

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Bir Kentsel Tasarım Yarışmasının Süreç Analizi: Edirne/Selimiye Örneği ve “Tarihi Merkezde Araç Yolu” Tartışması

Analysis of an Urban Design Competition: Case of Edirne/Selimiye and Discussion of Vehicular Road at a

Sertaç Erten

8artı Mimarlık ve Kentsel Tasarım, İstanbul

ÖZ

Bu çalışma, bir yarışma sürecinin analizi üzerinden, kentsel tasarım disiplinine ait en önemli bileşenlerden olan araç-yaya ilişkisi hakkında ne tür söylemler üretildiğini göstermeyi hedefler. Tarihi yapı çevre gibi son derece tanımlı bir bağlam içinde yapılan bu değerlendirme, “yarışma” denen arayüzün kentsel tasarım proje üretim süreçlerini nasıl ve hangi koşullarla biçimlendirdiği ile de ilgilendirir. 2009 yılı başlarında Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın, Mimar Sinan’ın yapısı Selimiye Camii’ni 2010 yılı sonuna kadar UNESCO Dünya Mirası Listesi’ne aday olarak girmesi için çalışmalarına başlaması, Edirne Belediyesi’nin Camii yakın çevresini içine alan ve ulusal ölçekli-tek aşamalı bir kentsel tasarım yarışması düzenlemesine aracı olmuştur. Yarışma süreci, yarışmaya giren veya girmeyen ilgili meslek insanları arasında o dönem için hiç beklenmedik büyüklükte bir tartışma platformu yaratmıştır. Bu tür yarışmaların başlıca aktörleri olan mimarlar, şehir plancıları ve peyzaj mimarları, sadece bu yarışmanın içeriğini ve sürecin gelişimini değil, genel anlamda tarihi kent merkezlerinde kentsel tasarım pratiğini sorgulamaya başlamışlardır. Kolokyumda yükselen jüri-yarışmacı krizi, “yolun yer altına alınması” olarak sembolize olan bir konu etrafında dönerken, yaya-arac ilişkisinin tarihi dokulardaki geçmişi ve geleceği de dolaylı olarak masaya yatırılmıştır. Bu araştırma, Selimiye Camii ve çevresi Yarışması örneğine odaklanırken, kentsel tasarım yarışmaları için süreç analizi yapmanın da disiplinin kurumsallaşması adına önemli bir yöntem olduğu önermesini yapar.

Anahtar sözcükler: Kentsel tasarım; yarışma; tarihi kent merkezi; araç yolu; Selimiye Camii; Edirne; Türkiye.

ABSTRACT

This study examines the discourse driven by concepts of the relationship between pedestrians and vehicles, one of the most important components of the discipline of urban design. It also explores how and under what conditions the interface of competition affects the production processes of project and idea within urban design. Edirne-Selimiye Mosque, built by the architect Mimar Sinan between 1568-1574, is considered the architect’s masterpiece, as well as one of the most important structures of Islamic architecture. The Ministry of Culture and Tourism decided to nominate the mosque for the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) World Heritage List in 2010, which created the foundation for a national urban design project competition announced by the Edirne Municipality. An unexpected debate developed among professionals who participated in the competition. Architects, planners, and landscape architects began to question not just the content of the competition, but also the practice of architectural and urban design in a conservation area. Discussion primarily focused on design and planning proposals for a specific vehicular road and the jury’s attitude toward these proposals. While this article focuses on a particular urban design competition, it is suggested that conducting process analyses of competitions will contribute to the institutionalization of the urban design discipline in the country.

Keywords: Competition; Edirne; historic site, urban design; Selimiye Mosque; vehicular road.

Geliş tarihi: 07.07.2015 Kabul tarihi: 25.04.2016

İletişim: Sertaç Erten.

e-posta: sertacerten@8arti.com



Bu çalışma, kentsel tasarımın ana eylem alanlarından biri olan araç ve yaya ulaşım-dolaşım kararlarına dair tasarım yaklaşımlarını ve bu alandaki olası tartışma konularını Edirne/Selimiye Camii ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması örneği üzerinden aktarmaya çalışır. Özellikle tarihi yapı çevrelerinde kentsel tasarımın yaya ve araç ilişkisine dair söylediği söz ve aldığı kararlar, kentsel strüktürün ana belkemiğini ve bir anlamda da ideolojisini oluştururlar. “Yarışma” arayüzü ise kentsel tasarım proje üretim süreçlerini nitelik ve nicelik olarak ivmelendiren, biçimlendiren ve onlara yön veren bir eyleyicidir. Buna rağmen kentsel tasarım proje yarışmaları, yarışmaya katılan projelerin sonuç ürünlerine ait görsel belgeler dışında genellikle belgelenmezler. Ödül grubuna giren projeler bir süre kamuoyunun bilgisine sunulur, ilgili meslek dergilerinde ve sosyal medya portallarında yayınlanır ve bu anlamda çoğunlukla birer görsel veri olarak kalırlar. Ayrıca yarışmalar süreç anlamında belgelenmedikleri için daha ziyade anektod bilgilerle bilişsel olarak varlıklarını sürdürürler. Bu anlamıyla yarışmalara dair olan bilgi; birbirinden kopuk, derlenip toplanmamış ve özellikle sosyal medyada karşılıklı atışmalara dönmüş bir tartışmalar yığındır. Hâlbuki yarışmalarda sonuç ürün dışında, birçok fikir birbiriyle çarpışırken; tasarım alanı sanıldığı gibi final proje ile netleşmiş bir “olay” olarak değil, sürekli evrilen ve devinen dinamik bir süreç olarak karşımıza çıkar. Bu anlamda kentsel tasarım yarışmaları bir disiplinin kurumsallaşması ve disiplinlerarası ilişkilenebilmesi açısından önemli işlevler üstlenirler. Dolayısıyla yarışmaların süreç analizini yapmak bir belgeleme yöntemi olarak önem kazanır.

Bu makalenin amacı, 2010 yılında Edirne Belediyesi’nin düzenlediği “Selimiye Camii ve Çevresi Ulusal Kentsel Tasarım Proje Yarışması” nı ve yarışmanın yarattığı mesleki tartışma zeminini bir süreç olarak analiz etmek, bu yarışmanın nasıl ve neden önemli tartışmalara ortam oluşturduğunu araştırmak ve kentsel tasarım bilgi alanına katkısını sorgulamaktır. Bu bağlamda iki ana araştırma sorusundan bahsedilebilir: Birinci soru, “yarışma” arayüzünün nasıl ve hangi araçlarla kentsel tasarım üretim pratiğini biçimlendirdiğidir. İkinci soru ise, kentsel tasarımın önemli eksenlerinden biri olan araç ve yaya ilişkisinin yarışmalarda hangi söylemlerle vücut bulduğudur.

Edirne-Selimiye örneği, bu tip bir tartışmayı yürütmek için uygun bir vakadır çünkü sahip olduğu tarihi dokusu ve mevcut kentsel ölçeği kendiliğinden bir tartışma zemini hazırlar. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Mimar Sinan’ın 1568-1574 yılları arasında inşa ettiği Selimiye Camiisi ve Külliyesi’ni evrensel kültür mirası olduğunu belgelemek ve kayıtlara geçirmek amacıyla, 2009 yılında UNESCO’ya başvurmuş ve bu başvurunun “yapı ve çevresinin bir bütün olarak ele alınması” ilkesini ger-

çekleştirmek üzere bir kentsel tasarım yarışmasının açılmasına önyak olmuştur. Evrensel bir kültürel miras değerleme sistemine dahil olma vizyonu ile başlayan yarışma süreci, yerel kentsel tasarım tartışmaları doğurmuş ve çok farklı boyutlarıyla gündemde kalmıştır. Yarışma, kentsel tasarım disiplini özelinde düşünen ve çalışan mimar, şehir plancısı ve peyzaj mimarları arasında kendi döneminde bir gündem yaratmış, tarihi referansları yüksek kentsel dokularda kentsel tasarım yaklaşımları üzerine farklı bakış açılarının ortaya çıktığı bir platform olmuştur. Özellikle tarihi dokuda “yolun yerin altına alınması”¹ konusu odak bir tartışma konusu olmuş, bunun yanı sıra jüri-yarışmacı arası en önemli iletişim aracı olan şartname ve soru-cevap metinlerinin kentsel tasarım yarışmalarına ve kentsel tasarım tartışmalarına nasıl girdi olduğu konusu ön plana çıkmıştır.

Şartname ve soru-cevap metinlerinin geniş fakat karışık² tartışma ortamları yarattığı yarışmalar son yıllarda çoğalmaktadır. Edirne-Selimiye örneğine en çok benzeyen yarışma, 2009 yılında düzenlenen Denizli Hükümet Konağı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması’dır. Edirne’deki yarışma alanı ile benzer büyüklükteki bir alan için yarışmacılardan bir kamu yapısı mimari tasarımı ile çevre düzenlemesi beklenmiştir. Soru-cevap aşamasında, yarışmacılar proje alanının içinde yer alan yollara müdahale edip edemeyeceklerini sormuşlar, jüriden de olur almışlardır. Yarışmada birinci gelen ekip, Denizli kenti için ana arter niteliğinde olan Gazi Mustafa Kemal Bulvarı’nı yerin altına almış, üst kotta öneri mimari yapı ve çevresindeki Cumhuriyet dönemi yapılarını tutan bir dairesel meydan önermiştir. Mimari proje uygulanmış, fakat imar planı çalışmalarında yol hemzemin geçişli ve yer üstünden planlara işlendiği için seçilen projenin temel kentsel tasarım kararı çökmüştür. Bu noktada yarışma projesi bir mimari uygulama projesine ve bir anlamda da sadece bir açık alan tasarım eylemine indirgenmiştir.³ Dolayısıyla kentsel tasarım başlığının içeriği, mimari yapı ve yakın çevresi peyzaj düzenlemesi olarak somutlaşmıştır. Bayraktar v.d. (2006) nin ifadesiyle, “kentsel tasarım, yapı çevre pratikleri ile ilişkisi bağlamında değil, açık alan tasarımı bağlamında ele alınmakta, kentsel tasarımın bütüncül ve kapsayıcı içeriği ihmal edilmektedir.”

Tarihsel bir analiz yapmak istersek, ülkemizde kentsel tasarım yarışmaları 1960’lardan itibaren gündemimize girmiştir. 1980’lere kadar “çevre düzenleme”, “yapı civarı tanzimi” gibi isimlerle açılan yarışmalar, ilk kez 1980 Eskişehir Fuar Alanı Yarışması’nda “kentsel tasarım yarışması” olarak adlandırılmaya başlanmıştır (Çimen, 2010b). Bu tarihten itibaren, “kentsel tasarım” kavramı yarışmalar kurumu yolu ile meşru bir zemine oturmaya başlamıştır (a.g.75). 1970’ler ve 1980’ler aslında

¹ Buradaki ifadede “yol” olarak anılan güzergâh aslen Eski Camii’nin önünden geçen Londra Asfaltı-Talatpaşa Caddesi güzergâhidir.

² Buradaki “karışık” kelimesi, belli kavramlar etrafında örgütlenmemiş düşünceler dizini anlamında kullanılmıştır.

³ Denizli örneği, benzer tartışmaların diğer yarışmalarda da sürdüğünü göstermek amacıyla verilmiştir. Bu örnek de başka bir araştırma konusudur ve yolun yerin altına alınması kararı o araştırma kapsamında irdelenebilir.

Türkiye’de kentsel tasarımın akademide tartışıldığı ve üzerine konferanslar düzenlendiği bir dönemdir. 1970’li yılların başında İ.T.Ü. Şehircilik Kürsüsü’nde Kentsel Tasarım Birimi kurulmuş, Kemal Ahmet Aru “Yerleşmeler ve Şehirsel Tasarım Uygulamaları” dersini başlatmıştır (Çubuk, 2009). Bahsi geçen Eskişehir Yarışması sırasında, yarışmalarla ilgili yönetmelikler “kentsel tasarım yarışması” açılmasına imkân sağlamadığı halde, akademi ağırlıklı olan jürinin çabası ve etkisiyle yarışmanın isminde kentsel tasarım kullanılmıştır (Çimen, 2010b). Bu yarışmadan bugüne geçen 26 yıl içinde de, yarışmalar önemli tartışma alanları yaratarak kentsel tasarım kuramsal alanına katkılar sunmuşlardır.

Dünya örneklerinde de yarışmaların tasarım alanına bakış açılarını şekillendirdiği ve kentsel tasarımı kurumsallaştırdığı önemli örneklerle rastlamak mümkündür. Bunlardan en bilineni, 1983 yılında Bernard Tschumi’nin kazandığı Paris’teki Parc de la Villette yarışmasıdır. Klasik dönem ve modernist park anlayışının getirdiği “program” kavramını yapıbozuma uğratarak “folie” ler yardımıyla bağımsız ve insanların zamanla kendi programlarını yükleyecekleri strüktürleri tasarlayan Tschumi, kentsel parkların doğal değil kültürel varlıklar olması gerektiği söylemiyle yarışma projesini geliştirmiştir. Bu örnekte elbette yarışmacıları yoğun düşünsel eyleme ve kavramsallaştırmaya sokan yüklü bir şartname olduğunu belirtmek gerekir (Baljon, 1992).

Elbette her yarışma Parc de la Villette örneğindeki gibi paradigmal değişikliklere yol açmaz. Fakat yarışmaların süreçlerini belgelemediğimiz takdirde, kentsel tasarım kuramına olan küçük ya da büyük katkılarını görmemiz de olanaksızlaşır. Türkiye’deki yarışmalarda, çok farklı ölçeklerde tartışmalar oluşmakta, hepsi de kendi ölçeklerinde bu bilgi havuzuna katkı koymaktadırlar. Ülkemizde yarışmalar üzerine yapılan tartışmalar ağırlıklı olarak yarışmaların organizasyonel yapısına, jürisine, yönetmeliğine, şartnamesine ve en nihayetinde ortaya çıkan sonuç ürün projelere odaklanmaktadır (Kahvecioğlu, 2011). Örneğin, Birol ve İnce-Güney (2007) in Balıkesir Çamlık Tepesi Yarışması üzerine yaptığı araştırma, ödül alan projelerin kentsel tasarım ilkeleri ve şartnamede sunulan çerçeve bağlamında değerlendirilmesi üzerine odaklanmıştır.

Araştırma, dört ana bölümden oluşur. Birinci bölümde, Selimiye Camii’nin araç yollarıyla ilişkisinin tarihsel bir okuması yer alır. İkinci bölüm, evrensel bir değerlendirme listesine girebilmek için ilgili yerel yönetimin açtığı kentsel tasarım yarışmasının aşamaları ve aktörleri üzerinde durur. Üçüncü bölüm, yarışma sonuçlarının ilanından itibaren filizlenen “jüri-yarışmacı krizi”nin neden ve nasıl ortaya çıktığını, özellikle neden araç yolları çözümleri üzerine yoğunlaştığını inceler. Sonuç kısmında da, yarışmanın Türkiye’deki kentsel tasarım bilgi alanına ne tür katkıları olduğu tartışması yer alır. İnceleme örneği olarak bu yarışmanın seçilmesinin nedeni, hem yarışmanın tarihi kent dokusu bağlamını merkeze oturtması, hem de

yarışmanın ürettiği sorular ve cevapların izleyen dönemdeki yarışmacı ve jüri üyeleri için tasarım yaklaşımları veya tasarım seçme kriterleri anlamında önemli izler bırakması olarak özetlenebilir. Ayrıca, ülkemizde UNESCO Dünya Mirası Listesi’ne girme süreçlerinin arka planına da bir miktar ışık tutmak arzulanmaktadır. Araştırmada temel veri olarak, yarışmaya ait dökümanlar (şartname ve soru-cevaplar), yarışma sonrası yarışma hakkında sosyal medyada yapılan tartışmalar ve forumlar, kolokyum sırasında kolokyum.com tarafından çekilen ve jüri-yarışmacı tartışmaları ile ödül grubuna giren ekip temsilcilerinin video görüntülerinin ses çözümlenmeleri kullanılmıştır.

Selimiye Camii ve yol meselesinin geçmişi

Selimiye, Sultan Selim Han tarafından Mimar Sinan’a sipariş edilmiş ve 1575 tarihinde ibadete açılmış bir cami/külliyeye kompleksidir. Yapı grubunun inşası için yapılan yer seçimi, Edirne’nin işlevsel ve sosyal yaşam olarak ağırlık merkezinin güne kadar süregelen (bugün Kaleiçi olarak adlandırılan) konut alanı ve ticaret merkezinden kuzeye doğru kaymasına neden olmuştur (Ekinci, 2009). Bu süreç, Selimiye’nin inşasından önce, Edirne’nin Bizanslılardan Osmanlı’nın eline geçtikten yaklaşık bir yüzyıl sonra (14.yy sonu-15.yy başları) başlamış, 1403-1414 yılları arası inşa edilen Eski Camii’nin etrafında örgütlenen bedesten, han gibi yapılarla asıl bugünkü tarihi ve ticari merkez oluşmuştur.

Osmanlı döneminde kentsel yaşam, camii ve külliyesi ile tüccar kentlin içine çekecek bedesten, han, hamam gibi yapıların çevresinde cereyan ederdi. Tüm bu sosyal yaşam üreticisi yapılar, bir birleriyle sıkı bir birliktelik içinde yer alırlar, kamusal yaşam yapıları arasındaki dar sokaklardan ziyade, yapıların kendi içlerinde sundukları avlularda örgütlenirdi. Ne var ki, Edirne, modernist planlama süreçleriyle karşılaşmaya başladığı andan itibaren, Selimiye Camii’nin hep “imar plan ve şemalarında tarihsel, mimari, sosyolojik ve etnolojik odak noktası” olması arzulanmıştır (Onur, 1990). Cumhuriyet döneminde yapılan imar planlarında, kentin önemli yol ve caddeleri bu camiiye göre çizilmiştir (Şekil 1a,b) (a.g.66).

Kaynaklara göre, Edirne’nin ilk yerleşim planını 1898’de Mehmed Selami çizmiştir (Onur, 1990). 1918 yılında yapılan planda, hem Selimiye hem de Eski Camii ve Üç Şerefeli Camii yapıları sıkı bir doku ile sarılı olarak görülmektedir (Şekil 2). Kent, ilk onaylı imar planına 1940 yılında Alman şehirci Prof. Ernest Egli’nin kent planı ile kavuşmuştur. Plan, anıtsal eserlerin etrafını ilk kez yeşil saha olarak düşünmüş, ve bu yaklaşım uygulanmıştır. Onur (1990:67) a göre Egli’nin planı öngörmektedir ki: “kente giren dört ana yol Sultan Selim Camii etrafı açılarak burada birleşeceklerdir. Kısacası anıtsal eserlerin büyük bir sini ortasında yer alırcasına insan unsurundan uzaklaştırılması düşüncesi, ne yazık ki bu eserlerin yörelerinde yer alan sivil

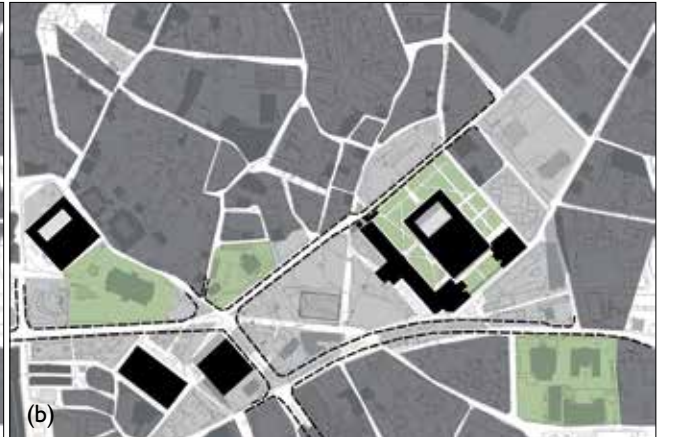
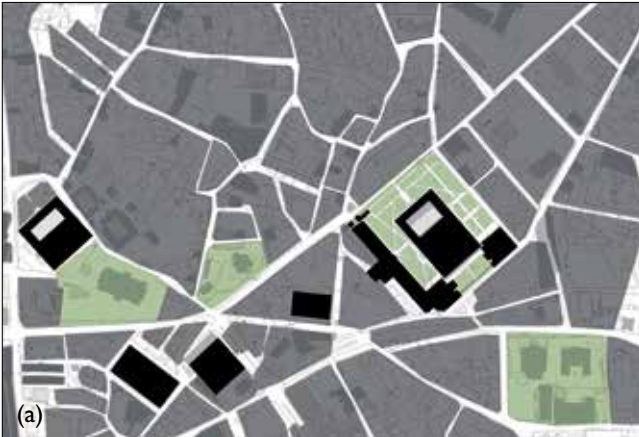


Şekil 1 (a,b). Solda: 19.yy. ve sağda 1950'lerin Edirne kent morfolojisi. Görüldüğü gibi, İstanbul yönünden kente giriş güzergahı, Kaleiçi'nin doğu kenarını tarifleyen Alipaşa Çarşısı'nın güney ucundan gerçekleşirken, 1950 sonrası bu güzergah Selimiye Camii önüne çıkılacak şekilde kuzeye kaydırılmıştır (Londra Asfaltı inşa edilmiştir). Böylece, kentin ana arteri, Selimiye ile Eski Camii arasından geçecek şekilde tarihi çekirdeği ikiye bölmüştür. Selimiye çevresinde yer alan kentsel doku da camii algısının artırılması amacıyla 1950'lerde büyük oranda yıkılmıştır. Kaynak: Özdeş, 1951.

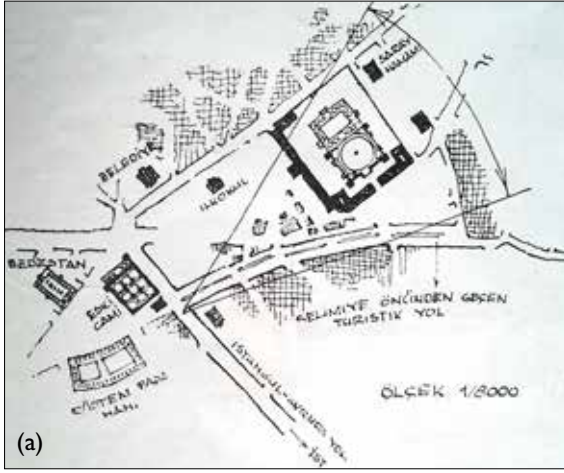
mimari, tamamen zamanla ortadan kalkmış ve bunun sıkıntısı da şimdi görülmeye veya anlaşılmaya başlanmıştır.”

Örneğin, bugün Kıyık Caddesi olarak anılan, tarihi belgelerde de “Turistik Yol” olarak geçen yol, Selimiye Camii'nin güneyindeki morfolojik yapıyı tamamen değiştirmiştir. Bu yolun açılmasıyla, caminin güneyindeki bir yapı adası kamulaştırılmış ve yıkılmış, Eski Camii ile Selimiye arasındaki büyük açıklığı

yaratılmasındaki ilk adım atılmış olmuştur. 1951'de Gündüz Özdeş ve yardımcı ekibinin hazırladığı Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü adlı kitap, Selimiye'nin görünürlüğü ve çevre dokuyla ilişkisi üzerine önemli yorumlar barındırmaktadır ve dönemin anıt yapıya bakış açısını net bir şekilde sergilemektedir. Özdeş'in çiziminde, o gün için yeni açılan Londra (İstanbul) Asfaltı'nın Eski Camii'ye yaklaşan güney köşesinden Selimiye'ye doğru bir bakı konisi çizilmiş, Turistik yol açıldık-



Şekil 2 (a,b). 1918 ve bugün kentsel doku karşılaştırması. Açık gri renkler anıt yapılar etrafında yıkılan dokuları, kesik çizgili hatlar da zaman içinde açılan araç yollarını göstermektedir. Anıt yapıların ve özellikle Selimiye Camii'nin çevresindeki kentsel dokunun zaman içinde temizlenmiş olduğunu görmek mümkündür.



Şekil 3 (a,b). Gündüz Özdeş'in 1951 tarihli etüdlerinde Selimiye Camii'nin iyice algılanabilmesi için yıkılması gereken tekil konutların planda lekeleri ve el çizimi perspektifte de detaylı tasvirleri görünüyor. Kaynak: Özdeş, 1951.

tan sonra Selimiye önünde kalan bir kaç yapının da derhal temizlenmesi gerektiğinden bahsedilmiştir (Şekil 3a,b):

"...Yeni açılan İstanbul Asfaltı, Eski Camii'nin yanından geçmekte ve bu noktadan Selimiye'ye doğru geniş bir yol açılmaktadır. Avrupa turist yolu üzerinde ehemmiyetli bir noktada bulunan Eski Camii'nin İstanbul cihetinde ve pek yakınında bulunan Vakıflar İdaresi ile bir-iki binanın temizlenmesi doğru olacaktır kanaatindeyiz." (Özdeş, 1951).

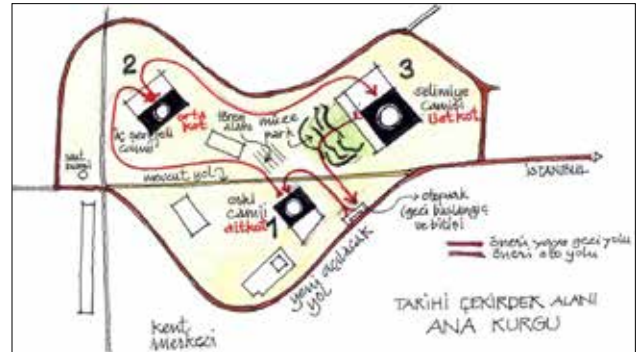
İstanbul-Avrupa Yolu, diğer adıyla Londra Asfaltı, İstanbul'dan başlayarak Edirne'ye kadar giden ve geçtiği güzergahlarda önemli tahribatlarda bulunan bir karayoludur. Dönemin "Batı'ya açılma ve kentleri turistlere gösterme" bakış açısı ile, şehirlerarası trafik bağlantıları kent içinden geçecek şekilde düzenlenmiştir ve 1934 yılında kullanıma açılmıştır. Akçura ve Çapar (1973) a göre, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan bu karayolunun Edirne'yi güneyden veya kuzeyden çevrelemesi veya ortadan katetmesi alternatiflerinden ikinci alternatif Karayollarınca seçilmiş ve uygulanmıştır. 1955 planında Selimiye'nin hemen güneyinden geçen bu 50 m.lik karayolu, 1968 planında Selimiye'nin nispeten uzağından geçirilen 24 m.lik yol biçimini almıştır.

Bu dönemin korumacılık anlayışı, anıt eserlerin saptanması ve bina ölçeğinde koruma kararları getirilmesi şeklinde olduğu için, kent bütününe yönelik bir koruma politikası geliştirilmemiş, anıt eserlerin görünürlüğünü en üst düzeye taşıyacak mekansal tasarım kararları geliştirilmiştir. 1950'lerde Menderes operasyonları ile çevresi temizlenen Eminönü Meydanı ve Yeni Cami örneğinde bu tip uygulamaları çok net görmek mümkündür (Bilsel, Çin Arıcan, 2008). Batılı anlamda bir meydan-anıt ilişkisi yaratma çabası, 1930'larda ülkede hakim olan kentsel mekan kurgulama yaklaşımı olmuştur.

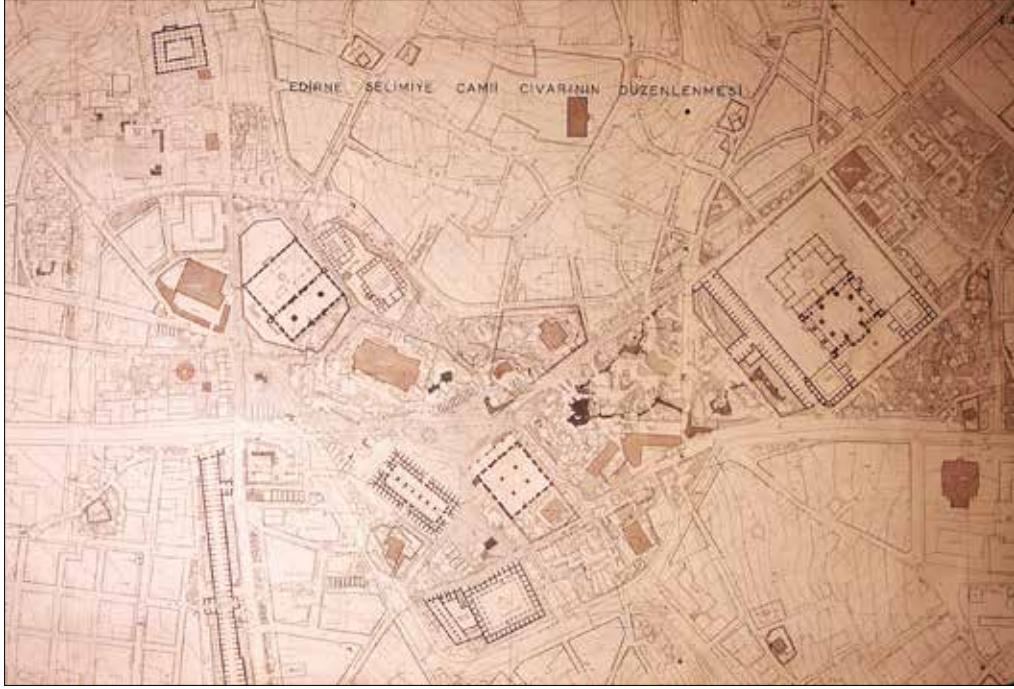
1968 yılında, İller Bankası Selimiye Camii Civarının Tanzimi Ya-

rışması ismiyle bir yarışma açılmıştır. Yarışmada Yurdanur Sepkin ve ekibi birincilik ödülü almıştır (Şekil 4,5). Proje, Selimiye-Üç Şerefeli-Eski Cami üçgenini bir turistik gezi alanı olarak kurgulamış, Gündüz Özdeş'in plan etüdlerinde "Turistik yol" olarak görülen güzergahı da Rüstem Paşa Hanı güneyinden geçirecek oldukça geniş bir alanda yayalaştırma önermiştir. Aracın ve yayanın keskin bir ayrımını öneren ulaşım yaklaşımı, 1950-60 döneminde uluslararası zeminde yükselen yayalaştırma akımının yerele yansımaları halindedir. Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrası kentlerin yeniden inşasının gündeme geldiği kıta Avrupa'sında, kent merkezlerinde yayalaştırma önemli bir planlama ve tasarım kararı olmaya başlamıştır.

Selimiye Camiisi ve çevresindeki yollara ilişkin fikir üretimleri ilerleyen dönemlerde de devam etmiştir. 1988'de Roma'da düzenlenen "Çevre Planlayıcısı Mimar Sinan" adlı sempozyumda bir bildiri sunan Behruz Çinici, Selimiye'ye ilişkin etüdlerini ve düşüncelerini içeren bir eskiz üretmiştir (Şekil 6). Bu belge-



Şekil 4. Yurdanur Sepkin ve ekibinin 1968 tarihli yarışmada 1. lik ödüllü alan projesinin ana kurgusunu anlatan şema. Buna göre, araç yolları üç önemli anıt yapının çevresinden geçerek yapılar arasındaki alanı yayalara bırakmaktadır. Keskin bir yaya-araç segregasyonu söz konusudur. Kaynak: Yurdanur Sepkin kişisel arşivi.



Şekil 5. Yurdanur Sepkin ve ekibinin 1968 tarihli yarışmada I.lik ödülü alan projesi. Projede, Londra Asfaltı Eski Camii'ye ulaşmadan üç yol ağı yapmakta, ve tarihi çekirdeği trafikten arındırma Kaynak: Yurdanur Sepkin kişisel arşivi.

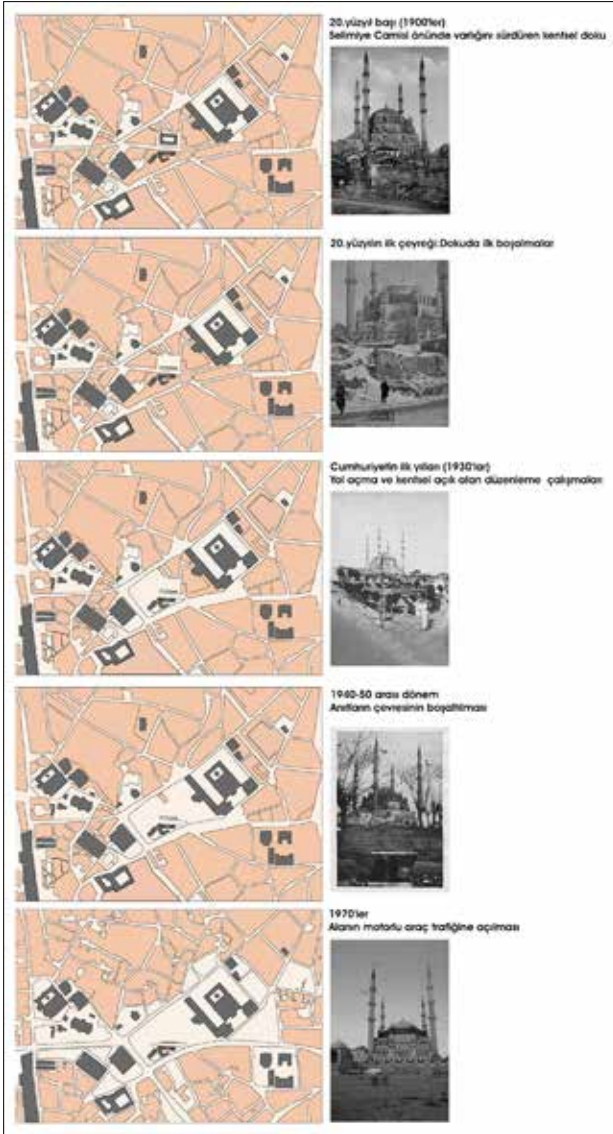
de de, Özdeş'in Turistik Yol olarak nitelendirdiği güzergahtan Talatpaşa Bulvarı'na bir yolu yer altına alma önerisi göze çarpmaktadır. Tüm bu dökümanlardan anlaşılmalıdır ki, Selimiye Camii ve çevresi için tasarımcılar için sürekli bir araç-yaya gerilimi olduğu varsayımı geliştirilmiştir. Tarihi çekirdeği bir yaya bölgesine dönüştürme ve üç önemli anıt yapıyı mekansal olarak birbirine bağlama çabası, mimarların ve plancıların fikirsel egzersiz yaptığı bir konu olmuştur.

Özet olarak, Selimiye Camii odak alınarak tarihi kent merkezinde gerçekleştirilen araç ve yaya sistematiğine ilişkin müdahaleler, "anıt yapının algılanabilirliği"ni güçlendirmek adına

özgün kentsel dokuların zaman içinde yok edilmesine neden olmuştur. 20. yüzyılın ilk çeyreğinde, Selimiye'nin güneybatısında yer alan Yemiş Kapanı yıkılmış, ardından Londra Asfaltı ve Turistik Yol projeleri uygulanmış ve Eski Camii'nin kuzeydoğusundaki yapı adaları yıkılarak Yemiş Kapanı'ndan kalan boşlukla birleştirilmiştir. Gündüz Özdeş'in 1951 tarihli plan etüd raporları neticesinde de Selimiye kompleksi güneyinde ve doğusunda kalan yapı adaları yıkılarak Eski Camii-Selimiye arasındaki tüm yapı çevre açık alana dönüştürülmüştür (Şekil 7). Yaya-araç ilişkisi düşünüldüğünde, 1950'lere kadar Selimiye'ye araçla ulaşmak ön plana çıkarken, 1960 sonrasında araçtan tamamen yalıtılmış kapsamlı bir yayalaştırma projesi



Şekil 6 Behruz Çinici'nin 1988 tarihli eskizi. Oklarla belirtilen noktalardan battı-çıkışı olan bir yolu yer altına alma önerisi görülmektedir. Kaynak: Çinici, 1991.



Şekil 7. Selimiye Camii çevresi'nin yetmiş yıllık geçmişi.
Çizimler: Yıldız Salman, Zeren Önsel, fotoğraflar: Edirne Belediyesi arşivi.

gündeme oturmuştur. Bu yaklaşım, Le Corbusier'in şehircilik yaklaşımlarının hakimiyet sürdüğü ve aracın kutsandığı 1930-50'ler ile yayalaştırma projelerinin başlayıp yaygınlaştığı 1960-70'ler ile paralellikler gösterir.

Edirne Selimiye Camii ve Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması

Edirne Selimiye Camii ve Külliyesi UNESCO Dünya Mirası Listesi adaylık çalışmaları, 2006 yılının Ekim ayında başlamış, 2007 tarihinde yapı grubu "Tentative List" denen ön (geçici) listeye alınmıştır. Adaylık dosyası hazırlanırken bir yandan da Alan Yönetim Planı hazırlanmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na 2005 yılında eklenen 5226 sayılı "Alan Yönetimi ile Anıt Eser

Kurulu'nun Kuruluş ve Görevleri ile Yönetim Alanları'nın Belirlenmesine Yönelik Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" de Alan Yönetimi Planı hazırlanmasını zorunlu kılmıştır. Kentsel tasarım yarışması, UNESCO'nun Alan Yönetim Planı'nın bir eki olarak istediği proje dolayısıyla oluşturulmuştur.

Alan Yönetim kavramı, kökleri 1964 Venedik Tüzüğü'ne dayanan, 1980'lerde gelindiğinde çağdaş koruma anlayışının bütünlük koruma amacı içinde vurgusu yapılan bir kavramdır. Türkiye bu kavramla, alan yönetim planları olmadığı için UNESCO Dünya Miras Listesi'ne adaylık başvuruları reddedilen Efes, Mardin gibi aday alanlar ile birlikte tanışmıştır. Gerekli kanun değişiklikleri sonucunda, dünya mirası aday varlıklarının çevresinde korunma alanı etkilenme geçiş bölgesi tarifi yapılması zorunlu kılınmış, ve alan yönetim planı sınırı, bu sınır olarak kabul edilmiştir.

Edirne Belediyesi, hazırlanan Alan Yönetim Planı'nda, alan yönetimini oluşturma sorumluluğu bulunan, aynı zamanda camii ve külliye çevresindeki tüm kentsel projelerin yürütücüsü ve düzenleyecisi olacak kurum olarak tarif edilmiştir (Ekinci, 2009:132). Bu çerçevede, 2009 yılında kentsel tasarım yarışması açılmış, yarışma sürecinden yaklaşık bir yıl sonra da, 27 Nisan 2011 tarihinde Selimiye Camii ve Külliyesi, UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne girmiştir.

Türkiye'de kentsel tasarım yarışmaları: teknik bakış

Kamu kurum ve kuruluşlarının açacağı kentsel tasarım proje yarışmaları, ülkemizde 01/01/2003 tarihinde yürürlüğe giren 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 23. Maddesine dayalı olarak hazırlanan "Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği"ne uygun olarak düzenlenirler. Yönetmelikte tarif edilen sekiz yarışma türünden biri olan kentsel tasarım proje yarışmaları, "stratejik planlarla uygulama önceliği belirlenmiş kamusal alanlarda, kent kimliğini belirleyici, kentin doğal, kültürel, tarihi ve sosyal özellikleri ile kullarımları açısından önem taşıyan kesimleri için özel uygulama ayrıntıları içerecek biçimde hazırlanan plan ve projeler ile üst ölçekte kimlik-ımaç çalışması, orta ölçekte yapı ve çevresinin bütüncül bir anlayışla tasarlanmasını amaçlayan kitle-açık alan düzenleme çalışması, alt ölçeklerde ise kitlelerarası boşlukların çevresel tasarımını içeren" yarışmalardır (URL1).

Kentsel tasarım yarışmalarında, diğer yarışma türlerinden farklı olarak, mimarlık, planlama ve peyzaj mimarlığı alanlarından gelen insanların birlikte çalışmaları çoğunlukla ön-koşul olarak belirlenir. Bu zorunluluk son dönem yarışmalarında çok keskin zorlamalar barındırmasa da, 2000'li yılların başında açılan hemen tüm yarışmalar bu bir aradalığı bir zorunluluk olarak tarif etmişler ve yarışmaya katılım koşullarından biri haline getirmişlerdir.

Yarışmacılar açısından dört önemli süreç vardır denilebilir.

Bunlardan birincisi, yarışmanın ilanı ile birlikte yayınlanan yarışma şartnamesinin incelenmesidir. Yarışma resmi olarak ilan edildiğinde, yarışmaya katılmak isteyen ekipler şartnameyi inceleyecekler ve yarışmanın konusu, kapsamı, yarışmacılardan istenenler / beklenenler, teslim kriterleri, yarışma takvimi (teslim tarihi, kolokyum tarihi... gibi), projeleri değerlendirecek jüri üyelerinin isimleri ve meslekleri hakkında bilgi edinirler. Yarışmaya konu olan alana ait hâlihazır haritalar, imar planları, eski / mevcut durum fotoğrafları gibi ek dökümanlar genellikle yarışmacılara şartname eki olarak verilir. Yarışmaya girmeye karar verenler, bu dökümanları incelemeye başlar. Böylece, yarışmacı için ikinci süreç olan soru-cevap aşaması başlar. Yarışma şartnamesi ile onun eki olarak verilen teknik dökümanlara daha detaylı bakmaya başlayan yarışmacıların anlayamadıkları veya daha fazla açıklık getirilmesini istedikleri konuları jüriye soru olarak iletirler. Üçüncü süreç, projelerin hazırlanması ve idareye kapalı kimliklerle teslim edilmesidir. Dördüncü süreç de, yarışma sonuçlarının ilanını takip eden ödül töreni ve kolokyum sürecidir. Kelime anlamıyla “bir konuyu tartışmak için yapılan yarı-resmi toplantı” olan kolokyum, yarışmaya katılan, ödül alan veya almayan herkese açık olmasının yanı sıra, yarışmanın düzenlendiği yerleşimde bulunan yerel insanlara ve topluluklara da açık bir toplantıdır.

Edirne-Selimiye yarışması: Yarışma alanı sınırı sorunsal Edirne Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından “Selimiye Camii ve Çevresi Ulusal Kentsel Tasarım Proje Yarışması” resmi adıyla yarışmaya çıkarılan alan, kentteki kentsel sit alanının yaklaşık dörtte birini içine almaktadır ve 19 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Proje alanı, tarihsel çekirdek diye tanımlayabileceğimiz; Eski Camii, Üç Şerefeli Camii ve Selimiye Camii üçgeni ve yakın çevresidir (Şekil 8). En başta temel olarak hedeflenen çerçeve, Selimiye Külliyesi'nin çevresinin açık alan düzenlemesi olmakla beraber, daha geniş bir alanda



Şekil 8. 2009 yılında açılan yarışmaya konu olan Edirne kent merkezi ve anıt yapıları gösterir hava fotoğrafı (Edirne Belediyesi, 2009)

süre gelen kentsel açık alan problemlerine de çözüm getiren bir proje elde etmek amacıyla alan geniş tutulmuştur. Jüri üyelerinden Turgay Ateş, kolokyumda çıkan büyük tartışmalar ve jüriye yöneltilen ciddi eleştiriler karşısında bir açıklama yapma gereği duyacak ve kolokyum sırasında şöyle diyecektir: “... Biraz da biz yarışmanın sınırlarını büyüttük galiba. Jürinin de hatası orada oldu. Halbuki belediyenin isteği, selimiyleyle sınırlı bir şeydi. “Bunu toparlayalım, sonra sunalım bir an önce”. Dedik olur mu öyle şey? Yukarda kent tacı var, aşağıda üç şerefeli var, eski cami, var...” (Ateş, 2010).

Yerel yönetimin en başından beri “bir uygulama projesi” istemesi (Döleneken, 2010), “Dünya Mirası sürecinde yerinde gelip inceleme yapılacağı için belediyenin bir acelesi”nin olması (Ahunbay, 2010), projeler için ayrılan sürenin kısalmasına ve dolayısıyla projelerde her alanın gelişmesinin engellenmesine neden olmuştur. Buradan anlaşılmaktadır ki belediye, UNESCO adaylığını tamamlamak için ivedi yoldan ve alan yönetim planının bir parçası olacak bir belgeye ihtiyaç duymaktadır. Öte yandan jüri, camii ve çevresini içine alan, Eski Camii’yi bu düzenleme alanına katarken Üç Şerefeli Camii’yi dışında bırakan resmi alan yönetimi sınırı yerine, bedesten, Üç Şerefeli ve Ali Paşa Çarşısı’nın kuzey ucunu içine alan daha geniş bir yarışma alanı tarifi yapmıştır (Şekil 9). Bu durum aslında yarışmaya katılan mimar, plançı ve peyzaj mimarları için, tarihi kent merkezlerinde ulaşım çözümleri üzerine düşünme fırsatı tanıdığı, hatta bunu zorunlu bir durum haline getirmiştir.

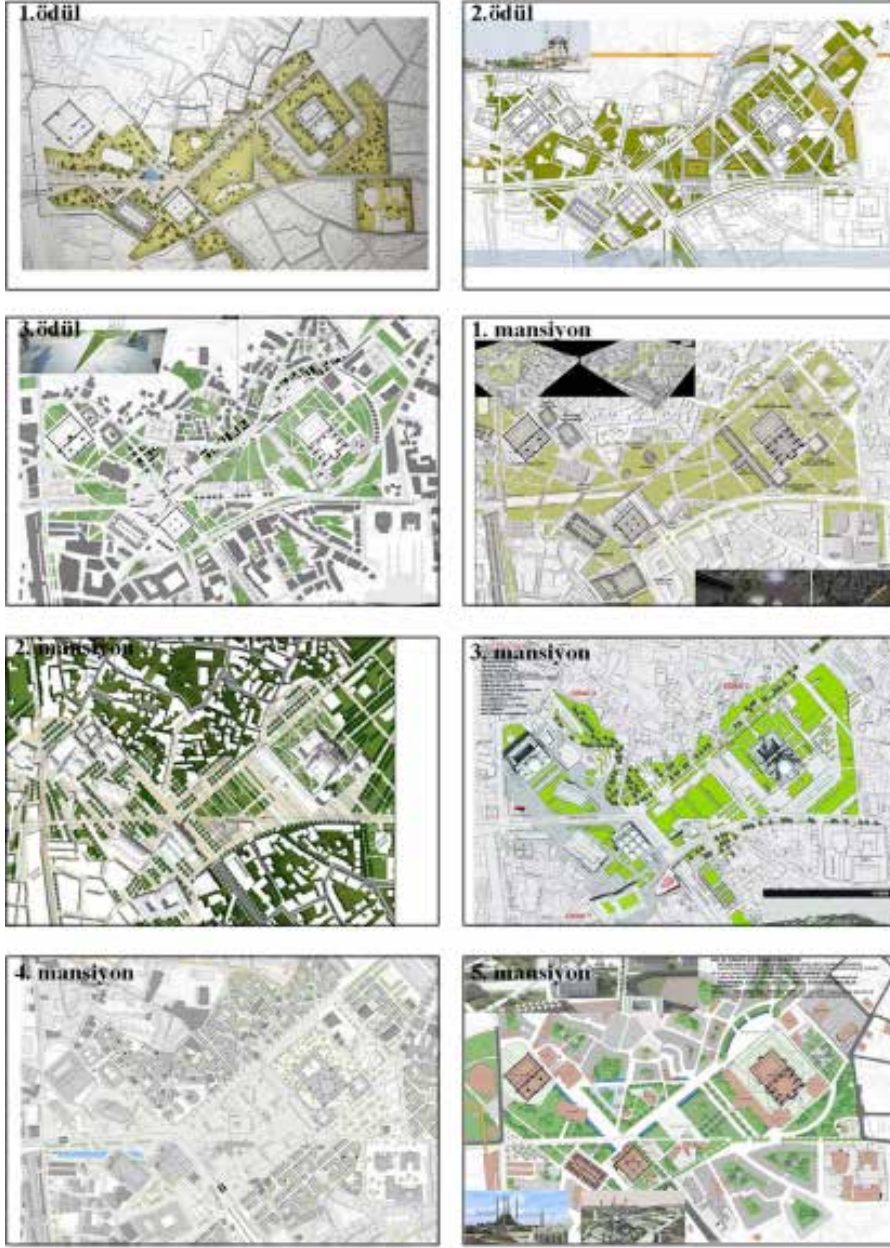
Şartname ve soru-cevapların yarışma tarifi

Yarışmacılardan beklenenler arasında en önemli konunun, “yarışma alanı içinde yer alan yapılar ve kamusal alanların tarihi dokuyu ortaya çıkaracak, mevcut yapı stoğunu cami ile uyumlu hale getirecek, çevresindeki diğer yaya alanları ve tarihi mekânlarla ilişkisini kuracak, söz konusu alanı taşıt trafiği baskısından kurtaracak, alana gelen ziyaretçilerin ulaşımını düzenleyecek, çözümlerin üretilmesi” olacağı belirtilmiştir (Edirne Belediyesi, 2009a). Hemen tüm yarışmacılar proje alanındaki yaya ve araç ulaşım çözümlerini düşünmek zorunda kalmışlardır. Dolayısıyla ulaşım konusu, yarışmayla ilgilenen herkesin hassaslaştığı bir alan olmaya başlamıştır. Şartnamenin bir eki niteliğinde olan soru-cevaplardaki kritik bir soruya verilen cevap, yarışmacı-jüri krizinde yarışmacıların en önemli dayanak noktası haline gelmiştir. Yarışmacıların fikir geliştirme özgürlükleri ile jürinin kendi çizdiği şartname ve soru-cevap çerçevesine aykırı seçimler yapması arasındaki fark sürekli vurgulanmıştır:

“Soru 9: Sit alanlarında alt geçit, yer altı otopark gibi kullanımlar için kazı yapılabilir mi?

Yanıt 9: Kazı yapılamaz.

Bunun neresini tartışıyoruz anlamadım. Çok net. Tekrar ediyorum bu yeraltı çözümünün meşruiyetinin kurulması jürinin problemidir yarışmacının değil (Çimen, 2010a).”



Şekil 10. Yarışmada ödül grubuna giren 8 projeye ait 1/500 vaziyet planları (www.kolokyum.com arşivi).

kentsel müdahaleleri bu yarışma döneminde de aracı halının altına süpürme yöntemiyle “yekmekan” yaratma reflekslerine dönüşmüştür. Tarihi çevrelerde kentsel tasarım projesi, bu yarışmada tarihi çevreleri yaşatmak olarak değil; tarihi çevredeki anıt-yapıları katıksız ilişkilendirmek ve bunun uğruna, arkeolojik alan olmasına aldırmadan ve de Edirne kentinin araçla kurduğu mevcut alçakgönüllü ilişkiye bakmadan metropoliten battı-çıkıtı metodlarını tasarımın merkezine koymak şeklinde vücut bulmuştur.

Tüm bu eleştirilere rağmen Selimiye Yarışması, Türkiye’deki kentsel tasarım yarışmaları tarihinde önemli bir dönüm nok-

tası olmuştur. Kolokyumda yapılan tartışmalar ve ortaya çıkan kriz, sonraki yarışmalar için bir referans haline gelmiştir. Bu durumu en iyi özetleyen saptamayı kolokyum sırasında Sinan Omacan yapmıştır:

“İzmir’de bir opera yarışması açıldı. Bu yarışmanın sonuçları açıklandıktan hemen sonra soru-cevapları var, 100 kadar soru var, 20 tanesi aşağı yukarı şöyle geliyor: “jüri, sorunun cevabına uyacak mıdır? Jüri şartnameye uyacak mıdır? Jüri şartnameyi ciddiye alacak mıdır? Jüri sözünde duracak mıdır?” Bu, çok açık bir şekilde bu yarışmanın sonuçlarının bir yansıması. Bu sadece Edirne’yle ilgiliyle bir şey değil. Yarışma kurumunun ör-

selenmesi söz konusu. Elbette ki her zaman bir beklenmedik öneri jüri tarafından değerlendirmeye alınabilir, ama yolu yeraldına almanın nesi beklenmedik bir öneri?" (Omacan, 2010).

Bu araştırmadaki tüm bu belgeleme bize şunu göstermektedir: Bu yarışma boyunca yapılan tartışmalar, hem yarışmalar kültürüne hem de kentsel tasarım alanına –sanılanın aksine- önemli katkılar yapmıştır. Birincisi, bu alanda çalışan tasarımcılara kent üzerine (özellikle de kentin işleyişi – dolaşım alanları üzerine) daha çok düşünme zemini açmıştır. Araç ve yayanın birlikteliğinin olabirliği konusu tasarımcıların hassasiyet duymaya başladıkları bir konu olmuştur. İkincisi, tarihi referansları güçlü yerleşimlerde "kentsel tasarım yapmak" eyleminin ne olduğunu kimi yarışmacılara sorgulatmıştır.

Bu noktada, araştırmamızın ana sorularına da yanıt vermek gerekebilir. Birinci sorumuz olan, "yarışma" arayüzünün nasıl ve hangi araçlarla kentsel tasarım üretim pratiğini biçimlendirdiği sorusuna verebileceğimiz yanıt şu olabilir: Üretici aktör diyebileceğimiz yarışmacı, bir yarışma ile şartname ve soru-cevaplar dediğimiz iki ana belge üzerinden ilişki kuruyor ise, bu iki aracın içeriğinin kentsel tasarım üretim pratiğini etkilediğini iddia edebiliriz.⁴ Bu etkinin görünürleşmesi veya fark edilmesi de yarışma sürecinin fiilen bittiği kolokyum⁵ ortamında ortaya çıkıyor diyebiliriz, ki Edirne-Selimiye örneğinde bunu açıkça görürüz.

İkinci sorumuz olan, kentsel tasarımın önemli eksenlerinden araç/yaya ilişkisinin yarışmalarda hangi söylemlerle vücut bulduğu sorusuna da şunu ekleyebiliriz: Kentsel tasarımın kabul gören tanımlarından biri, mimarlık, peyzaj ve planlama ara kesitinde yer alan bir disiplin olduğudur. Fakat kentsel tasarım yarışmalarında proje üreten ekip kompozisyonlarında, özellikle mimarlar ve peyzaj mimarlarının ağırlıklı olduğu bilinmektedir.⁶ Dolayısıyla yarışmalarda şehircilik yaklaşımları eksik kaldığında araç-yaya ilişkisi veya benzeri kentsel çözümler, biçimsel tasarım kararlarının gölgesinde kalabilmektedir.

Son yıllarda kentsel tasarım yarışmaları, kentsel tasarım disiplini içinde kendisine daha fazla yer açan bir alt araştırma alanı olmaya başlamıştır. Hem üretilen proje miktarı, hem de bunlar üzerine yapılan tartışmalar, disiplinin genelini etkiler pozisyona geçmiştir. Fakat halen yarışmaların hikayeler olmaktan çıkması, kuramsal bilgiye dahil olması, kentsel tasarım disiplininde kapladığı alanın tartılması gerçekleşmemiştir. Çünkü yarışmalar, strüktürlü bir tartışmanın aktörü olamamaktadır. Tek bir yarışmayı mercek altına almak elbette bütüne dair genel yargılar üretmeyi beraberinde getirmez. Yine de yarışma süreçlerini,

yarışmalarda üretilen söylemlerle ve tartışma konularıyla bir bütün olarak analiz etmek ve belgelemek, yarışmaların kentsel tasarım alanına olan kuramsal ve pratik katkılarını görmemiz açısından önemlidir. Ayrıca yarışmaların, sonuç ürün odaklı tartışılarak yüzeysel bir zeminde asılı kalmalarına alternatif bir okumaya konu olmaları da genel kentsel tasarım bilgi alanına anlamlı bir katkı sağlayacaktır.

Teşekkür

Araştırmam için gerekli olan video arşivlerini benimle paylaşan kolokyum.com yürütücüleri İnanç Eray ve Evren Başbuğ'a teşekkür ederim. Ayrıca 1968 yılında düzenlenen İller Bankası Selimiye Camii Civarının Tanzimi Yarışması'nda 1.'lik ödülü alan Yurdanur Sepkin'e, arşivini tarayıp bana yarışma projesi görsellerini iletmesi için özel teşekkürlerimi iletirim.

⁴ Şartname ve soru-cevap ile ilgili detaylı açıklamalar, 2.bölüm altındaki ilk alt başlık olan "Türkiye'de kentsel tasarım yarışmaları: teknik bakış" altında yapılmıştır.

⁵ Bu kavram da aynı alt başlık altında açıklmıştır.

⁶ 1990-2000 yılları arasında, isminde "kentsel tasarım" geçen 7 adet yarışma açılmıştır. Bu yarışmaların hemen hepsinde hem jüri hem de yarışmacılar mimar kökenli tasarımcılardır. Bu tablo, 2000 li yıllarla başlayan kentsel tasarım yarışmaları ivmelenmesiyle değişmiş, eşit bir dağılım olmasa da mimar/peyzaj mimarı ve şehir plancısı kompozisyonları ekip ve jürilerde yer almaya başlamıştır (detaylı bilgi için bkz. Çimen, 2010b).

KAYNAKLAR

- Ahunbay, Z. (2010). www.kolokyum.com video arşivi
- Aşkun, İ.Y. (2010). www.kolokyum.com video arşivi
- Ateş, T. (2010). www.kolokyum.com video arşivi
- Bayraktar, N., Kaplan H., Tekel A. (2006) Yarışma Süreçleri ve Uygulama Örnekleri Üzerinden Kentsel Tasarım Tartışmaları. Mimarlık, Sayı: 329, Mimarlar Odası, Ankara. Online erişim: <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=42&RecID=1049>
- Baljon, L. (1992) Designing Parks, An examination of contemporary approaches to design in landscape architecture, based on a comparative design analysis of entries for the Concours International: Parc de la Villette Paris 1982-83. Architacure & Natura Press, Amsterdam. Online erişim: <http://edepot.wur.nl/200964>.
- Bilsel, C., Çin Arıcan, T. (2008). Eminönü Meydanı ve Çevresi Tarihi Kent Mekânının Başkalaşımı. Kentsel Tasarım kuramları ve biçim-bilim yöntemleri ile bir mekânsal çözümleme çalışması. Mimar.ist, Sayı:29, Güz 2008.
- Çimen, D. (2010a). #1206 no'lu 01.04.2010 tarihli entry, erişim tarihi: 05.05.2012. http://kolokyum.com/yazi/920/selimiye_camii_cevresi_ulusal_kentsel_tasarim_proje_yarismasi_sonuc_lari_aciklandi#morecomment
- Çimen, D. (2010b). Urban Design Competitions as Discursive Practice in Turkey: 1980-2009. Doktora tezi, ODTÜ, Ankara.
- Çinici, B. (1991). Selimiye'nin Ürbanistik konumu üzerine düşünceler. Ege Mimarlık 02/1991.
- Çubuk, M. (2009). Sunuş bildirisi. 4. Uluslararası Kentsel Tasarım Kongresi, 27-28 Mayıs 2009, MSGSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Döleneken, K. (2010). www.kolokyum.com video arşivi
- Edirne Belediyesi (2009a). Selimiye Camii Çevresi Ulusal Kentsel Tasarım Proje Yarışması Şartnamesi. Edirne.
- Edirne Belediyesi (2009b). Selimiye Camii Çevresi Ulusal Kentsel Tasarım Proje Yarışması Sorular ve Yanıtları. Edirne.
- Ekinci, Y. (2009). Tarihi Çevre Korumanın Yönetmelik Boyutu ve Yerel Yönetimlerin Sorumlulukları: Selimiye Camii Alan Yönetimi Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Trakya Üniversitesi, Edirne.
- Ersan, O. (2010). www.kolokyum.com video arşivi
- Biröl, G. ve İnce-Güney, Y. (2007). Kentsel Tasarım Yarışmalarında Yerel Değerler: Balıkesir Çamlık Tepesi Yarışması, Mimarlık, sayı:333, Mimarlar Odası, Ankara.
- Kahvecioğlu, H. (2011). Kent, Kentsel Tasarım, Yarışma. Planlama, sayı:2011/1-2, Şehir Plancıları Odası, Ankara.
- Nalbantoğlu, O. (2010). www.kolokyum.com video arşivi
- Omacan, H.S. (2010). www.kolokyum.com video arşivi
- omerselcuk (2010). #41 no'lu 25.03.2010 tarihli entry, Erişim tarihi: 05.05.2012. <http://www.mimarlikforumu.com/showthread.php?t=24181&page=3>,
- Onur, O. (1990). Edirne Kent Planı'nın geçirdiği evrelere kısa bir bakış. Mimarlık (90/2:64-67). online erişim: <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/296/4188.pdf>
- O Yılmaz (2010). #59 no'lu 08.07.2010 tarihli entry, erişim tarihi: 05.05.2012. <http://www.mimarlikforumu.com/showthread.php?t=24181&page=4>
- Özdeş, G. (1951). Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü. İTÜ İstanbul.
- Özer, M. N. (2010). #1186 no'lu 31.03.2010 tarihli entry, erişim tarihi: 05.05.2012. http://kolokyum.com/yazi/920/selimiye_camii_cevresi_ulusal_kentsel_tasarim_proje_yarismasi_sonuc_lari_aciklandi#morecomment
- URL1: <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.4716&sourceXmlSearch=proje&MevzuatIliski=0>