylı bir şekilde incelenmiş ve gerekli başlıklar altında saptanmıştır. Mevcut peyzaj kaynakları ve çekim alanları ile ilgili analizler, yeşil yolu oluşturabilecek lineer öğeler ile erişim noktalarının yeşil yol potansiyeli açısından değerlendirilmesine imkan vermiştir. Analizle belirlenen öğeler ve peyzaj elemanları; arazi parçası ve koridor olarak sınıflandırılmıştır. Saptanan talep alanları; parklar, eğitim birimleri, konut alanları, tarihi bölgeler ve kültürel öğeler arazi parçası olarak sınıflandırılmıştır (Tablo 5.3). Bu alanlar yeşil yol sistemi için erişim noktası olarak hizmet etme potansiyelindeki alanlardır. Bunun yanında yeşil yolun amaçlarına hizmet eden ve esas niteliğini oluşturacak olan doğal lineer öğeler olarak mevcut su kaynakları; Haliç, Alibeyköy ve Kağıthane Dereleri ve yapılaşmış kentsel lineer öğeler olarak da ulaşım hatları koridor olarak sınıflandırılmış ve talep alanlarını bağlayıcı potansiyelde yeşil yol koridoru olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 5.3: Haliç'teki Peyzaj Elemanlarının Sınıflandırılması

Peyzaj Elemanları	Sınıflandırma
• Parklar	Arazi parçası- koridor
• Ulaşım hatları	Koridor
• Mezarlıklar	Arazi parçası
• Dere koridorları	Koridor
• Eğitim birimleri	Arazi parçası
• Tarihsel öğeler	Arazi parçası
• Konut alanları	Arazi parçası
• Sahil bandı	Koridor

Değerlendirme aşamasının ikinci kısmında alanların yeşil yol için mekansal uygunluğu değerlendirilmiştir. Yapılan araştırma ve analizler sonucunda;

1. Haliç'in su kaynağı olarak sahip olduğu potansiyelin yeşil yollar için uygun olduğu görülmüştür.
2. Tarihi/kültürel alanlar ve sahildeki mevcut kıyı hattı ile bu alandaki parklar ve açık alanların kamu mülkiyetinde olmaları mekansal açıdan uygundur. Bu da uygulama açısından kolaylıklar sağlamaktadır.
3. Mevcut ulaşım hatları da yeşil yolun konumlanmasında avantajlar sunmakta, mekansal uygunluk sağlamaktadır.

Mekansal uygunluk değerlendirmesinden sonra yeşil yolun planlama sürecindeki bir diğer değerlendirme de erişilebilirliktir. Alandaki mevcut ulaşım sistemi kullanıcılara geçiş imkanı vermekte ve ulaşılabilirlik açısından avantaj sağlamaktadır. Arazi kullanımının belirlenmesiyle saptanan okul, park, konut alanlarına ve tarihi bölgelere çok yakın olan güzergahlar, otobüs durakları ve iskeleler de yeşil yolların yakınlık analizi içerisinde dikkate alınmış ve değerlendirilmiştir. Çünkü talep alanlarına yakın alanların daha öncelikli bağlantıya ihtiyacı bulunmaktadır (Şekil 5.28).

5.3.1.4. Verilerin Değerlendirilmesi

Haliç'teki önemli kaynaklar ve çekim noktalarının belirlenmesi ve sınıflandırılması ve bununla birlikte çalışma alanı içerisindeki alanların var olan doğal su kaynaklarını izlemesi ve alan bileşimindeki ana hatların tanımlanması değerlendirme sürecinde büyük önem taşımaktadır. Ulaşım hatları, mekansal analizler ve erişilebilirlik analizlerinde daha önceki değerlendirmeler sonucunda ortaya çıkan verilerin birlikte değerlendirilmesi ile yeşil yol patikaları oluşturması açısından önemini ortaya koymaktadır. Yapılan analizler sonucu, Haliç'in var olan önemli doğal nitelikleri, tarihi alanları saptanmış ve gecekondulaşma baskısı altındaki alanlar (Kağıthane) belirlenmiş böylece mevcut kaynakların yapısı ortaya konulmuştur. Haliç çevresindeki tarihi nitelik ve Haliç'in geçmişten günümüze kadar sunduğu rekreasyon niteliği, yapılan bireysel değerlendirmelerin bir bileşimi olarak belirlenmiştir.

İkinci olarak ise; oluşturulacak patikaların bir ağ sistemi ile odak noktalarını bağlama olanağı, patikaların önem derecesine göre sınıflandırılmasına imkan vermektedir.

Bu açıdan bakıldığında kent içi alanları çalışma alanına bağlayan sahil ulaşım hattı, Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Fevzi Paşa Caddesi, Haliç Çevre Yolu, Tersane Caddesi, Tarlabası Caddesi, Kağıthane Caddesi ile Galata ve Unkapanı köprüleri ana ulaşım hatları ile 1.derecede önemli yeşil yol patikası olabilecek niteliktedirler (Şekil 5.28). Bu ana yeşil yol güzergahlarını büyük ilgi alanlarına bağlayan yollar da yine 1.derece önemli yeşil yol patikaları, ana yeşil yoldan ayrılan bunun dışındaki patikalar ise 2. derecede önemli yeşil yol patikalarını oluşturma potansiyelindedir.

5.3.1.5. Haliç Yeşil Yol Planının Tanımlanması

Planlama sürecinde ifade edilen tüm aşamalar içerisindeki önemli noktaların sonuçları değerlendirilerek Haliç için bir yeşil yol planı önerilmiştir. Toplumun ihtiyaçları ve önceliklerine göre alanın karakteri ortaya koyulmuş, sonuçta Haliç'in yüzyıllardır İstanbul halkının rekreasyonel ihtiyaçlarına yanıt verebilen kıra özgü karakterde doğal bir yapısı olduğu görülmüştür. Haliç ve derelerin sunduğu bu doğal rekreasyon alanı olma özelliği, insanları çekici bir niteliktir ve özellikle suya dayalı rekreasyonel aktiviteler için bugün bu alanlar büyük potansiyellere sahiptir. Bunun yanında Müslümanların ibadet merkezi olan Eyüp ve Gayri Müslimlerin kutsal mekanı olan Balat semtlerini sınırları içerisine alması ve bu mekanlarla beraber daha bir çok tarihi ve doğal öğelere sahip olması ve bu alanların yoğun olarak talep edilmesinin saptanması, oluşturulacak yeşil yol planının stratejisini açığa çıkarmıştır. Bu açıdan, nitelikli alanları bağlayan ulaşım hatlarının niteliğini daha da arttırarak ve çekim noktalarının önemini vurgulayarak öncelikli bağlantı ihtiyacı taşıyan alanlar için alternatif ulaşım hatlarının kurulması önem kazanmaktadır.

Çekim merkezlerini bağlamak için mekansal uygunluk ve bireylerin talebine dayanan bir şekilde oluşturulan Haliç yeşil yol öneri planında çekim noktaları lekeler halinde gösterilmiş, yeşil yolun bağlantı oluşturacak patikaları da lineer akslar ile ifade edilmiştir (Şekil 5.29). En açık tonlar ile gösterilen lekeler, alanda mevcut tarihi yapıları (kilise, müze, cami, saray), koyu renkte gösterilenler çekim noktası oluşturabilecek eğitim birimleri, kültürel alanlar ve merkezi iş alanlarını ifade etmektedir. Bu alanlar ile çakışan peyzaj alanları (parklar, mezarlıklar, yeşil alanlar) en koyu renkle gösterilmiştir ve yapılan bu yeşil yol çekim alanlarının lekeler halinde belirlenmesi ile planda üst üste çakışan ve daha çok özelliği bir arada bulunduran en koyu alanlar bağlantıya en çok ihtiyaç duyulan alanlar olarak ortaya çıkmıştır.

Haliç bölgesinde yapılan mekansal analizler ve ulaşım analizleri sonucunda, yeşil yol planlaması için birçok olanak saptanmıştır. Bunlardan en önemlisi, Haliç sahil bandının yeşil koridor olarak sunduğu lineer yapının varlığı ve doğal su alanlarının potansiyeli, tarihi ve kültürel dokuyu yansıtacak öğelerin bulunmasıdır. Mevcut olan ve daralıp genişleyerek devam eden sahil kıyı bandının var olan potansiyeli, insanların bu hattı hem hafta içi hem de hafta sonu alternatif ulaşım güzergahı olarak kullanmasına imkan sağlamaktadır. Bununla birlikte Haliç'i kentin diğer alanlarına bağlayıcı ana ulaşım akslarının varlığı bu bölgede oluşturulacak yeşil yola kent merkezinden ulaşımı kolaylaştırmaktadır. Gerek toplu taşıma olanakları, gerekse deniz ulaşım olanakları alana erişimi kolaylaştırmakta ve önerilen yeşil yolun niteliğini daha da arttırmaktadır. Hem kentsel hem de doğal karakteri olan bu alan içerisinde konumlanmış yeşil yol, hem bölgenin hem de kentin gelişmesine katkıda bulunacaktır.

Bazı alanlarda yol ile beraber yaya kaldırımı olarak devam eden kıyı bandının, gerektiği yerde yaya kaldırımlarının yeşil yol patikasına dönüştürülerek düzenlenmesi, alandaki sürekliliğin algılanmasına ve niteliğin artırılmasına imkan verecektir. Sahil hatlarının Alibeyköy ve Kağıthane dereleri kenarındaki yeşil hatları da içine alarak devam etmesi, Haliç yeşil yol planı içerisinde önerilmiştir. Haliç'in kuzeybatı kısmında yer alan Alibeyköy ve Kağıthane dereleri boyunca devam eden yeşil hat yer yer buralara sanayi alanlarının yerleşmesiyle kesintiye uğramıştır. Oysaki mevcut dereler ve kenarlarında düzenlenecek yeşil alanlar, çevre halkının rekreasyon ihtiyaçlarını karşılayarak, alternatif yaya ulaşım patikası yaratılması ve yeşil sistemin sürdürülmesine imkan sunmaktadır. Bu doğal alanın sunduğu çevresel yararlar da bölgenin kent içerisindeki yok olan değerini gözler önüne serecektir.

Alan içerisinde kent sakinlerinin ve turistlerin uğrak yeri haline gelme potansiyelindeki Miniaturk'un konumlanması, Feshane Kültür Merkezinin bulunması ve doğal nitelikli Haliç adaları ile Eyüp mezarlıklarının yer alması, bu bölgeyi bağlantıya en çok ihtiyaç duyulan alan olarak ortaya çıkarmaktadır (Şekil 5.30). Bu noktanın Haliç derelerinin döküldüğü nokta olması ile sahip olduğu doğal nitelik ile Sadabad alanına bağlanması bu etkiyi daha da arttırmakta ve yeşil yol planının birinci derecede önemli hedef noktasını oluşturmaktadır (Bkz. Şekil 5.29).



Şekil 5.30: Miniaturk (Solda) ve Feshane Kültür Merkezi (Sağda)

Kağıthane ve Alibeyköy dereleri kenarındaki sanayi alanları, yeşil yol aksının kesilmesine ve daha ilerilere kadar devam edememesine neden olmaktadır. Bu nedenle daha önceleri Haliç'i kirleten sanayi alanlarının buralardan temizlenmesi gibi yapıcı önerilerin, Haliç dereleri kenarındaki son zamanlarda niteliğini kaybeden sanayi yapılarının kaldırılmasında da uygulanmasının alanın rekreasyon potansiyelinin arttırılmasına ve yeşil yolun dereler boyunca devam edip sürekliliğinin sağlanmasına yardımcı olacağı öngörülmüştür. Böylece Kağıthane deresinin sağladığı rekreasyonel nitelik eski önemini kazanacak ve yeşil yol patikalarının da bu alana kadar ulaşması ile sahildeki aksın sürekliliği sağlanacaktır.

Haliç'in düzenlenmesi amacıyla sahilde konumlandırılmış olan park alanları, kültür merkezleri (Feshane, Sötlüce) ve müzeler (Rahmi koç, Miniaturk) çekim alanı olarak görülmüş ve bu alanlara ulaşım imkanı veren sahil yolunun yeşil yol patikası ile sürekliliği sağlanarak bir yeşil yol sistemi önerilmiştir. Bu yeşil yol patikalarının erişim noktaları ise sonuçta ulaşılan kültür merkezleri ve müzeler olacaktır. Sahil hattının Eyüp'ün kuzeybatı kısmına doğru devam eden aksın, bu alandan Eyüp içlerine ve Eyüp mezarlıklarının olduğu alanlara doğru yeşil yol patikaları ile bağlanarak önemli bir manzara noktası olan Piyer Loti tepesini de içine alarak devam ettirilmesi önerilmiştir. Ayrıca tüm bu alanları içine alan hattın eğitim alanlarına yakın olan güzergahlarının tercih edilmesinin, bireylerin doğal ve kültürel yapı hakkında birinci elden bilgilenmelerine yardımcı olabileceği de dikkate alınmıştır.

İlk yerleşme alanının Haliç sur içinde olması ve bu alan içerisinde bu dönemlerden kalan bir çok kültürel miras bulunması, Haliç'in İstanbul yakasının daha çok gelişmesine ve daha nitelikli olmasına neden olmuştur. Mevcut sahil kıyı bandının ise Eminönü'nden Haliç derelerinin döküldüğü noktaya kadar olan İstanbul

yakasındaki bölümünde bir süreklilik mevcut bulunmakta ve yeşil doku kendi doğal yapısı içerisinde algılanmaktadır. Yer yer daralıp yaya kaldırımını şeklinde devam etmesine rağmen bu hattın sürekliliği, yeşil yol patikası olarak kullanılmasına imkan vermektedir. Fakat aynı durum Beyoğlu yakası için söz konusu değildir. Daha çok ticaret ve konut alanları ile kaplı olan alanın sahil şeridi, tersaneler ve askeri alanlar olarak kullanılmaktadır. Bu nedenle bu alanda parçalanmış küçük sahil parkları ve geniş mezarlık alanları dışında bir kıyı hattı bulunmamaktadır. Beyoğlu yakasında geniş yeşil alan olarak tanımlanabilecek alanlar mezarlıklardır ve bunlar da sürekliliğin sağlanmasında yetersiz kalmaktadır. Bu da yeşil yol patikasının Beyoğlu yakasında, özellikle Kasımpaşa ve Hasköy kısımlarında sahildeki hattının kesintiye uğramasına ve bu alanlarda yeşil yol patikasının kıyı alanından biraz daha içerideki hatlardan devam ettirilmesine neden olmaktadır.

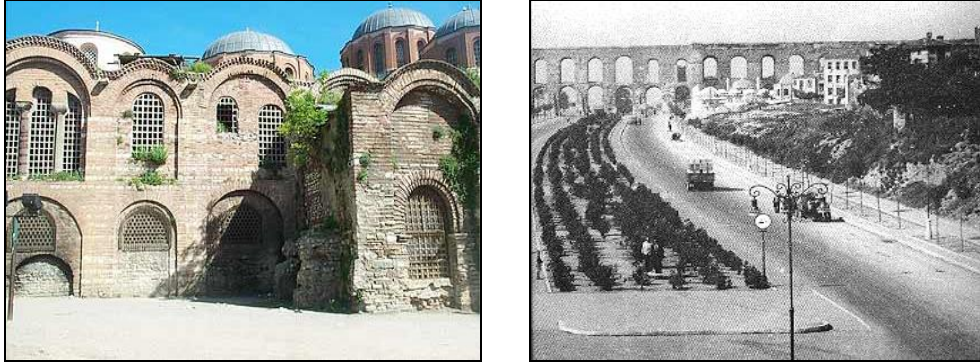
Eyüp semtinin güneybatı kısmında Haliç köprüsü ayağı altındaki alan ve Ayvansaray mevkii; park alanları, mezarlıklar, sur dibi alanlar ve spor alanları ile zengin bir yeşil dokuya sahiptir (Şekil 5.31). Bu nedenle Alibeyköy ve Kağıthane'den gelen yeşil yol hattı, bu alanda da ikinci bir hedef noktası oluşturarak sahip olduğu çekim noktası nitelikleri ile yaya erişimi için alternatif güzergahlar sunmaktadır. Özellikle Ayvansaray surları boyunca devam edip Edirnekapi mezarlık alanı ile bağlanan bu hat ile çevredeki park alanları ve yeşil doku, sahildeki yeşil yol hattı ile bağlanmasını sağlayacak bir yeşil yol koridoru oluşturmaktadır. Anemas zindanı kalıntıları olan sur kenarındaki alanlar yeşil yol ile yaya erişimi için aktif hale getirilerek toplumun kullanımına sunulup sahilden kent içine sokularak Edirnekapi gibi daha çok tarihi yapılarla (Kariye müzesi) ve mezarlıklar ile kaplı alan ile bağlanabilme potansiyeli, kent ile bütünleşen yeşil yol hattını oluşturacaktır (Şekil 5.32).



Şekil 5.31: Ayvansaray Surları (Solda) ve Haliç Köprüsü Altı Park Alanı (Sağda)

Kent içi ulaşımın araç trafiği yanında yaya olarak kullanımına da imkan veren Edirnekapı'dan Saraçhane'ye kadar uzanan Fevzi Paşa caddesi, sahil hattı ile bu cadde arasındaki bir takım tarihi nitelikteki yapılarla, spor alanları ve park alanları ile bağlayıcılar vasıtasıyla bağlanma imkanı sunabilecek lineer bir aksa sahiptir. Yer yer çekim noktalarına (müze, cami, okul, park vb.) bağlanarak bazı durumlarda da sahildeki hat ile buluşabilecek erişim imkanlarına da sahiptir. Sahil hattı ile birleşerek yeşil yolun kent içinde de sürekliliğini sağlayacak nitelikte uygun bir hat olabileceği görülmüş ve bu alanda devam eden bir yeşil yol önerilmiştir (Bkz. Şekil 5.32). Yaya erişim güzergahlarının yeşil doku ile zenginleştirilerek yeşil yol patikasına dönüştürülmesi doğanın kent yaşamı içine sokulmasını sağlamıştır.

Yeşil yolun hedef noktası olarak kabul edilen üçüncü nokta, mevcut ulaşım aksının uzun yıllardır kullanıldığı Unkapanı-Saraçhane hattı üzerindeki tarihi ve doğal dokudur (Bkz. Şekil 5.29). Eğitim birimlerinin, idari birimler ve ticaret alanlarının bu alanda yer alması alanı çekim noktası yapmaktadır. Özellikle tarihi yarımada ile bağlantı güzergahlarına sahip olması, çeşitli tarihi dokuları (Zeyrek Cami, Valens Su Kemer...) bulundurması ile kentsel bir çekim noktası oluşturmaktadır. Yine Saraçhane'deki aks buradaki surların ve Zeyrek alanının doğal yapısı içerisinde devam ederek sahil hattı ile birleştirilecektir (Şekil 5.33).



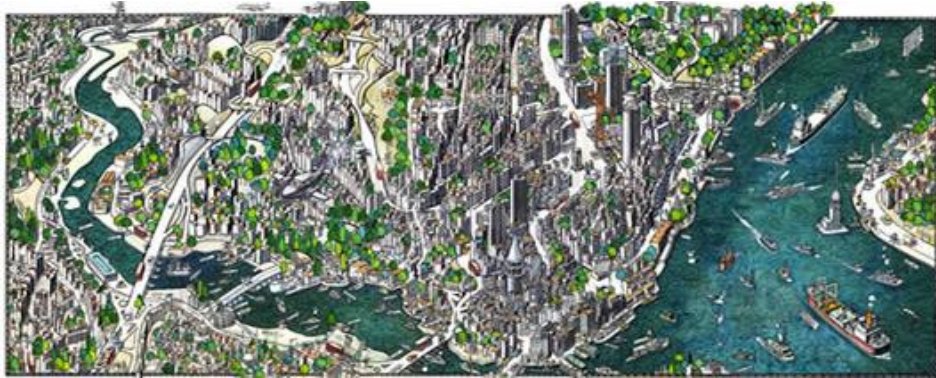
Şekil 5.33: Zeyrek Bölgesi ve Valens Su Kemer

Unkapanı ve Galata köprüleri arasında her iki yaka boyunca devam eden yeşil hat, yeşil yol patikasının bu alanlara kadar uzanmasına olanak sunmaktadır. Gerek Eminönü'nün merkezi iş alanı olma niteliği ve bu açıdan çekim noktası olması gerekse Haliç'in Boğaz'a açılan kıyısı olmasının verdiği doğal özellikler ile yeşil yolun bir diğer erişim noktasını oluşturmaktadır (Şekil 5.34). Kentsel yaşam

içerisinde yoğun olarak kullanılan, kara ve deniz erişiminin sağlandığı Karaköy de Haliç'in Beyoğlu yakasının önemli bir çekim noktasını oluşturmaktadır. (Şekil 5.34)



Şekil 5.34: Fatih Surları ve Unkapanı-Eminönü Arası Çekim Noktası (www.kentgorunum.i8.com)



Şekil 5.35: Haliç Beyoğlu Yakası, Galata Bölgesi (www.kentgorunum.i8.com)

Unkapanı ve Galata köprüsü arasında daha çok ticaret alanlarının konumlanması, bu alanlarda insanların ev ile alışveriş, ev ile iş arasında yapacakları seyahatler için potansiyel yaya güzergahlarına olan ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Bununla birlikte Haliç'in İstanbul kenti ile denizden ulaşımını sağlayan vapur ve deniz otobüsü işletmelerinin ve toplu taşıma duraklarının ana istasyonlarının Şekil 5.36'da görüldüğü gibi Eminönü'nde yer alması burayı bir çekim noktası yapmakta (Bkz. Şekil 5.29) ve Unkapanı'na kadar Haliç boyunca devam eden sahil yeşil yol hattının Eminönü'ne kadar aktif bir şekilde devam etmesini zorunlu kılmaktadır. Niteliksiz bir sahil hattına sahip olan alanın potansiyeli, yeşil yol hattı sayesinde zenginleştirilerek yaya erişim güzergahı olarak kullanılmasını sağlayacaktır.



Şekil 5.36: Eminönü Senti (Otobüs Durakları ve Vapur İskeleleri)

Haliç'in iki yakasını bağlayan ve çoğunlukla çevre halkı tarafından bugün de yaya ulaşımı ve balık tutma mekanı olarak kullanılan ve yapılan köprü altı düzenlemeleri ile de niteliği önemli ölçüde artan Galata köprüsü iki yakayı bağlayıcı bir yeşil yol hattı olarak önerilmiştir. Kentsel karakterdeki bu alanlarda insanları kentin olumsuzluklarından uzaklaştıracak ve doğayı kentin bu karmaşık yapısı içine getirebilecek, bununla beraber yeşil alanların sunduğu yararları gündelik hayat içerisinde insanlara yaşatabilecek ve kentsel peyzajın sürekliliğini sağlayabilecek niteliğe sahip yeşil yol önerisi çevresel bir çok fayda sağlayacaktır. Kent için dağılma noktası konumundaki iki odak nokta olan Eminönü ve Karaköy, Haliç yeşil yolunun önemli hedef noktaları olarak kabul edilmiştir. Karaköy-Şişhane arasındaki Perşembe pazarı mevki ise Haliç'in İstanbul'un kentsel yaşamı içerisinde yoğun olarak kullanılan önemli bir bölgesidir ve yeşil yolunun kentsel doku içerisinde Perşembe pazarı mevkiinde de devam etmesinin yeşil yolun kentsel önemini ve faydalarını da vurgulayacağı görülmüştür (Şekil 5.37). Bununla birlikte bu alanda oluşturulacak yeşil yol, İstanbul için önemli bir değere sahip yayalaştırılmış alan olan İstiklal caddesi ile bağlanarak buradan kent içine yayılan kentsel ölçekte bir yeşil yolun başlangıcını oluşturabilecek niteliğe sahiptir.



Şekil 5.37: Galata- Perşembe Pazarı Bölgesi (Solda) ve Galata Köprüsü (Sağda)

Çevresel amaçlar ile yeşil yol koridorlarının oluşturulmasında bağlantıya ihtiyaç duyulan park alanları, doğal alanlar ve kent için önemli yapıların talep edilmesine ve İstanbul için önemli olmalarına dayanılarak lineer bir hat oluşturulması önerilmiştir.

Kısaca ifade etmek gerekirse; kent için önemli olan nitelikli mevcut peyzaj öğeleri ve tarihi yapıların önemini vurgulamak ve Haliç'in sahip olduğu bu doğal yapıyı ortaya çıkaracak, önemli çekim noktalarını birbirine bağlayarak hem tarihsel dokunun hem de doğal yapısının sürekliliğini baştan sona insanlara yaşatacak alternatif birleştirilmiş patikanın planlanma önceliği yeşil yol planlamasının çıkış noktası olmuştur. Bunun için öncelikli olarak talep alanları belirlenmiş sonra da mevcut ulaşım hatları saptanıp yeşil yol içerisinde kullanılabilecek mevcut hatlar mevcut haliyle korunarak niteliklerinin artırılması, yeterli olmadığı koşullarda ise alternatif güzergahlar oluşturularak yeni bir yeşil yol sistemi planlanması önerilmiştir (Şekil 5.38). Bağlantı olasılıkları yanında tarihi ve doğal kaynakların bağlanabileceği en kısa güzergahlar yeşil yol patikaları için tercih edilmiştir.

Haliç'in bugünkü kentsel karakterine rağmen, bu bölge tarihsel dönemden bu yana gelen tarihi yapıları ve kültürel alanlarıyla bağlantı sağlayan alternatif ulaşım güzergahı ve su kaynaklarının -Haliç, Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin- sunduğu doğal mesire alanı olma özelliği ve sunduğu rekreasyon olanakları ve rekreasyon güzergahları ile tanımlanmıştır. Mevcut su kaynakları öncelikle bu amaçları karşılayan mükemmel bir bağlayıcı kaynak oluşturmaktadır. Böylelikle oluşturulacak yeşil yol koridoru çeşitli arazi kullanımlarını ve aktivite merkezlerini bağlayıcı nitelikte bir koridor olması ile yararlar sağlayacaktır.

5.3.2. Öneri Yeşil Yol Planının Yararları

Yeşil yol planlaması ile Haliç'in İstanbul kenti için önemini vurgulayan niteliklerinin ortaya çıkarılması ve daha da arttırılması sağlanacaktır. İstanbul kentinde artan kentleşme baskıları sonucu doğan olumsuzlukların yok edilmesi ve insanların rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılayacakları bir alan oluşturulması için potansiyel sunan yeşil yolların planlamasına Haliç'te başlanması hem çevre sakinleri için hem de İstanbul metropoliten kenti için bir çok yarar sunacağı görülmüştür.

1. Çevresel Yararları: Kent bütününde, kent peyzajında parçalanma problemleriyle karşılaşmaktadır. Haliç'te bugün var olan yeşil dokunun kaybolmaması için bu alanların bir sistemle sürekliliğinin oluşturulması sağlanmıştır. Böylece Haliç'in silüetinde tek yeşil haline gelen Eyüp mezarlığının da yok olmasını önlemek amacıyla önerilen yeşil yol hattı Haliç'teki yeşil dokuyu arttıracak ve çevresel yararlar sunacaktır.

Doğal nitelikleri yok olmaya başlayan Kağıthane ve Alibeyköy derelerinin niteliklerinin arttırılmasında da yeşil yolun önemli katkıları olacağı görülmüştür. Bugün gecekondulaşma baskısı altında olan Kağıthane bölgesinde eski mesire alanı olarak kullanılan alanların geliştirilmesi ve eski niteliğini kazandırılması için başlanan Sadabad projesi ile önerilen yeşil yol koridoru, bu alanı etkileyen olumsuzlukların yok edilmesini sağlayacaktır. Alibeyköy deresinin ise çevresindeki sanayi alanlarının atıkları nedeniyle kirlenmesi ile son zamanlarda yakınındaki konut alanlarında sel baskınlarına yol açtığı bilinmektedir. Bunun çözümü olarak derelerin ıslah edilmesi ile başlayan düzenleme çalışmalarına ek olarak yapılacak çevre düzenlemeleri için önerilen yeşil yolun sel zararlarını engelleyeceği ve çevresel nitelikleri arttıracığı gibi yararları ifade edilebilir.

2.Ekonomik Yararları: Haliç'te oluşturulması önerilen yeşil yol sistemi ile mevcut kültür merkezleri, müzeler ve mimari yapıların etkinliği daha da artacak ve bu alanlarda yeni iş olanakları ortaya çıkacaktır. İyi bir yaşam kalitesi sunan bu alan içerisinde yeni iş imkanları da yaratılacaktır. Haliç, doğal yapısı ve tarihi dokusu ile turistleri çeken bir bölgedir. Geliştirilecek yeşil yol sistemi ile bu alan daha da çekici hale gelecek, turistler tarafından talebi artacak ve oluşturulan birleştirilmiş sistemin faydaları turizm potansiyeline katkılar sağlayacaktır.

3.Rekreasyon Yararları: Haliç, Alibeyköy ve Kağıthane dereleri boyunca düzenlenecek yeşil yollar, yürüyüş, koşu ve bisiklete binme gibi aktiviteler için manzaralı güzergahlar sağlayacaktır. Özellikle Kağıthane çevresinin Osmanlı zamanında halkın açık alan ihtiyacını karşıladığı Sadabad alanı yeşil yol ile bu niteliğini yeniden kazanacak ve kent sakinleri için ulaşım imkanları ile bu alanın daha da gelişmesi sağlanacaktır.

Kentsel yaşam içerisinde rekreasyonel aktivitelerin kent dışına çıkılmadan da yapılabileceği fırsatlar yaratılmasında, aktif ve pasif rekreasyon olanakları sunulmasında yeşil yolun önemli katkıları olacağı görülmüştür. Oluşturulan lineer koridorların çoklu kullanımları bir arada sunmalarından dolayı bilinen park alanlarından daha nitelikli özellikleri ile kullanıcılara imkanlar sunacağı ortaya koyulmuştur.

4.Ulaşım Yararları: Sahil yeşil yol hattı ve bu hattın kent içinde Fevzi Paşa Caddesinde devam eden ve Saraçhane'den Beyazıt'a doğru sürekliliği sağlanan koridor, yerleşim alanlarına ve eğitim birimlerine yakın olmasından dolayı insanlar için ev ile iş, okul yada eğlence alanları arasında hem seyahat hem de dinlenme imkanı veren alternatif motorsuz ulaşım güzergahı sağlayacaktır. Merkezi iş alanı olma niteliğindeki Eminönü semti ile ticaret alanlarının yer aldığı Galata bölgesinde de yer alan yeşil yol patikası, bu alanlardaki niteliksiz yeşillerin geliştirilip insanların erişim güzergahı olarak kullanabilecekleri yaya yollarına dönüştürülmesi ile alternatif ulaşım hatları oluşturulmasını sağlamaktadırlar. Bu alanlar arasında bisikletle ulaşım imkanı ve kısa mesafeli alanlarda ise yaya ulaşım imkanı sağlanması İstanbul içerisindeki yoğun trafik sorununa karşı bir çözüm oluşturabilecektir.

5. Eğitici Yararları: Haliç'in daha önce de bahsedilen fiziki, doğal ve tarihsel öneminin birinci elden öğrenilmesi için Haliç yeşil yolu eğitici bir rol üstlenmektedir. Yeşil yol patikaları boyunca insanların kültür, tarih ve ekolojik yapı hakkında bilgilenmeleri imkanı doğmaktadır. Haliç'in niteliklerinin algılanmasında ve öğrenilmesinde, bu alanlar ile birleştirilmiş sürekli bir sistemin önemli yararlar sunduğu ifade edilmiştir. Bu nedenle özellikle eğitim birimlerine yakın konumlanan yeşil yollar birer açık hava sınıfı görevini sürdürmektedir. İnsanların mekanları tanımasını sağlayarak toplum içinde bir iletişim imkanı sağlamaktadır. Kültürel ve

tarihi bölgeler arasında bağlantı ve geçiş sağlaması açısından toplumun kültürel yapı hakkında bilinçlenmesini sağlayan yararları bulunmaktadır.

6. Tarihi ve Kültürü Koruma: Haliç yeşil yolu, tarihi alanları koruyarak ve bunların niteliğini arttırarak, bu alanlara erişim imkanı sağlayarak kültürel mirasımızla ilişki kurma imkanı sunmaktadır. İnsanları tarihi alanlara çekmekte ve milli kültürel mirası koruma yararı sağlamaktadır.

5.3.3. Bölüm Sonucu

Haliç'teki yeşil yol planlaması peyzaj ve çevre koruma amaçları için önerilmiş bir yeşil yoldur. Çalışma alanı sınırları içindeki uluslararası nadir peyzaj öğelerini içeren doğal zenginlikler bulunmakta ve kentleşme baskısı sonucu ortaya çıkan olumsuzluklar, bu zenginlikleri tehdit altına sokmaktadır. Metropoliten ölçekte parçalanmış olan doğal öğelerin sürekliliğini sağlamak, nitelikli tarihi, kültürel ve doğal alanlara halkın kolayca erişebilmesine imkan sağlamak ve kent içinde insanlara yürüyüş, koşu, bisiklete binme, sandalla gezinti gibi birçok açık hava rekreasyon olanağı sunmak bu yeşil yol planı içerisinde amaçlanmıştır. Öneri yeşil yol planı, mevcut sahil yolunu izlemekte ve parça parça bulunan açık ve yeşil alanlar ve tarihi öğelerle ilişki kurarak doğanın sunduğu nitelikleri, birleştirilmiş sistemin sunduğu olanaklar ile kentsel yaşam içine sokmak ana hedef olmuştur.

Haliç'in tarih içerisinde bilinen en genel özelliği, doğal yapısının sunmuş olduğu rekreasyonel olanaklardır. Önerilen yeşil yol planı ile kaybolan eski doğal mesire alanı olma özelliğini yeniden kazandırmak ve mevcut yeşil dokuyu bir sistem içerisinde yeni alanlar eklemeksizin mevcut alanların kalitesini arttırarak planlamak ve sürekliliği sağlamak amaçlanmıştır. Yeşil yolların lineer olması, doğal yapının ve fiziksel dokunun bir bütün içerisinde algılanmasını sağlamaktadır.

Önerilen yeşil yol hattı ile kesintisiz yaya erişimi sağlayan doğal nitelikli bir patika oluşturmak için planlama önerisi geliştirilmiş ve uygun alanlar yapılan analizler ile belirlenmiştir. Yapılan analiz ve değerlendirme çalışmalarının önemli peyzaj ve çevresel değeri olan kaynakların tanımlanmasında büyük bir katkı sağladığı görülmüş ve bu çalışmaların oluşturulacak yeşil yol planı için olanak ve kısıtları ortaya koyduğu gözlemlenmiştir. Mevcut peyzaj kalitesi, yapılaşmış çevre değerleri

değerlendirilip kalitelerinin arttırılması sağlanarak, rekreasyonu arttırıp, doğal ve kültürel zenginliği restore edecek nitelikte bir yeşil yol planı geliştirilmiş ve bu planla kentsel alanda sürekliliği sağlanmış peyzaj niteliğine sahip ayrıca kentsel niteliği yapısında barındıran bir kentsel merkez oluşturmak hedeflerine büyük ölçüde ulaşılmıştır.

Kentleşme ile doğadan uzaklaşan ve kentsel akış içerisinde bu eksikliği hissetmeye başlayan insanlar için yeşil yol öneri planı, ekstra zaman ve ücret harcamadan günlük seyahatlerinde kullanabilecekleri alternatif ulaşım güzergahları ile doğayı yaşayabilecekleri ve rahatlayacakları lineer yeşil alanlar sunmaktadır.

Haliç'teki mekansal olanaklar ve kısıtlar, yeşil yol patikasının geçeceği güzergahların belirlenmesinde önemli bir rol oynamış ve önerilen yeşil yol planı ile çalışmanın amacının çoğunlukla karşılandığı görülmüştür. Haliç'in sunduğu mekansal olanaklar sadece Hasköy, Kasımpaşa ve Söğütözü bölgesinin bir kısmında yerini kısıtlara bırakmış, onun dışında sürekliliği sağlanmış bir yeşil yol oluşturulması mümkün olmuştur. Bütün bu potansiyeli ile önerilen yeşil yolun sunabileceği yararlar da ortaya konulduktan sonra yerel ölçekte önerilen bu yeşil yol planının aynı şekilde aynı değerlere sahip İstanbul metropoliten kenti için de yararlar sunacağı öngörülmüştür. Kent içinde parçalanmış ve sürekliliği kaybolmuş yeşil dokunun tüm kent içerisinde yaratılmasının en basit ve uygulanması mümkün olan yeşil yolların mekansal bir ekleme gerekmeksizin mevcut doğal değerlerin niteliğinin arttırılmasının ne kadar önemli bir vurgu haline gelebileceği görülmüştür.

6. BÖLÜM: SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Yeşil yolların kentleşmeye karşı estetik bir kent ve doğa dengesi sunması niteliği, son yıllarda bu kavram üzerindeki ilginin artmasına neden olmuştur. Endüstri devrimi sonrasında, kentleşme etkileri ve insanların doğayı şekillendirmeleri sonucu ortaya çıkan olumsuzluklar, açık havaya duyulan ihtiyacı arttırmıştır. Yeşil yollar ve yeşil yolların ilk örnekleri olan aks, bulvar ve park yolları, kentleşmeye karşı en uygun yeşil alan planlaması olarak görülmüştür.

Avrupa ve Amerika'daki yeşil yol planlamasının o dönemin ihtiyaçlarına yanıt veren aks, bulvar ve park yolları konsepti, bugünün kentsel yaşamı içindeki ihtiyaçları ancak kavramsal yapısının patikalara dönüştürülmesi ile karşılamaktadır. Yeşil yolların patikalar halinde şekillenmesi, kentsel peyzaj planlaması için uygulama kolaylığı sağlayacak bir kavramsal değişim geçirmiştir. Bu değişim Avrupa ve Amerika'da farklı gelişmiş, Amerika'daki yeşil yol planlama çalışmaları gelişim sürecinin sürekli olmasını sağlamış, fakat aynı etki Avrupa'da görülmemiştir. Avrupa'daki sosyal ve kentsel gelişimler yanında coğrafik, ekonomik ve kültürel farklılıkların bu akımın gelişmesini etkilemesiyle yeşil yol kavramı, Avrupa'da daha kopuk süreçler içerisinde gelişme göstermiştir. Gelişmiş Avrupa ülkelerindeki yeşil yol uygulamaları dahi oldukça yakın dönemlere 1998'lere dayanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, son on yılda Avrupa'da yeni yeni oturmaya başlayan ve hızla gelişen bu akımın etkisi, Türkiye için özellikle ülkenin ekonomik ve kültürel merkezi olan İstanbul metropoliten kentinde uygulama çalışmalarının başlatılması için geç kalınmadığını göstermiştir.

Türkiye'nin coğrafik özellikleri, kültürel farklılıkları yeşil yol akımının diğer Avrupa ülkelerinden daha hızlı gelişmesi için potansiyel sunmakta ve yeşil alanların yeşil yol patikası şeklinde oluşturulması ile Türkiye'nin ekonomik yapısı için de bir çok fayda sağlayabileceği açıkça görülmektedir. Doğal ve kültürel nitelikli arazileri izleyen yeşil yolların kentleşmenin arttığı metropoliten alanlarda kentsel peyzajın sağlanması için sunduğu olanaklardan yola çıkılarak, Türkiye'nin gelişmiş kentleri başında gelen

İstanbul kentinde yararlar sunabileceği görülmüştür. Bu bağlamda yeşil yol kavramının fiziksel, coğrafik ve doğal peyzaj nitelikleri yoğun olan İstanbul'a uygulanabilirliği değerlendirilmiştir.

İstanbul kentinde artan nüfus ve kentleşme etkileriyle ve Uygulama İmar planlarında yeşil alanlar olarak ayrılan mekanların uygulamaya geçirilmemesi nedeniyle bu alanlar gecekondulaşma için potansiyel alanlar olarak kullanılmaya başlanmıştır. Yeşil alan olarak kullanılacak alanların giderek azalması, kentsel yeşil doku üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır. Var olan açık ve yeşil alan kaynakları ise kent içinde kopuk olarak bulunmakta, bir süreklilik sağlamamaktadır. Bu gibi sorunlarla karşı karşıya kalan İstanbul metropoliten alanında problemin çözülmesinde bu koşullar altında yeni ve geniş açık alanlar planlanması imkansız gibi görünmektedir. Ekonomik kaynak yetersizliği ve alansal kısıtlar bunun önüne geçmektedir. Artan nüfus ile beraber konut alanlarına duyulan ihtiyaç sonucu, binaların yeşil alanların sınırları içerisine kadar girmesi yeni yeşil alanlar oluşturulmasına imkan tanımamaktadır.

Yeşil alanların alansal büyüklüğünü arttırmak yada geniş ve yeşil alanlar tasarlamak yerine mevcut doğal yeşil arazilerin kentsel yayılımdan doğan olumsuzluklara maruz kalmasını ve bu alanların yok olmasını önlemek amacıyla peyzaj kaynaklarını korumak ve niteliksel özelliklerini arttırmak, kentsel yapı içerisinde daha uygun bir çözüm olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu amaçla, son bir kaç yıl içerisinde özellikle İstanbul'un kuzey kısımlarındaki doğal yeşil alanlar içinde yapılaşmaya başlayan konut alanları, insanların "doğaya kaçış ve doğa ile iç içe olma" olarak gördükleri alanlar halini almakta ve ekonomik gelir düzeyi iyi olan kent sakinleri tarafından yoğun olarak tercih edilmektedir. Bu alanların kent merkezine uzak olması ve ulaşımındaki zorluklar gibi olumsuzluklar, kent içinde yeşil alan ihtiyacı duyan insanlar için bu alanların tercihinde önemsiz kalmaktadır. Bu talep ise, doğa içinde yapılaşmaya başlayan alanların doğayı katlederek yayılmasını hızlandırmaktadır. Bu alanların tercih edilmesi insanların "doğa baskın bir kent" ihtiyacı duyduklarını ortaya çıkarmıştır. Çünkü bu mekanlar kentleşme ile kent içindeki yeşil dokunun kaybolması ile "kentsel baskı ve stres yaratan" kentten uzaklaşıp rahatlayabilecekleri imkanlar sunar. Fakat bu gibi alanlar İstanbul'daki yeşil alan ihtiyacına ve kentsel peyzaj içerisinde ortaya çıkan

problemlere karşı doğru bir çözüm değildir. İnsanların günlük hayatları içinde ekstra çaba ve maddi kaynaklar sarfetmeden doğa ile iç içe olabilecekleri kent içi bir sisteme ihtiyaçları vardır. Bu açıdan yeşil yollar, her sınıftan insana günlük hayatın içinde yeşil alanların sunduğu yararları en kolay yoldan kent içinde yaşatmaktadır. Kent içi geniş yeşil alanlar hedef noktası şeklinde kullanılarak kentsel yeşil dokunun sürekliliğinin sağlanmasında minimum alan ile maksimum kalitede ve kullanıcıların birçok rekreasyonel ihtiyaçlarına (yürüme, koşma vb.) cevap verecek nitelikte peyzaj planlaması anlamına gelen yeşil yol planlamasının İstanbul kenti için bir çözüm sunabileceği görülmektedir.

Rekreasyon ve doğa koruma amaçlı planlanan dünya üzerindeki yeşil yol planlama örnekleri, yeşil yolların kullanıcılar için çevresel, sosyal, ekonomik ve rekreasyonel yararlar sağladığını göstermiştir. İnsanların doğaya erişimleri için kentsel mekanlarda yaya ulaşılabilirliğini sağlaması ile de bir takım yararlar sağlamaktadır. Bu örneklerde sunduğu olanaklar nedeniyle yeşil yollar, büyük kent alanlarında etkili ve uygulanabilir bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bakış açısı ile İstanbul kentinde de yeşil yolların önemli çözümler sunabildiği görülmüştür. Lineer patikalar ve yeşil yollar ile İstanbul'da nispeten daha az arazi kullanılarak peyzaj niteliği yüksek kentsel yeşil alan sistemi oluşturulması mümkündür. Yeşil yollar hem alansal hem de ekonomik açıdan İstanbul için uygulanabilirlik potansiyeli sağlamış ve yapılan saptamalar ile bunun, yok olan doğal alanlara karşı bir çözüm oluşturduğu kabul edilmiştir.

Yeşil yolların amaçlarının ve yararlarının başarılı bir şekilde oluşturulabilmesi için kentsel ölçekte planlama yapılırken yerel alanlardaki niteliklerin detaylı bir şekilde analiz edilmesi gerekmektedir. Yerel ölçekte yapılan bu analizler, büyük ölçekteki kentsel problemlerin çıkış noktası olabilecek olumsuzlukları yerel ölçekte saptayarak kentsel çözümler sunmamıza imkan vermektedir. İstanbul kenti bu açıdan yeşil yol planlaması için yerel ölçekte değerlendirilmeye başlanmıştır. Kentsel problemleri oluşturan yerel alanlardaki bireysel problemlerin çözümüne yönelik geliştirilen yaklaşımlar, kent ölçeğinde başarılı bir yeşil yol planı oluşturmamızı sağlamaktadır.

İstanbul'daki kentsel baskıların önemli etkilerinin yansıdığı ve aynı zamanda birçok doğal niteliği de barındıran kentsel bir merkez olan Haliç bölgesi, kentsel yeşil yol planının tanımlanması için bir başlangıç noktası olarak görülmüş ve bu alanda yeşil

yolun uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi sonucunda bir yeşil yol sistemi geliştirilmesi için birçok olanak ile karşılaşılmıştır. Yeşil yol planı, doğal kaynakların oluşturduğu güzergahların ve kültürel alanlara erişen rotaların yeniden keşfedilmesine imkan tanımış, kentsel merkezler ile doğal kaynaklar arasında yaya erişimi sirkülasyonunun sağlanması için bir ağ sistemi tanımlanmış ve böylece kentleşmeden doğan olumsuzlukların giderilmesi amacına ulaşılmıştır.

Yeşil yol planlaması için yapılan Haliç öneri çalışması ile kentsel gelişme sürecinde, peyzaj ve topografyanın uygun olduğu alanlarda peyzaj karakterinin vurgulanması açısından yeşil yolun yararlar sağladığı görülmüştür. Çalışma içerisinde oluşturulan birleştirilmiş bir yeşil yol sisteminin kentsel yaşama ve kentsel peyzaja birden çok yarar sağlayabileceği üzerinde durulmuştur:

1. Ekolojik açıdan yeşil yollar, dereler ve sahil boyunca var olan önemli doğal sistemin korunması, doğal su kaynaklarının kirliliğinin önlenmesini, mevcut vejetasyonun niteliğinin artırılması ile sürdürülebilir aktiviteler için çevresel yararlar sunmaktadır.
2. Yeşil yol sistemi ile Haliç'in mevcut rekreasyon potansiyelinin artırılıp kullanıcılara metropoliten kent içinde geniş rekreasyonel aktiviteler (yürüme, bisiklete binme, balık tutma, sandalla gezinti vb.) sağlayarak ve manzaralı güzergahlar sunarak bilinen parklardan daha nitelikli alanlar sağlamasıdır.
3. %90 oranında tarihi ve kültürel kaynakların bulunduğu bir alanda oluşturulmuş yeşil yol koridorları ile alanın niteliğinin artırılması sağlanmaktadır. Böylelikle bu alan turistlerin rağbet gösterdiği alan olarak daha çekici hale geleceğinden turizmin, iş olanaklarının ve yerel arazi değerlerinin artması sonucunda arazi vergilerinin de artması ile yerel ekonomi için birçok yarar sunacaktır.

Bu proje, İstanbul'daki yeşil alanların yok olmasını engelleyebilecek olanaklar sunan yeşil yol planını yerel ölçekte değerlendiren örnek bir çalışmadır. Haliç yeşil yolu ile insanları doğa ile, park alanları, doğal alanlar, tarihi bölgeler ve diğer açık ve yeşil alanlar ile buluşturan bir yeşil yol sistemi oluşturmak amacına ulaşılmıştır. Bu da kullanıcıların ihtiyaçlarına yanıt veren yerel ölçekteki yeşil yolların bağlanmış yeşil patikalar sistemi ile kent içinde bir ağ sistemi oluşturulması için ve kullanılmayan lineer hatların da (altyapı hatları, terkedilmiş demiryolu güzergahları) yeşil yol

patikasına dönüştürülerek bu sistem içine katılıp kentsel ölçeğe yayılması için bir başlangıç oluşturmuştur.

Haliç'te var olan niteliklerin kopuk olması Haliç'in doğal dokusunun hissedilmemesine ve algılanamamasına neden olmaktadır. Tanımlanan bu büyük problemten sonra kent için bir merkez konumunda olan bölgede yaya olarak erişilebilirliğin sağlanabilmesinin oldukça önem taşıdığı da görülmüştür. Öneri yeşil yol planı ile zengin doğal ve tarihi lineer altyapı ile Haliç'e (eski mesire alanı içindeki güzergahlar, doğal su ögesi güzergahları) yeni bir fonksiyon kazandırılması amacına ulaşılmıştır. Böylelikle birbirinden kopuk olarak bulunan açık ve yeşil alanların, tarihi ve kültürel mirasın yeşil yol sistemi ile bağlanması, problemlerin çözülmesinde ve alanın niteliğini arttırmada önemli bir rol oynamıştır. İş merkezleri ve özellikle eğitim alanlarının oldukça yoğun olarak bulunması nedeniyle, kent içinde aktif yaya erişimi gereksinimi bu öneri plan ile sağlanmıştır. Alanın sahip olduğu potansiyel (ulaşım kolaylığı, doğal alanların varlığı) yeşil yolun uygulanması için bir altyapı oluşturmuştur. Yapılan plan ile mevcut ulaşım hatlarının niteliğinin artırılması, oluşturulan yeşil yol sistemi ile bu hatların vurgulanması sağlanmıştır.

Yeşil yolların gelişen kent peyzajı içinde rekreasyonel kullanım ve kamusal erişim için açık alanlar sağlaması, doğal kaynakları koruma ve geliştirme fonksiyonlarını gerçekleştirdiği yararları, Haliç'te görülmüştür. Haliç, kentsel merkez olması, merkezi iş alanlarını bulundurması ve bunun yanında yoğun kentleşme ile karşı karşıya olması gibi özellikleri ile İstanbul'un kentsel ölçekteki problemlerini yansıtmaktadır. Yeşil sistemin lineer patikalar ile oluşturulması kavramının basitliğinden dolayı yeşil yollar İstanbul kenti için kentsel peyzaj dokusunun sürdürülmesinde uygulama aşamasında bir planlama çözümü olarak kabul edilmiştir. Kentsel ölçekte başarıya ulaşacak bu yeşil yol planının çalışma içerisinde amaçlanan, yerel ölçekte planlama yapmanın sunduğu olumlu sonuçlarına ulaşılmıştır.

Haliç'te planlanan yeşil yol sisteminin sağladığı yararların İstanbul'da bu yararların daha da fazlasını sağlayarak kentsel yaşama ve doğal peyzaja önemli yararlar sunacağı sonucuna varılmıştır.

- Ekolojik açıdan yeşil yolların Haliç'te önemli su kaynaklarının kirliliğini ve Alibeyköy deresindeki sel baskınlarını önlenmesi gibi katkıları, kent ölçeğinde

de sel taşkınlarına neden olan derelerde sel kontrolünün sağlanmasına katkıda bulunacaktır. Bununla birlikte yeşil yol sistemi ile İstanbul genelindeki mevcut peyzaj dokusu ve doğal sistem korunacaktır.

- Haliç'te sağlanan rekreasyon olanakları bir su kenti olan İstanbul'da da yeşil yol sistemi ile sağlanacak ve insanların rekreasyon ihtiyacını kent merkezinde karşılama olanağı ile bilinen parklardan daha nitelikli açık alanlar oluşturulacaktır.
- Yeşil yol sistemi, İstanbul'da artan trafik sorununu çözmeye de kamusal erişim için alternatif güzergahlar sağlamaktadır. Böylece motorlu araçların toz ve gürültü kirliliği kent yaşamından uzaklaştırılmakta, sağladığı rekreasyonel aktiviteler ile insanların ev ile iş, okul, alışveriş alanları arasında ulaşılabilirliklerini sağlayan, erişimleri engellemiş alanlar bulundurmeyen ve sürekliliği sağlanmış bir yeşil ağ sistemi oluşturabilmenin avantajlarını taşımaktadır.
- Yaya olarak erişimin vurgulandığı yeşil yollar, insanların İstanbul içerisinde bütün gün boyunca kentsel baskılar ile karşı karşıya kaldığı kent içi alanlarda stres ve baskıdan uzaklaşmasında rahatlayabilecekleri manzaralı ve doğa ile iç içe mekanlar yaratarak önemli katkılar sağlayabilecektir.
- İstanbul'un tarihi dokusunun kentleşme ile kaybolmaya başladığı Haliç örneğinde görülmüştür. Yeşil yolların tarihi ve kültürel niteliği vurgulamada sağladığı yararların İstanbul'da yok olan bu kimliği yeniden canlandırmada katkılar sağlayabileceği kabul edilmiştir.
- İnsanların yeşile duyduğu ihtiyaç sonucunda doğal alanlara yakın arazilere daha fazla ücret ödemeye gönüllü oldukları sonucu İstanbul'da uygulanacak yeşil yol sisteminin yakınındaki arazilerin değerini arttırarak arazi vergilerini arttırması ile ekonomiye katkılar sağlayacağı görülmüştür. Ayrıca yeşil yollar yakınında rekreasyon ile ilişkili yeni iş olanaklarının doğması sonucunda kent için ekonomik katkılar sağlayacağı görülmüştür.
- İstanbul genelinde planlanacak yeşil yol sistemi; kentsel doku, tarihi ve doğal yapı hakkında kent sakinlerinin birinci elden bilgilendirilmesinde önemli bir

fayda sağlamaktadır. Ayrıca bu alanların, bilimsel ve öğretici çalışmalar için de açık hava laboratuvarları oluşturmaya katkıları sağlayacaktır.

- Yeşilyolların sağlık ile ilgili yararları da sunması, insanların kent içinde fiziksel hareketlerine imkan vererek birçok yarar sunacaktır. İnsanlara kentin karmaşası içinde psikolojik açıdan rahatlayabilecekleri ve fiziksel rahatsızlıklarını ortadan kaldırmada yardımcı olabilecek doğal mekanlar sağlayarak önemli yararlar sunacaktır.

Tüm bunların sonucu olarak İstanbul'daki yeşil sistem üzerinde görülen planlama eksikliklerinin çözümü olabilecek yeşil yol planı yerel ölçekte değerlendirilmiştir. Kentsel ölçekte görülen problemlerin birçoğu ile Haliç'te karşılaşılmış ve yeşil yol planının uygulama gerekliliği sonucunda önerilen plan ile bu olumsuzlukların ortadan kaldırıldığı sonucuna varılmıştır. Yerel ölçekte karşılaşılan bu olumlu sonuçlar yeşil yolların sunduğu yararların İstanbul için de uygulanabilir ve yararlı olabileceğini göstermiştir.

KAYNAKLAR

- Ahern, J.**, 1995. Greenways as a planning strategy, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 131-155.
- Ahern, J.**, 1991. Planning for an extensive open space system: Linking landscape structure and function, *Landscape and Urban Planning*, **21**, 131-145.
- Aksoy, Y.**, 2001. İstanbul kenti yeşil alan durumunun irdelenmesi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Alkay, E.**, 2002. Hedonik fiyat yöntemi ile kentsel yeşil alanların ekonomik değerlerinin ölçülmesi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Altınçekiç, H.**, 1988. Haliç'in tarihi perspektifi ve günümüzde peyzaj planlaması açısından değerlendirilmesi, *İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi*, **2**, 148-165.
- Arendt, R.**, 2004. Linked landscapes: Creating greenway corridors through conservation subdivision design strategies in the northeastern and central United States, *Landscape and Urban Planning*, **68**, 241-269.
- Arslan, M., Barış, E., Erdoğan, E. ve Dilaver, Z.**, 2004. Kent ormancılığı ve yeşil yollar: Ankara örneği, *I. Ulusal Kent Ormancılığı Kongresi*, Ankara Üniversitesi, Ankara, 9-10 Nisan, s.349-364.
- Aydın, R.F.**, 1993. Tarihi Türk bahçeleri İstanbul örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Baschak, L.A. and Brown, R.D.**, 1995. An ecological framework for the planning, design and management of urban river greenways, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 211-225.
- Benedict, M.A. and McMahon E.T.**, 2002. "Green Infrastructure: Smart conservation for the 21st Century." Sprawl Watch Clearinghouse Monograph Series, The Conservation Fund, Virginia, USA.

- Berberoğlu, U.**, 2004. Haliç kıyılarındaki yeni düzenlemeler ve kıyı parklarının kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bischoff, A.**,1995. Greenways as vehicles for expression, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 317-325.
- Branch, M.C.**, 1985. Comprehensive City Planning : Introduction & Explanation, Planners Press, American Planning Association, Chicago, USA.
- Carr,S., Francis, M., Rivlin L.G. and Stone A.M.**, 1992. Public Space, Cambridge University Press, USA.
- Catanese, A.J. and Snyder, J.C.**, 1988. Urban Planning Second Edition, McGraw-Hill Book Company, USA.
- Çiftçi, İ.**, 2003. İstanbul'un ruhu, derin İstanbul: Haliç, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 22-23 Mayıs, s. 273-279.
- City-County Planning Board**, 2003. Greenway plan Winston-Salem and Forsyth County 2015, North Carolina, USA, www.cityofws.org/planning.
- Conine, A., Xiang, W., Young, J. and Whitley, D.**, 2004. Planning for multi-purpose greenways in Concord, North Carolina, *Landscape and Urban Planning*, **68**, 271-287.
- Dil, M.**, 2004. İstanbul'un yeşil alan sisteminin, planlama kriterleri açısından irdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dawson K.J.**, 1995. A comprehensive conservation strategy for Georgia's greenways, *Landscape and urban planning*, **33**, 27-43.
- DCNR**, 2003. County greenway and open space network planning, Community Conservation Partnerships Program, Department of conservation and natural resources, Pennsylvania.
- DTLR**, 2002. Green Spaces Better Places, The final report of Urban Green Spaces Task Force, Department of Transport Local Government and Regions, London.
- Erkök, F.**, 2002. Kentsel bileşenleri ve kıyı kenti kimliği bağlamında İstanbul'un öznel ve nesnel değerlendirmesi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Evyapan, G.A.**, 1972. Eski Türk Bahçeleri ve Özellikle Eski İstanbul Bahçeleri, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Eyice, S.**, 1982. Haliç, İstanbul Ansiklopedisi, sf. 237-263.
- Eyice, S.**, 2001. Haliç ve tarihçesi, *Haliç 2001 Sempozyumu* İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İSKİ, İstanbul. 3-4 Mayıs, s.104-130.
- Fabos, J.G. and Ahern, J.**, 1996. Greenways: The Beginning Of An International Movement, Elsevier, University of Massachusetts Press, Amherst, USA.
- Fábos, J.G.**, 2004. Greenway planning in the United States: Its origins and recent case studies, *Landscape and Urban Planning*, **68**, 321-342.
- Fabos, J.G.**, 1995. Introduction and overview: The greenway movement, uses and potentials of greenways, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 1-13.
- Francis, M.**, 1989. Control as a dimension of public spaces quality, in *Human behavior and environment*, Spec. Publ., **10**, 147-172, Altman I. and Zube E.H., Plenum Press, New York.
- İBB**, 1995. İstanbul Metropoliten alan alt bölge nazım planı, Şehir planlama Müdürlüğü, İstanbul.
- İBB**, 2001. Sayılarla İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
- İBB**, 2003. Adım Adım İstanbul: Fethinin 550. Yıldönümünde En Kapsamlı İstanbul Rehberi, Kültür A.Ş, İstanbul.
- İBB**, 2003. Mavi Haliç, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
- İSKİ**, 1988. Amaç Yeşili ve Maviyi Kurtarmak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.
- İstanbul Haritaları**, 1990. İstanbul Haritaları: Ortaçağdan Günümüze, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, İstanbul.
- Jensen, D. and Durnham, J.**, 2003. The property value effects of the South ridgeline trail, University of Oregon economics, Faculty Advisor: Harbough.B.
- Kaiser, E.J., Godschalk, D.R. and Chapin, Jr.F.S.**, 1995. Urban Land Use Planning, University of Illinois Press, USA.

- Karr, D.**, 2003. Sustainable cities-ecosystems that work, *International Sustainability Conference: Regional Governance for Sustainability*, Fremantle, Western Australia, 17-19 September.
- Lang, J.T.**, 1994. *Urban Design: The American Experience*, Van Nostrand Reinhold, New York, USA.
- Levy, J.M.**, 1997. *Contemporary Urban Planning*, Prentice Hall, Upper Saddle River, N.J., USA.
- Little, C.E.**, 1990. *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD.
- Lynch, K.**, 1990. *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch*, MIT Press, Cambridge, Mass, USA.
- Lynch, K.**, 1984. *Good City Form*, MIT Press, Cambridge, Mass, USA.
- MacDonald, E.**, 2002. Structuring a landscape, structuring a sense of place: The enduring complexity of Olmsted and Vaux's Brooklyn Parkways, *Journal of urban design*, 7, 117-143.
- Marples, P.J.**, 2002. Sumas Way recreational greenway design: A case study of Sumas Way Abbotsford, B.C, *Master thesis*, The University of Calgary, Alberta, Canada.
- Mc-Clean, T.M. and DeKay, M.**, 2004. Beaver Creek Watershed Green Infrastructure Plan, a project of the Green Vision Studio, University of Tennessee's College of Architecture and Design, Knoxville Tennessee, USA.
- McHarg, I.L.**, 1969. *Design With Nature*, The Natural History Press, Garden City, New York, USA.
- Miller, W., Collins, M.G., Steiner, F.R., Cook E.**, 1998. An approach for greenway suitability analysis, *Landscape and Urban Planning*, 42, 91-105.
- Moughtin, C.**, 1996. *Urban Design: Green Dimensions*, Butterworth Architecture, Oxford, Great Britain.
- Mumford, L.**, 1961. *The City In History: Its Origins, Its Transformations and Its Prospects*, Secker & Warburg, London.

- Mülayim, S.**, 2003. 20.yy başlarında Kağıthane ve çevresi, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 22-23 Mayıs, s. 377-383.
- National Park Service**, 1995. Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails, and Greenway Corridors, Rivers, Trails and Conservation Assistance Program, National Park Service, 4th edition, U.S.
- Ndubisi, F., DeMeo, T., Ditto, N.D.**, 1995. Environmentally sensitive areas: a template for developing greenway corridors, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 159-177.
- Newman, P. and Kenworthy, J.**, 1999. Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence, Island Press, Washington D.C., USA.
- Newton, N.T.**, 1971. Design on the Land: The Development of Landscape Architecture, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Mass., USA.
- Oregon Parks and Recreation Department**, 2004. Creating Connections: The Oregon Recreational Trails How-To Manual A Component of the Oregon Trails 2005-2014: A Statewide Action Plan, Oregon Parks and Recreation Department, Portland, Canada.
- Ortaylı, İ.**, 2003. İstanbul'dan Sayfalar, İBB. Kültür A.Ş.Yayınları, İstanbul.
- Otaner, Z.F.**, 2003. Uygulanabilir ve sürdürülebilir kentsel geliştirme için kamusal alanların kullanımı ve Türkiye için bir çerçeve önerisi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Önem, A.B.**, 2004. Çevre algılama ve kentsel kimlik: Haliç üzerine bir yöntem önerisi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Paşalıoğlu, A.**, 1993. İstanbul'da 1980-1992 arası düzenlenen kıyı mekanlarının kullanıcı görüşlerine göre değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Pennsylvania Greenways Partnership Commission**, 2002. Benefits of greenways: a pennsylvania study, The RBA group, Pennsylvania Greenways Partnership Commission. Pennsylvania.
- President's Commission on Americans Outdoors**, 1987. Americans Outdoors: The Legacy, the Challenge, Island Press, Washington, D.C, USA.

- Quayle, M.,** 1995. Urban greenways and public ways: realizing public ideas in a fragmented world , *Landscape and Urban Planning*, **33**, 461-475.
- Rao, R.,** 1997. An approach to open space planning based on the principles of landscape ecology: An application to greater Roanoke area, *Master Thesis*, Virginia Polytechnic Institute and State University, Blacksburg, Virginia.
- Rasmussen, B.D.,** 1997. The role of environmental education in river based projects, *Master Thesis*, The University of Arizona, USA.
- Ribeiro, L. and Barão, T.,** 2005. Greenways for recreation and maintenance of landscape quality: five case studies in Portugal, *Landscape and Urban Planning*, www.sciencedirect.com.
- Ribeiro, L.F.,** 1998. The cultural Landscape and the uniqueness of place: a greenway heritage network for landscape conservation of lisbon metropolitan area, *PhD Thesis*, University of Massachusetts Amherst, USA.
- Roberts, M. And Greed, C.,** 2001. Approaching Urban Design: The Design Process, Longman, Harlow, England.
- Sager, B.A.,** 2002. Is the constitution of a greenway trail network associated with cycling commuter use? *Master Thesis*, the University of Arizona, USA.
- Schneekloth L.H.,** 2003. Urban green infrastructure, in *Time-saver standards for urban design*, Watson D., Plattus A., Shibley R.G., McGraw-Hill, New York, USA.
- Searns, R.,** 1995. The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 65-80.
- Sezgin, B.,** 1996. Taksim Maçka büyük yeşil alanının evrimi ve kullanım açısından değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Simonds, J.O.,** 1994. Garden Cities 21: Creating A Livable Urban Environment, McGraw-Hill, New York, USA.
- Smith, D.S. and Hellmund, P.C.,** 1993. Ecology of Greenways, University of Minnesota Press, Minneapolis.

- Stein, C.S.**, 1957. Toward New Towns For America, Reinhold Pub. Corp, New York, USA.
- Suher, H.**, 1996. Şehircilik, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul.
- Tezcan, S., Durgunoğlu, T., Gürsel, E., Çubuk, M., Tuğcu, N., Anadol, K., Karabey, H.**, 1978. Haliç ve Çevresi Düzenleme Çalışması, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul.
- Toccolini, A., Fumagalli, N., Senes, G.**, 2004. Greenways planning in Italy: The Lambro River Valley Greenways System, *Landscape and Urban Planning*, www.sciencedirect.com.
- Townsend, G.R.**, 2000. A greenway proposal for the Onondaga creek corridor, NY *Master Thesis*, State University of New York, Syracuse.
- Turner, T.**, 1995. Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 269-282.
- Turner, T.**, 2004. Greenway planning in Britain: recent work and future plans , *Landscape and Urban Planning*, (www.sciencedirect.com).
- Türksever, A.N.**, 2001. Türkiye’de büyük şehir alanlarında yaşam kalitesinin değerlendirilmesine yönelik bir yöntem denemesi, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tzolova, G.V.**, 1995. An experiment in greenway analysis and assessment: The Danube River, *Landscape and Urban Planning*, **33**, 101-105.
- Walmsley, A.**, 1995. Greenways and the making of urban form, *Landscape and urban planning*, **33**, 81-127.
- Watson D., Plattus A., Shibley R.G.**, 2003. Time-saver standards for urban design, McGraw-Hill, New York, USA.
- Williamson, K.S.**, 2003. Growing with green infrastructure, Heritage Conservancy, Old Dublin Pike, Doylestown, PA.
- Wylde, M.**, 2000. Boomers on the horizon: Housing preferences of the 55+ Market, The National association of home builders, Washington D.C.,USA.
- Yenen, Z. ve Yücetürk, E.**, 2003. Haliç’in mekansal bütünlüğü ve silüet irdemesi, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 22-23 Mayıs, s. 591-603.

Yüçetürk, E., 2001. Haliç Silüetinin Oluşum-Değişim Süreci, Haliç Belediyeler Birliği, İstanbul.

Yüksek, A., Okuş, E. ve Yılmaz, N., 2003. Haliç'in biyolojik çeşitliliğinin zamana bağlı değişimi, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu*, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul, 22-23 Mayıs, s. 605-613.

Zube, E.H., 1995, Greenways and the US National park system , *Landscape and Urban Planning*, **33**, 17-25.

Web kaynakları

www.albemarle.org

www.bartleby.com

www.bolsohays.com/makaleacno.asp?referans=138

www.carfree.com/design

www.efn.org/~rick/pedalpals/docbook/g1572.html

www.eyup.bel.tr

www.hickorygov.com

www.ibb.gov.tr

www.istanbul.net.tr

www.landscape.cornell.edu/

www.railtrails.org

www.spiderruth.com/blueridgeautumn2.htm

www.stlucieco.gov/greenways/

www.susquehannagreenway.org

www.twp.lancaster.pa.us/planningZoning/articles/a2.htm

www.umass.edu/larp/METLAND

www.wadetrin.com

www.sciencedirect.com

ÖZGEÇMİŞ

1982 yılında İstanbul’da doğan Zerrin Hoşgör, orta öğrenimini 1999 yılında Kabataş Erkek Lisesi’nde İngilizce hazırlık eğitimi olarak tamamlamıştır. Aynı yıl, İstanbul Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümüne girmiştir. 2003 yılında lisans eğitimini bölüm birinciliği ile tamamlamış ve Peyzaj Mimarı ünvanını almıştır. 2003 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı yüksek lisans programına kabul edilmiştir.