

M M G A R O N

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ E-DERGİSİ
YILDIZ TECHNICAL UNIVERSITY FACULTY OF ARCHITECTURE E-JOURNAL

PLANLAMA, MİMARLIK, TASARIM VE YAPIM
PLANNING, ARCHITECTURE, DESIGN AND CONSTRUCTION

CİLT (VOLUME) 8 - SAYI (NUMBER) 1 - YIL (YEAR) 2013

TÜBİTAK ULAKBİM, EBSCO Host Art & Architecture Complete, DOAJ ve Gale/Cengage Learning,
Akademia Sosyal Bilimler İndeksi (ASOS indeks) ve DRJI dizinlerinde yer almaktadır.

Indexed in TUBITAK ULAKBIM, EBSCO Host Art & Architecture Complete,
DOAJ, Gale/Cengage Learning, ASOS Index, and DRJI.



GENEL YAYIN YÖNETMENİ (MANAGING DIRECTOR)

Murat Soygeniş

Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi (Dekan)

EDİTÖR (EDITOR)

Faruk Tuncer

Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi

YARDIMCI EDİTÖRLER (CO-EDITORS)

M. Tolga Akbulut (*Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi*)

Yiğit Evren (*Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi*)

YAYIN KURULU (ASSOCIATE EDITORS)

Aynur Çiftçi (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Sevgül Limoncu (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Elif Örnek Özden (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Alev Erkmen Özhekim (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Ebru Seçkin (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

BİLİMSEL DANIŞMA KURULU (EDITORIAL BOARD)

Peter Ache (*Helsinki Teknoloji Üniversitesi, Finlandiya*)

Gül Akdeniz (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Ferah Akıncı (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

İlhan Altan (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Dennis A. Andrejko (*Rochester Teknoloji Enstitüsü, ABD*)

Steve Badanes (*Washington Üniversitesi, ABD*)

Ayşe Balanlı (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Harun Batırbaygil (*Okan Üniversitesi*)

Can Binan (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Cengiz Can (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Brian Carter (*Buffalo Üniversitesi, ABD*)

Hüseyin Cengiz (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Feridun Çılı (*İstanbul Teknik Üniversitesi*)

Simin Davoudi (*Newcastle Üniversitesi, İngiltere*)

İclal Dinçer (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Zeynep Enlil (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Arzu Erdem (*İstanbul Teknik Üniversitesi*)

Gülay Zorer Gedik (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Anna Geppert (*Paris Üniversitesi, Sorbonne, Fransa*)

Gülçin Pulat Gökmen (*İstanbul Teknik Üniversitesi*)

Suna Güven (*Orta Doğu Teknik Üniversitesi*)

Deniz İncedayı (*Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi*)

Yehuda Kalay (*The Technion, İsrail / California Üniversitesi, Berkeley, ABD*)

Funda Kerestecioğlu (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Güzin Konuk (*Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi*)

Manuel da Costa Lobo (*CESUR, Teknik Enstitüsü, Portekiz*)

John Lovering (*Cardiff Üniversitesi, İngiltere*)

Michael Lucas (*California Politeknik Üniversitesi, ABD*)

Ali Madanipour (*Newcastle Üniversitesi, İngiltere*)

Izabela Mironowicz (*Wrocław Teknoloji Üniversitesi, Polonya*)

Ayşe Nur Ökten (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Ashraf Salama (*Katar Üniversitesi, Katar*)

Willem Salet (*Amsterdam Üniversitesi, Hollanda*)

Güven Arif Sargin (*Orta Doğu Teknik Üniversitesi*)

Robert G. Shibley (*Buffalo Üniversitesi, ABD*)

Murat Şahin (*Özyeğin Üniversitesi*)

Bülent Tarım (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Seda Tönük (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Gülay Keleş Usta (*İstanbul Kültür Üniversitesi*)

Güner Yavuz (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Zekiye Yenen (*Yıldız Teknik Üniversitesi*)

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi adına

Sahibi (Owner) Murat Soygeniş
Genel Yayın Yönetmeni (Managing Director) Murat Soygeniş
Editör (Editor) Faruk Tuncer
Editör yardımcıları (Co-Editors) Yiğit Evren
M. Tolga Akbulut
Yazışma adresi (Correspondence address) Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
Merkez Yerleşim, Beşiktaş, 34349 İstanbul, Turkey
Tel +90 (0)212 2366537
Faks (Fax) +90 (0)212 2610549
e-posta (e-mail) megaron@yildiz.edu.tr
Web www.megaronjournal.com

Yayına hazırlama (Publisher): KARE Yayıncılık | karepublishing
Tel: +90 (0)216 550 6 111 - Faks (Fax): +90 (0)216 550 6 112 - e-posta (e-mail): kareyayincilik@gmail.com

Yayınlanma tarihi (Publication date): Temmuz (July) 2013

Yayın türü (Type of publication): Süreli yayın (Periodical)

Sayfa tasarımı (Design): Ali Cangül

İngilizce editörü (Linguistic editor): Katherine Hunter

Megaron amblem tasarımı (Emblem): M. Tolga Akbulut

Dört ayda bir yayınlanır. (Published three times a year).

Megaron Dergisi 2008 yılından itibaren EBSCO Host Art & Architecture Complete tarafından taranmaktadır. Dergi 07.04.2008 tarihinde TÜBİTAK tarafından ULAKBİM Sosyal Bilimler Veri Tabanı listelerinde "Ulusal Hakemli Dergi" statüsüne alınmıştır. DOAJ, Gale/Cengage Learning, Akademia Sosyal Bilimler İndeksi (ASOS indeks) ve DRJI dizinlerinde dizinlenmektedir. As from 2008 Megaron has been indexed in EBSCO Host Art & Architecture Complete. On 07.04.2008 it was recognised as national refereed journal in the Social Science Data Base of ULAKBİM by TUBITAK. Indexed in DOAJ, Gale/Cengage Learning, ASOS Index, and DRJI.

© 2013 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2013 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Türkçe ve İngilizce tam metinlere İnternet ulaşımı ücretsizdir. (www.megaronjournal.com)
Free full-text articles in Turkish and English are available at www.megaronjournal.com.

İçindekiler / Contents

Yazarlara Bilgi	iv
-----------------------	----

GÖRÜŞ (VIEWPOINT)

Rekonstrüksiyon ya da Yeniden Yapma, Hangi Yapı İçin? Taksim Topçu Kışlası İçin Bir Değerlendirme Alioğlu EF	1
--	---

MAKALELER (ARTICLES)

Afet Sonrası Sürdürülebilir Geçici Eğitim Yapılarının Yaşam Süreçlerindeki Eylem Adımları ve Öneriler <i>The Activity Steps on the Life Process About the Post Disaster Sustainable Temporary Educational Buildings and Suggestions</i> Yüksel E, Limoncu S.	8
Uluslararası Yapım Firmalarında Rekabet Stratejileri Kavramsal Kurgusunu Oluşturan Faktörler <i>Factors Affecting Competitive Strategies in International Construction Companies</i> Ercan T, Köksal A	19
Ankara'daki Alışveriş Caddelerinde Ticari Mekanlar ve Sosyal Sürdürülebilirlik Araştırması <i>Social Sustainability of Shopping Streets in Ankara</i> Yalçiner Ercoşkun Ö, Özöduru B	29
Kişisel Menzil Kavramı Üzerine Eleştirel Bir Okuma ve Haritalama Denemesi <i>A Critical Reading and an Experimental Mapping Proposal on the Concept of "Personal Reach"</i> Ekenyazıcı Güney E, Görgülü T.	45

Yazarlara Bilgi

Megaron Dergisi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi'nin yayın organıdır. Megaron, planlama, mimarlık, tasarım ve yapı alanındaki orijinal makaleleri, araştırma özetlerini, kitap incelemelerini ve meslek alanına ilişkin güncel tartışma ve görüşleri yayımlar. Dergide araştırma yazılarına öncelik verilmekte, bu nedenle derleme türündeki yazılarda seçim ölçütleri daha dar tutulmaktadır. Bir e-dergi olan Megaron yılda üç kez yayınlanmaktadır. 2008 yılından itibaren EBSCO Host Art & Architecture Complete tarafından taranmakta olan Megaron Dergisi, 07.04.2008 tarihinde TÜBİTAK tarafından ULAKBİM Sosyal Bilimler Veri Tabanı listelerinde "Ulusal Hakemli Dergi" statüsüne alınmıştır.

Dergide Türkçe ve İngilizce yazılmış makaleler yayınlanabilir. Makaleler için tercih edilen yazı uzunluğu dipnotlar ve kaynakça dahil 6000, görüş ve araştırma özetleri için 2000-2500 kelimedir. Tüm yazılar önce editör ve yardımcıları tarafından ön değerlendirmeye alınır; daha sonra incelenmesi için danışma kurulu üyelerine gönderilir. Tüm yazılarda yazar adları gizlenerek anonim değerlendirme ve düzeltmeye başvurulur; gerektiğinde, yazarlardan bazı soruları yanıtlanması ve eksikleri tamamlanması istenebilir. Dergide yayınlanmasına karar verilen yazılar yayına hazırlık sürecine alınır; bu aşamada tüm bilgilerin doğruluğu için ayrıntılı kontrol ve denetimden geçirilir; yayın öncesi şekline getirilerek yazarların kontrolüne ve onayına sunulur.

Dergiye yazı teslimi, çalışmanın daha önce yayınlanmadığı, başka bir yerde yayınlanmasının düşünülmeyeceği ve Megaron Dergisi'nde yayınlanmasının tüm yazarlar tarafından uygun bulunduğu anlamına gelmektedir. Yazar(lar), çalışmanın yayınlanmasının kabulünden başlayarak, yazıya ait her hakkı Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'ne devretmektedir(ler). Yazar(lar), izin almaksızın çalışmayı başka bir dilde ya da yerde yayınlamayacaklarını kabul eder(ler). Gönderilen yazı daha önce herhangi bir toplantıda sunulmuş ise, toplantı adı, tarihi ve düzenlendiği şehir belirtilmelidir. Lisansüstü tez çalışmalarından üretilmiş yazılarda tezin ismi ve hazırlandığı kurum yazının başında dipnot ile belirtilmeli ve tez yürütücüsü ikinci yazar olarak eklenmelidir.

Yazıların hazırlanması: Yazılar (A4) kağıda, 12 punto büyüklükte "Times New Roman" yazı karakterinde iki satır aralıklı olarak hazırlanmalıdır. Sayfanın her bir yüzünde üçer cm boşluk bırakılmalı ve tüm sayfalar numaralandırılmalıdır. Sayfalara göre sıralama, başvuru mektubu (1. sayfa); başlık sayfası (2. sayfa); Türkçe özet (3. sayfa); yazının İngilizce başlığı ve özeti (4. sayfa) şeklinde yapılmalıdır. Sonraki sayfalarda ise yazının bölümleri ile varsa teşekkür ve kaynaklar yer almalıdır.

Başvuru mektubunda yazının tüm yazarlar tarafından okunduğu, onaylandığı ve orijinal bir çalışma ürünü olduğu ifade edilmeli ve yazar isimlerinin yanında imzaları bulunmalıdır. Başlık sayfasında yazının başlığı, yazarların adı, soyadı ve unvanları, çalışmanın yapıldığı kurumun adı ve şehri, eğer varsa çalışmayı destekleyen fon ve kuruluşların açık adları yer almalıdır. Bu sayfaya ayrıca "yazışmadan sorumlu" yazarın isim, açık adres, telefon, faks, mobil telefon ve e-posta bilgileri eklenmelidir. Özetler 250 kelimeyi geçmeyecek şekilde hazırlanmalıdır.

Tablo, şekil, grafik ve resimler: Tüm tablo, şekil ve grafikler metnin sonunda, her biri ayrı bir kâğıda basılmış olarak ve her birinin altına numaraları ve açıklayıcı bilgiler yazılmış olarak gönderilmelidir. Şekillerin ana metin içerisindeki yerleri metin içinde, ayrı bir paragraf açılarak yazı ile (örneğin "Şekil 1 burada yer alacaktır" ifade-

si kullanılarak) belirtilmelidir. Yazarlara ait olmayan, başka kaynaklarca daha önce yayınlanmış tüm resim, şekil ve tablolar için yayın hakkına sahip kişilerden izin alınmalı ve izin belgesi yazıyla birlikte gönderilmelidir.

Kaynak gösterimi: Makale içinde geçen kaynaklar, "kısaltılmış kaynak bilgisi" olarak, diğer açıklama notları ile birlikte metin içindeki kullanım sırasına göre numaralandırılarak ve sayfa sonuna dipnot halinde verilmelidir. Kısaltılmış kaynak bilgisinde, aşağıdaki örnekte olduğu gibi, sadece yazarın soyadı, yılı ve alıntı yapılan sayfası belirtilmelidir.

1 Kuban, 1987, s. 43.

2 Ünsal, 1972, s. 135.

3 Alkım, 1958, s. 201.

4 Yazar her ne kadar bu konuda...

5 Kuban, 2002, s. 97.

Kullanılan tüm kaynakların bir listesi ise alfabetik sıra ile ana metnin sonunda aşağıdaki örneğe uygun olarak verilmelidir. Eğer kullanılan kaynaklarda aynı yazarın o yıla ait birden fazla eseri varsa 2008a, 2008b, 2008c düzeninde gösterilmelidir.

Sürelili yayın için; (makale, ansiklopedi maddesi)

Andreasyan, H.D. (1973) "Eremya Çelebi'nin Yangınlar Tarihi", Tarih Dergisi, Sayı 27, s. 57-84.

Kitap içinde bölüm için;

Tekeli, İ. (1996) "Türkiye'de Çoğulculuk Arayışları ve Kent Yönetimi Üzerine", Ed.: F. Bayramoğlu Yıldırım (editör) Kentte Birlikte Yaşamak Üstüne, İstanbul, Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi Yayınları, s. 15-27.

Kitap için;

Demircanlı, Y. (1989) İstanbul Mimarisi için Kaynak Olarak Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Ankara, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.

Basılmış bildiri için;

Kılınçaslan, T., Kılınçaslan, İ. (1992) "Raylı Taşıt Sistemleri ve İstanbul Ulaşımında Gelişmeler", İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, 16-18 Aralık 1992, İstanbul, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, s. 38-48.

Basılmamış tez için;

Agat, N. (1973) "Boğaziçi'nin Turistik Etüdü", Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.

İnternet kaynakları ise kaynakça listesinin en sonunda ve ayrı bir başlık altında aşağıdaki gibi verilmelidir:

<http://www.ia.doc.gov/media/migration11901.pdf> [Erişim tarihi 14 Nisan 2008]

Makale gönderme: Yazılar (şekil, resimler ve tablolar ile birlikte) üç takım çıktı halinde ve CD'ye kopyalanmış olarak Megaron Dergisi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Merkez Yerleşim, Beşiktaş, 34349 İstanbul adresine gönderilmelidir. CD üzerine okunaklı bir şekilde yazı başlığı, birinci yazarın adı ve gönderildiği tarih yazılmalıdır. Bu şartlara uymayan yazılar değerlendirmeye alınmaz. Editörün, kabul edilmeyen yazıların bütününe ya da bir bölümünün (tablo, resim, vs.) iade etme zorunluluğu yoktur.

İletişim: Tel: +90 (0)212 2366537 Faks: +90 (0)212 2610549

E-posta: megaron@yildiz.edu.tr



Rekonstrüksiyon ya da Yeniden Yapma, Hangi Yapı İçin? Taksim Topçu Kışlası İçin Bir Değerlendirme

E. Füsün ALİOĞLU¹

Kültürel mirası koruma kuramı, varlığını, yüz-yıllarca süren bir geçmişe borçludur. Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesi, Batı Roma'nın çöküşü ile Pagan Yunan ve Roma formları önemlerini kaybetmişlerdir. Böylece, Hristiyan Batı Avrupa'da, Antik Yunan ve Roma'nın kültürel mirası yok edici uygulamalar ile karşı karşıya kalmıştır. Yeni yapılar inşa etmek için devşirme yapı malzemesi, yapı elemanı kaynağı olarak görülen Yunan ve Roma yerleşmeleri, yapıları deyim yerinde ise tam bir şiddete maruz kalmıştır. Ancak aynı zamanda bu süreç, koruma olgusunun erken tartışmalarını da beraberinde getirmiştir. Çeşitli nedenlerle bu kültürel miras bazı düşünürlerin, entelektüellerin, sanatçıların, mimarların ilgisini çekmiştir. Doğrusu Katolik Hristiyan yönetim aynı fikirde değildir. Vatikan papa emirnameleri çoğu kez bu alanların kireç ocağı olarak kullanımına, yıkımına izin vererek tahribatını onaylamıştır. Aynı yönetim, zaman zaman da duyarlı kesimlerin etkisi ile koruma hukukunun ilk örnekleri olan kararlara da imza atmıştır. İtalya'da başlayan süreç giderek Avrupa'nın diğer ülkelerine de yayılmıştır. Böylelikle koruma kuramı hayatın gerçeklerinden hareketle biçimlenmeye başlamıştır. Bu tartışmalı, sancılı ortamda eski eserlerin belgelenmesi önem kazanmış,

çeşitli koruma yöntemleri ortaya çıkmıştır.¹

Bu uzun süreçte, elbette her pratik ile “neyi, niçin, nasıl korumalı” sorularının yanıtları aranmış, cevaplar için ölçütlere gereksinim duyulmuştur. Neyi korumalı sorusunun cevabı için başvurulmuş en önemli ölçütlerden biri olarak kültürel mirasın taşıdığı “tarihsel belge değeri” benimsenmiştir. Kültür varlığının, üretildiği dönemi doğrudan yansıtan verilerin tarihsel belge değeri taşıdığı ve bunun önemsenmesi gereken bir ölçüt olduğu tartışmaların odak noktası olmuştur. Günümüzde, tarihsel belge değeri çok geniş bir skalada tanımlanmaktadır. Çağdaş yaklaşımlar, kentin tarihsel topoğrafyasında, kentsel dokunun mekan organizasyonunda, kentsel işlevlerde, mahalle, sokak, parsel yapılanmasında, kentsel donanımlarda, mimari mirasın tasarım özelliklerinde, malzeme ve yapım teknolojisinde, tüm yapısal ayrıntılarında somut ya da somut olmayan tüm verilerde tarihsel belge değerini ara-maktadır. Bugün artık, bir yerleşmenin ya da yapının kültürel, sosyal, ekonomik özelliklerini gösterebilen biçimlenmelerinde yer alabilen tarihsel belge değerinin bazen el ile dokunulabilir bazen ise sadece duygusal ya da düşünsel olarak algılanabilir olduğu kabul edilmektedir.

¹Kadir Has Üniversitesi, Sanat Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul; ¹Department of Architecture, Kadir Has University, Faculty of Art and Design, Istanbul, Turkey.

İletişim (Correspondence): E. Füsün ALİOĞLU. **e-posta** (e-mail): fusun.alioglu@khas.edu.tr

© 2013 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2013 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Koruma olgusunun kavramsal evrimine bakıldığında, tarihsel belge değerine ilişkin tartışmaların mimar, mühendis, sanat tarihçisi, eğitimci, jeolog, etnograf, dekoratör, eleştirmen Eugene Emmanuel Viollet-le-Duc² (1814-1879) uygulamaları ile ivme kazandığı görülür. Viollet-le-Duc, bir taraftan "...mimarlık kuramı üzerindeki çalışmaları, ortaçağ mimari tarihi araştırmaları ve restorasyonlarıyla..." 19. yüzyılın en etkili restorasyon kuramcısı kabul edilmektedir.³ Diğer taraftan, Viollet Le Duc "...Bir yapıyı restore etmek, belki de hiçbir zaman olmamış bir bütünlük içinde onu ayağa kaldırmaktır..."⁴ anlayışı ile bir dizi yapıda tarihsel belge niteliğine ciddi zararlar veren uygulamaların mimarı olarak da anılmaktadır. Viollet Le Duc "...teori olarak her yapının veya yapı kısmının kendi stilinde onarılması, tamamlanması gerekliliğini..."⁵ savunmuş ve restorasyon uygulamalarında, örneğin 12. yüzyılda yapımına başlanmış olan Paris Notre Dame Katedrali'nin, 19 yüzyıldaki restorasyonunda, 13. yüzyıl pencerelerini kaldırmakta⁶ hiçbir bir sakınca görmemiştir.

Tüm Avrupa'da ve Dünya'da giderek yaygınlaşan "stilistik restorasyon" olarak adlandırılan bu uygulamalar birçok yapıda, yerleşmede geri dönülemez tahribata neden olmuştur. Bununla birlikte stilistik restorasyon eleştirilere, tepkilere neden olarak koruma yöntemlerinin tartışılmasını da sağlamıştır. John Ruskin (1819-1900), *The Seven Lamps of Architecture* adlı kitabında, "romantik görüş" olarak adlandırılan koruma anlayışını, "...Anıtlarınıza iyi bakınız; O zaman restorasyona gerek kalmayacaktır. Zamanında çatıya koyulan birkaç kurşun levhası, yağmur oluklarından zamanında alınan birkaç dal ve yaprak, hem çatıyı, hem de duvarları hasardan kurtaracaktır..."⁷ ifadesi ile tanımlamaktadır. Kuşkusuz taşınmaza müdahalenin minimum olması gerektiğini savunan bu görüş rekonstrüksiyon niteliği yüksek olan stilistik restorasyona karşı şiddetli bir itirazı barındırmaktadır. Yaygınlaşan bu karşı görüş William Morris'in (1834-1896) "...düşünüyoruz ki eğer şu an yapılmakta olan işlemler böyle sürerse gelecek kuşaklar bu eserleri araştırmaya değer bulmayacaklar..."⁸ ifadesi ile rekonstrüksiyonların özgünlükler için nasıl tehdit olduğunu bir kez daha yinelemiştir.

Bu ortamda, doğru bir restorasyon için ölçütler oluşturma çabaları yaygınlaşmıştır. Camillo Boito (1836-1914), "...Anıtlar tüm insanlığın tarihini belgelerler. Bu nedenle onlara saygılı davranılması gerekir. Yapılacak herhangi bir değişiklik yanıltıcı sonuç ve hükümlere yol açabilir...İlk tasarımdan sonra, değişik dönemlerde yapılan ekler anıtın bir parçası olarak kabul edilmeli; başka bir öğeyi kapatma ya da bozma gibi zararlı etkileri olmadığı takdirde korunmalıdır..."⁹ ifadesi ile taşınma-



Şekil 1. Kışla ve Pera Mezarlığı'nın görünümü (Vue de la Caserne et du Champ des Morts de Pera). (<http://collections.vam.ac.uk/item/O1106659/atlas-des-promenades-pittoresques-dans-print-preaulx/>) Erişim Tarihi 01.07.2013.

zın özgünlüğüne yeniden dikkat çekilir. Restorasyon Tüzüğü/Carta Del Restauro'da (1931) bu yaklaşım "...anıtı oluşturan farklı dönemlerin hiçbirinin yok edilmemesi, bilim adamlarını yanıltacak eklemelerin yapılmaması ..." ¹⁰ biçiminde yer alarak, 1931 yılında İtalya'da yasal nitelik kazanmıştır.

Bütün bu tartışmalar, kültürel mirasın zaman içinde kazandığı nitelikli bütünlüğün onun özgünlüğünü oluşturduğu, bütünün her parçasının taşıdığı değer de yapının bizzat özgünlüğü olduğu kabul edilmiştir. Tarih boyunca, çeşitli coğrafyalarda, çeşitli süreçlerden geçerek günümüze ulaşmış kültürel mirasın tüm unsurlarının özgün durumunun olabildiğince korunması temel amaç olmuştur. Geri dönülemez biçimde yapılar, yerleşmelerde tahribata neden rekonstrüksiyon uygulamalarının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ancak, Avrupa'da, 20. yüzyılın ilk yarısında gerçekleşen iki dünya savaşı sonrasında çok sayıda bina yıkılmış, kasabalar, kentler yerle bir olmuştur. Savaş sonrasında ne yazık ki tarihsel belge niteliğindeki taşınır ya da taşınmaz çoğu şey bir daha kullanılamayacak durumdadır. Bütünü ile yok olan yapıların yerleşmelerin imarı söz konusu olduğunda ise savaş öncesi fiziki çevrenin yeniden inşası tercih edilmiştir. Başka bir deyişle rekonstrüksiyon kaçınılmaz olarak çoğunlukla kullanılan koruma yöntemi olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı (1914-18) sonrasında Orta Avrupa'da yoğun hava bombardımanına maruz kalan yerleşmeler önemli ölçüde tahrip olmuştur. Fransa'da bazı yıkılmış yapıların onarılmayıp "savaş anısı" olarak

¹ Koruma kuramının tarihsel evrimi için Bkz. Erder 1975, Jokiletho 2006.

² Erder, 1975, 147.

³ Kuban, 2000, 27.

⁴ Kuban, 2000, 27.

⁵ Erder, 1975, s. 149

⁶ Erder, 1975, s. 152.

⁷ Ahunbay, 1996, s. 14.

⁸ Ahunbay, 1996, s. 15.

⁹ Ahunbay, 1996, s. 18.

¹⁰ Ahunbay, 1996, s. 148, 149.



Şekil 2. Kışlanın giriş kapısı, 1893, Abdullah Kardeşler. (<http://de.wikipedia.org/wiki/Top%C3%A7u-Kaserne/>) Erişim Tarihi 01.07.2013.

tutulması istenmiş ise de çoğu kez restorasyonların yanı sıra rekonstrüksiyonlar tercih edilmiştir. Belçika’da da Dinant, Vise, Mechelen, Liege, Antwerp, Ypres, Louven gibi yerleşmeler de benzer uygulamalarla ayağa kaldırılmıştır.¹¹ İkinci Dünya Savaşı (1939-45) sonrası yine havadan üstelik yangın da yaratabilen bombardımanlar, Avrupa’nın Londra, Berlin, Dresden, Hildesheim, Varşova, Saint Malo, Floransa gibi önemli tarihsel kentlerini çok büyük ölçekte bir kez daha yakıp, yıkmıştır.¹² Örneğin Fransa bütününde 460.000,¹³ Berlin’de 600.000 bina,¹⁴ Varşova’da ise kentin %85’i¹⁵ yıkılmıştır. İlkinde olduğu gibi savaş sonrası restorasyonlar ve rekonstrüksiyonlar ile yerleşmelerin fiziki görünüşleri toplumun hafızasındaki gibi inşa edilmiştir. Varşova enkazı karşısında benimsenen “...Eğer Varşova toplumu yeniden meydana getirilecekse ve bunun çekirdeğini eski Varşovalılar oluşturulacaksa, onlara eski Varşova belirli bir oranda, ancak kabul edilebilir bir şekilde değiştirilmiş olarak verilmeli ki bu topluluk kendisini eski Varşova’nın içinde hissedebilsin. Yani aynı noktada farklı bir şehir değil ancak eski Varşova’nın oldukça benzer bir versiyonu kurulmalı. Unutulmamalı ki Eski Form’lara bireylerin yerleştirilmesi sosyal birliktelik/ sosyal uyumun etkenlerinden biridir...” argümanı dö-

nemin rekonstrüksiyonlarının temel amacını çok açık verebilmektedir.¹⁶ Diğer taraftan, savaş öncesi hazırlanmış ayrıntılı rölövelerin, bombardıman sonrası çevreye yayılmış yapı elemanlarının bir arkeolojik alanda çalışma titizliği içinde değerlendirilmesi ile rekonstrüksiyonlar olabilecek en doğru biçimde yapılmaya çalışılmıştır.¹⁷

Daha sonraki yıllarda dünyanın çeşitli bölgelerindeki deprem, savaş vb afetler sonrasında da bu tür uygulamalar hep aynı nedenle gündeme gelmiştir. Dubrovnik, Beyrut, Mostar, Belfast, Kobe gibi yerleşmeler aynı nedenle bu türden bir yöntemle korunmuştur. Cracov Tüzüğü’nde¹⁸ belirtildiği gibi, rekonstrüksiyon ancak böylesine olağanüstü koşullarda başvurulması gereken kültürel mirasın koruma yöntemlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Çeşitli etkenlerle önemli ölçüde tahrip olmuş ya da tümü ile yok olmuş bir yapının, yapı grubunun, mahallenin ya da kentin rekonstrüksiyonu ancak belgelere bağlı olarak kabul edilebilir bir uygulamadır. Temel neden ise toplumsal bir travmaya engel olmak, aidiyet duygularını yeniden oluşturabilmektir.¹⁹

Taksim Kışlası İçin Rekonstrüksiyon Uygun Mudur?

Taksim Gezisi, 19. yüzyıla kadar iskan dışı ve çeşitli inançlara ait mezarlıkların bulunduğu bir alandır. Eremya Çelebi, Taksim’den Pangaltı’ya doğru uzanan yolun iki tarafında yer alan mezarlıklardan söz eder. Latinler tarafından “Champ de Morts” olarak adlandırılan Latin Mezarlığı, 1561 senesinden itibaren vebadan ölenlerin defnedildiği bir yerdir. 1615’ten 1852 yılına kadar kullanılan²⁰ mezarlık, “İstanbul’da yaşayan Katolik Ermeniler, 19. yüzyılın ilk yarısına kadar kendi mezarlıkları olmadığı için, cenazelerini çoğunlukla Pangaltı Ermeni Mezarlığı’na ya da günümüzdeki Taksim Parkı’nın yerinde bulunan Latin Mezarlığı’na defnetmişlerdir...”²¹

¹⁷ Ahunbay, 2012, s. 29.

¹⁸ “...There construction of entire parts “in the style of the building” should be avoided. Reconstruction of very small part shaving architectural significance can be acceptable as an exception on condition that it is based on precise and indisputable documentation. If necessary, for a proper use of the building, completion of more extensive patialandfunctional parts should reflect contempor aryarchitecture. Reconstruction of an entire building, destroyed by armed conflict or natural disaster, is only acceptable if there are exceptional social or cultural motives that are related to the identity of the entire community...”, ICOMOS Cracov Charter, 2010.

¹⁹ “...Reconstruction is distinguished from restoration by the introduction of new material to replace material that has been lost. Reconstruction is appropriate if it is essential to the function, integrity, intangible value, or understanding of a place, if sufficient physical and documentary evidence exists to minimise conjecture, and if surviving cultural heritage value is preserved. Reconstructed elements should not usually constitute the majority of a place or structure...”, ICOMOS New Zealand Charter for the Conservation of Places of Cultural Heritage Value Revised 2010.

²⁰ Kömürçüyan, 1988, s. 242.

²¹ Polat vd, 2012, s. 338.

¹¹ Erder 1975, 177-182.; Jokiletho 2006: 282-285.

¹² Jokiletho 2006, 285.

¹³ Jokiletho 2006, 285.

¹⁴ <http://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/1945.en.html>.

¹⁵ <http://whc.unesco.org/en/list/30>.

¹⁶ “...If the Warsaw community is to be reborn, if its score is to be constituted by former Warsawians, then they have to be given back their old rebuilt Warsaw to some extent, so that they can see in it the same city, though considerably altered, and not a different town on the same spot. One must take into consideration the fact that individual attachment to old forms is a factor of social unity...”, Calame 2005, s. 15.



Şekil 3. Kışanin yıkılmadan önceki genel görünümü. (http://tr.openurban.com/index.php/The_History_of_Taksim_Military_Barracks) Erişim Tarihi 01.07.2013.

ifadesinden de anlaşılacağı gibi Ermeni Mezarlığı olarak da kullanılmıştır. Mezarlık bölgesi, 19. yüzyılda, yeni işlevli binalara, kentsel mekanlara gereksinim duyulması ile istimlak edilmiş, giderek yok olmuştur.²² Taksim Topçu Kışlası, burada inşasına karar verilen erken tarihli yapılardan biridir. III. Selim (Hk.1789-1807), Yeniçeri Ocağı'na karşı Batılı normlara göre "Nizam-ı Cedid" adlı yeni askeri sistem kurduğunda önce Levent'te Levent Kışlası yapılmıştır. Daha sonra, Taksim'de mezarlıklar alanına, günümüzde Taksim Gezisi'nin bulunduğu yerde Halil Paşa Topçu Kışlası, Taksim Kışlası, Beyoğlu Kışlası adları ile anılan kışla inşa edilmiştir. Kışanin ilk tasarımının 1806 yılında tamamlandığı bilinmektedir. II. Mahmut döneminde, Kabakçı Mustafa İsyanı sırasında tahrip edilen kışla, 1812 yılında mimar Hafız Mehmed Emin Ağa tarafından yenilenmiştir.²³ Daha sonra, kışla giderek işlevini yitirmiş, avlusu 1921-1939 yılları arasında stat olarak kullanılmıştır. Henri Prost'un planlamasına bağlı olarak ne yazık ki kışla 1939 yılında yıkılmış, alan İnönü Gezisi adı ile bir parka dönüştürülmüştür.²⁴

²² Akın, 1998, s. 150-151.

²³ Kubilay, 1993, s.274.

²⁴ Bilsel, 2010, s. 356.

İstanbul 19. ve 20. yüzyıllarda farklılaşan sosyal, ekonomik, kültürel yapısına bağlı olarak fiziksel değişimler geçirmiştir. Özellikle yol genişletme, meydan oluşturma, büyük kitleli yeni binalar inşa etme girişimleri sırasında çeşitli kültür katmanlarına ait birçok tarihsel yapı yıkılmıştır. Taksim Kışlası da bunlardan biridir. Kuşkusuz 1812 yılında yenilenmiş son hali ile bina varlığını sürdürebilseydi, inşa edildiği döneme ilişkin birçok veriye ulaşmak mümkündü. Bir taraftan, kentin bu kadar eski bir alanında olması nedeni ile yer yer yapılabilecek arkeolojik kazılarla çok değerli tarihsel kalıntılara ulaşılabilecekti. Örneğin buradaki mezarlık alanına ilişkin veriler çeşitli inançlara ilişkin gömme geleneklerinden, anatomiye, mimariye kadar geniş bir alanda araştırmalara neden olabilecekti. Diğer taraftan III. Selim'in inşa ettirdiği kışanin verileri de belki bulunabilecekti. Alanın toprak altı değerleri, gerek üslupsal gerek yapıım malzemesi ve teknolojisi olarak bu ilk kışlaya ilişkin bir değerlendirme yapmaya izin verebilecekti kuşkusuz.

Eğer, kışanin son hali tüm özgünlüğü ile günümüze ulaşabilseydi, 19. yüzyılın tasarım anlayışına, yapı onarım ve yapı inşası malzeme ve tekniklerine, bezeme programı yaklaşımına ilişkin çok önemli bilgiye vakıf olunabilecekti. Kışla nasıl bir temel üzerine inşa



Şekil 4. Gezi Parkı, Kasım 1944. (http://www.citechaillot.fr/fr/expositions/expositions_virtuelles/24495-henri_prost_et_le_plan_directeur_ur_distanbul_1936-1951.html) Erişim Tarihi 03.07.2013.

edilmiş, mekanların boyutları ne kadar, kat yüksekliği ne tutulmuş, hangi boyutta tuğla kullanılmış, duvar genişlikleri minimum ve maksimum ne kadar, volta döşeme var mı, hangi malzemeler yurt dışından getirilmiş, kiremitleri Marsilya imzalı mı, nizamiyedeki soğan kubbeler kurşun mu arduaz mı örtülü, kat silmelerinin yüksekliği ve profili, ahşap doğramaların detayı nasıl, pencereler sürme mi yoksa giyotin mi, kapılar tabanlı mı, demir döküm, çelik vb yapı malzemeleri var mı türünden bir çok soruya cevap bulunabilecekti. Kışla'nın 1939 yılında yıkılması ile burada yer almayan daha birçok soru cevapsız kalmıştır. Çünkü kışlaya ait eldeki mevcut belgeler son derece yetersizdir. Gravürler, fotoğraflar yapıyı sadece kitlesel olarak tanımlamaya izin verebilmektedir (Bkz. Şekil 1-3).

Var olan yapı çevrede “neyi korumak, niçin korumak gereklidir” sorularının cevabı önemlidir. Çünkü “koruma”, toplumsal yaşama ilişkin somut ve somut olmayan kültürel mirası sürdürülebilir kılmak, çeşitli



Şekil 5. Taksim yol çalışmalarında ortaya çıkan temel kalıntıları, 11 Haziran 2013. (E. F. Alioğlu).

nedenlere bağlı gelişen iç ve dış tehditlere karşı onun güvence altına alınmasını sağlamaktır. Burada bir “varlık”tan söz edilmektedir. Özellikle konumuz taşınmaz kültürel miras ise bugün artık olmayan bir yapının korunması söz konusu olamaz. Halbuki Taksim Kışlası var olmayan bir yapıdır. Sadece fiziki olarak da değil duygusal ve düşünsel olarak da yoktur. Başka bir deyişle toplumun hafızasında, vazgeçilemeyecek biçimde iz bırakmış bir yapı değildir. O kadar yoktur ki 2013 yılının ilk yarısında Taksim Meydanı düzenlemelerinde toprak altından çıkan temel kalıntıları bile önemsenmemiştir (Şekil 4). Bu nedenle Taksim Topçu Kışlası günümüzde, “korunması gerekli kültür varlığı” olarak nitelendirilemez. Yapılmak istenen, hiçbir koruma gerekçesine bağlı olmaksızın onu sadece kitlesel kopyasıdır. Amaçlanan inşaat bir rekonstrüksiyon değildir. Çünkü bir taraftan, yapının rekonstrüksiyonuna çeşitli ölçeklerde izin verebilecek hiç bir projesi yoktur. Diğer taraftan yapının toprak altında ya da sağa sola serpilmiş yapı elemanları da mevcut değildir. Eldeki gravür ve fotoğraflarla sadece bir resim olarak yapı tanımlanabilir. Bütün bu koşullara karşın inşa edilecek olan bina kışlanın benzeri dahi olamayacaktır. O artık, kentin çok değerli alanlarında rant için yapılmak istenen gayrimenkullerden biri olmaya adaydır.

Sonsöz Yerine

Taksim Kışlası rekonstrüksiyonu da dahil olmak üzere Taksim Meydanı'nda yapılmak istenen projelerin iptal edildiğinin öğrenildiği şu günlerde koruma olgusunu tüm yönleri ile bir kez daha anlamak gerekiyor. Korumanın “sürdürülebilir” olması gereken kapsamını; Sürdürülebilirliğin ise mevcut değerler üzerinden ortaya çıkmış bir kavram olduğunu ve bugünün gereksinimlerini, gelecek kuşakların dün ve bugün üzerindeki haklarından ödün vermeden gerçekleştirmek olduğunu bir kez daha hatırlamak gerekiyor. Çünkü şu sıralarda ülkemizde Osmanlı vakıflarının “ihya” geleneği çerçevesinde yıkılmış eski yapılar yeniden inşa edilmektedir. İhya, geleneksel anlamı ile Osmanlı döneminde kırsal alanlarda toprakların boş kalmasını önlemek, yıpranan kentsel mekanları ya da binaları yeniden kullanılabilir duruma getirmek için uygulanan yaklaşımı, eylemleri ifade eder. Amaç, harabiyeti, bakımsızlığı nedeni ile işlevini kaybetmiş yerlerin, binaların yeniden şenlendirilmesi, canlılık kazandırılmasıdır. Elbette konu bir bina olduğunda onarım ve tamirat da söz konusudur. Hatta yıkılmış bir binanın yeniden inşa edilmesi de bu eyleme dahil edilmiş olabilir.

Ancak, “ihya” kavramının sanayileşme öncesi, geleneksel/tarihsel yapı inşa tekniklerinin sürdüğü bir döneme ait olduğu, günümüzün “koruma bilinci”nin o



Şekil 6. Karaköy Camisi yıkılmadan önce. <http://www.beynet.com/haber/31459/Asirlik-cami-icin-tarihi-karar-cikti.html> Erişim Tarihi 21.07.2013.

sıralarda olmadığı unutulmamalıdır. O nedenledir ki örneğin Mimar Sinan'ın anıtsal yapılarında dahi bezemelerin, 19. yüzyılda, Barok, Rokoko vb anlayışla rahatlıkla ihya edilmiş olduğunu görüyoruz. Bu nedenle “ihya” ile “rekonstrüksiyon” kavramlarını birbiri ile karşılaştırmamak gerekir. Bu yazının girişinde de belirtildiği gibi “rekonstrüksiyon” kültürel mirasın korunması için, benimsenmeyen, ancak ve sadece olağanüstü koşullarda yapılması uygun olan koruma yöntemlerinden biridir. Şu günlerde ülkemiz, İstanbul olağanüstü koşullar altında değildir. Bununla birlikte görünen odur ki yok olmuş eski binaların yeniden inşası²⁵ kent toprağının artan değerinin cazibesi ile istenmektedir. Bu yaklaşım, kentsel mekanlarda fiziki anlamda telafisi mümkün olmayan biçimlenmelere neden olacaktır. Bir taraftan, evrensel koruma ölçütlerini hiçe sayan “rekonstrüksiyon”muş imgesi veren binalar, sokaklar, mahalleler kentin çeşitli alanlarında yükselerek “tiyatro dekoru” niteliinde yapı-lı çevre oluşacaktır. Diğer taraftan planlama ilkelerini karşısına alan “ihya”lar kentin işleyişine yeni sorunlar ekleyecektir. Örneğin, arsa değerini yükseltmek için yeni bir mimari ile inşa edilen Fındıklı Suheyl Bey Camisi; ya

da ihyası öngörülen Raimondo D'Aronco'nun, Karaköy Camisi (Şekil 6) vb yapılar kentin sorunlu noktalarında kaosa neden olacaktır.

Günümüzün “ihya” yaklaşımı ile gerçekleştirilen uygulamalar sadece taşınmaz kültürel mirası değil, aynı zamanda sosyo-kültürel değerleri de yok edecektir. Bu projelerin üst düzeyde içerdiği “soylulaştırma” eğilimi buna neden olacaktır. Soylulaştırma, korunması gerekli kentsel doku ya da binaların, yerin sakinlerinin ve yerin ruhunun mevcut özelliklerini yüksek oranda reddetme kapasitesi taşır. Başka bir deyişle mevcudun köhne, harap, yoksul, marjinal özellikleri soylulaştırma ile ortadan kaldırılmak istenir. Ne tuhaftır ki özellikle yerin sakinlerinin bir anlamda sürgüne tabi olacağı bu yaklaşım “ihya” geleneği ile ters düşmektedir. Çünkü geleneksel anlamda ihanın temel amacı yerin mevcut sosyal yapısına hizmettir.

Rekonstrüksiyon, yeniden yapma ya da ihya sürdürebilir olmayı benimsemeyen aksine soylulaştırmaya odaklanmış felsefesi ile kesinlikle, somut ya da somut olmayan her türden kültürel mirasa karşı tutum içindedir. Bu eğilim devam ederse, anlaşılan o dur ki gelecek kuşaklara tarihte hiç olmamış, tarihsel belge değeri kalmamış, özgünlüğünü yitirmiş, ruhunu kaybetmiş, binalar, sokaklar, kent ...bir çevre bırakılacaktır.

²⁵ ihya edilecek 24 yapının kararı için bkz: <http://www.fatih.bel.tr/icerik/6307/fatih-belediye-meclisinden-onemli-karar/>.

Kaynaklar

- Ahunbay, Z., (1996), Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon, YEM Yayınları.
- Ahunbay, Z., (2012), "Taksim Meydanı ve Topçu Kışlası'nın Yeniden Yapımı: Rekonstrüksiyon Tutkusu / "Hortlatılmak" İstenen Yapılar", Mimarlık, s. 364, s. 29-32.
- Akın, N., (1998), 19. Yüzyılın ikinci yarısında Galata ve Pera, Litaratür Yayınları No: 24.
- Bilsel, C., (2010), "Serbest Sahalar: Parklar, Geziler, Meydanlar...", İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, s. 349-380.
- Calame, J., (2005), "Post-war Reconstruction: Concerns, Models and Approaches", Center for Macro Projects and Diplomacy Working Paper Series, Vol. 6, Spring 2005. (http://docs.rwu.edu/cmpd_working_papers/20).
- Cevat, E., (1975), Tarihi Çevre Bilinci, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, No: 24.
- Jukka, J., (2006), History of Architectural Conservation, Elsevier Butterworth Heinemann.
- Kömürciyan, Eremya Çelebi, (1988), İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul, Eren Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd.Şti.
- Kuban, D., (2000), Tarihi Çevre Korumanın Mimarlık Boyutu, Yem Yayınları.
- Kublay, A.Y., (1994), "Topçu Kışlası", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7, s.274.
- Pertusier, C., (1817), Atlas Des Promenades Pittoresques Dans Constantinople Et Sur Les Rives Du Bosphore. (<http://collections.vam.ac.uk/item/O1106659/atlas-des-promenades-pittoresques-dans-print-preaulx/>) (Erişim Tarihi:01.07.2013).
- Polatel, M., Mildanoğlu, N., Eren, Ö.L., Atılgan, M., (2012), 2012 Beyannamesi, İstanbul Ermeni Vakıflarının El Konulan Mülkleri.
- (2010), ICOMOS New Zealand Charter for the Conservation of Places of Cultural Heritage Value Revised,. <http://whc.unesco.org/en/list/30> (Erişim Tarihi: 01.07.2013)
- <http://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/1945.en.html> (Erişim Tarihi: 01.07.2013).
- (http://www.icomos.org/charters/ICOMOS_NZ_Charter_2010_FINAL_11_Oct_2010.pdf) (Erişim Tarihi: 03.07.2013).



Afet Sonrası Sürdürülebilir Geçici Eğitim Yapılarının Yaşam Süreçlerindeki Eylem Adımları ve Öneriler

The Activity Steps on the Life Process About the Post Disaster Sustainable Temporary Educational Buildings and Suggestions

Elif YÜKSEL,¹ Sevgül LİMONCU²

Afetler, önemli oranda can kayıplarına neden olurken bir yandan da kullanıcıların yaşamlarını geçirdiği mekânlarda yapısal hasarlara yol açmaktadır. Afet sonrası yapısal hasarlar; barınma, sağlık, eğitim ve çeşitli altyapı hizmetlerini engeller. Eğitim de bu süreçte kesintiye uğramaması ve üzerinde duyarlılıkla durulması gereken hizmet alanlarından biridir. Afettede öğrencilerin afet öncesinde sahip oldukları eğitim-öğretim imkanlarının afet sonrasında da herhangi bir azalma söz konusu olmadan devam edebilmesi için gereksinimler doğrultusunda geçici eğitim yapılarının hızlı bir şekilde oluşturulması gereklidir. Aynı zamanda kaynakların gereğinden fazla tüketimini engellemek amacıyla birimlerin olası bir afette yeniden kullanılmak üzere kaynak oluşturması sağlanmalı ve uygun arazi, malzeme ve yapım sistemi seçimi ve uygulama yöntemleri gerçekleştirilmelidir. Bu nedenle, afet sonrası oluşturulacak geçici eğitim birimlerinin yer seçim, tasarım, üretim, kurulum, kullanım ve kullanım sonrası gibi tüm yaşam süreçlerinde sürdürülebilirlik kavramının göz önünde bulundurulmalıdır. Bu çalışmada afet sonrası geçici eğitim yapılarının sürdürülebilirlik ölçütlerine uygun olarak oluşturulabilmesi için “afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapılarının yaşam süreçlerindeki eylem adımları”nın irdelenmesi amaçlanmıştır. Sürdürülebilir geçici eğitim yapısı uygulamaları ile öğrencilerin afet sonrasında uygun mekanlarda eğitimlerine devam etmelerine, ülke ekonomisine ve doğal kaynakların korunmasına katkı sağlayacaktır.

In addition to injuries and loss of life, natural disasters also damage the buildings and living spaces where people spend most of their time. Structural damage occurring after disasters interferes with housing, health, education and infrastructure. Education is one of the most important factors to consider. Education should not be interfered with during the temporary construction process. It is essential to build temporary educational facilities as quickly as possible in order to provide continuing education. Also, in order to reduce waste, it is essential that the temporary units provided are able to be used again for another disaster. The site, materials and structural system should be selected and applied properly. For this reason, the notion of sustainability should be considered throughout the entire process - site selection, design, production, construction, usage and post-usage processes of post-disaster educational buildings. In this study, the examination of the process of post-disaster sustainable temporary educational buildings will be carried out in order to establish post-disaster temporary educational building in accordance with sustainability criteria. This will allow students who are victims of disasters to continue their education and contribute the economy, while also protecting the country's natural resources.

¹Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Kocaeli; ²Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Yapı Bilgisi Anabilim Dalı, İstanbul. ¹Department of Architecture, Gebze Institute of Technology, Faculty of Architecture, Kocaeli; ²Department of Architecture, Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, İstanbul, Turkey.

Başvuru tarihi: 13 Mart 2013 (Article arrival date: March 13, 2013) - Kabul tarihi: 07 Mayıs 2013 (Accepted for publication: May 07, 2013)

İletişim (Correspondence): Elif YÜKSEL. **e-posta** (e-mail): e.yuksel@gyte.edu.tr

© 2013 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2013 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

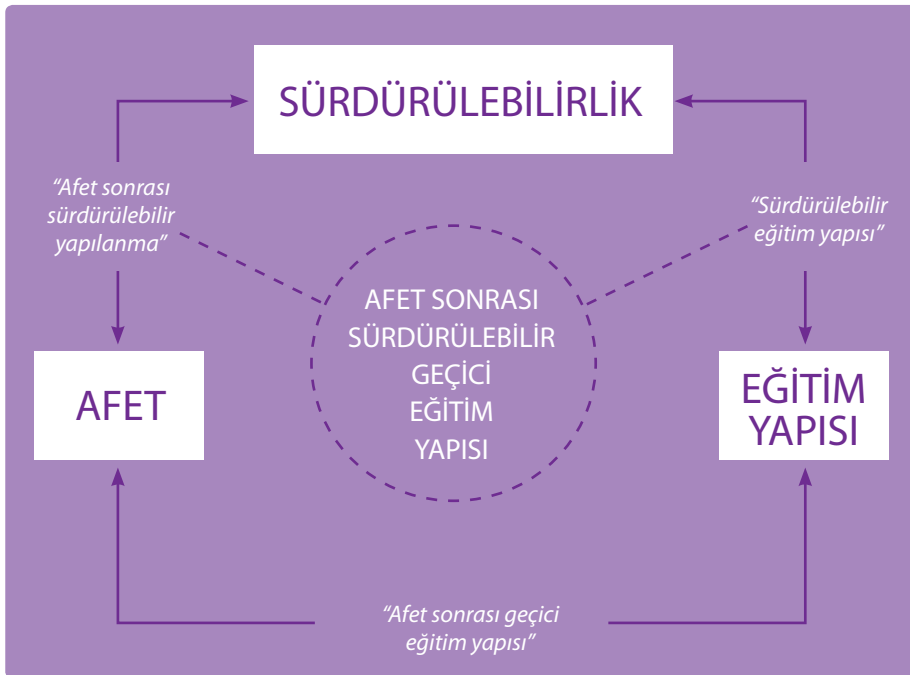
Türkiye’de ve dünyada meydana gelen çeşitli afetler sonrası eğitim gereksiniminin karşılanması amacıyla oluşturulan geçici eğitim yapısı uygulamaları incelendiğinde, genelde bu yapıların sürdürülebilirlik ilkeleri göz önünde bulundurulmadan tasarlandığı ve uygulandığı, bu durumun da önemli sorunları beraberinde getirdiği görülmektedir. Yurt dışında uygulanan bazı geçici eğitim birimlerinde, örneğin yerel malzeme kullanımı gibi kısmen sürdürülebilirlik ilkelerinden bazıları dikkate alınmakla birlikte birimlerin dış fiziksel etkilere karşı dayanıklı olmaması gibi önemli eksiklikleri de söz konusudur. Türkiye’de de, geçici eğitim yapılarının, birkaç örnek dışında, genelde sürdürülebilir mimarlık ölçütleri göz önünde bulundurulmadan oluşturulduğu görülmüştür. Geçmiş afetler sonrasında geçici eğitim birimlerinin oldukça uzun bir sürede oluşturulmasından dolayı eğitimin aksamaması, konfor koşulları açısından yeterli olmayan geçici birimlerde eğitim faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve geçici birimlerin başka afetlerde yeniden kullanılabilirliğinin göz ardı edilmesinden dolayı kaynak tüketiminin artması gibi sorunlarla karşılaşmıştır. Olası afetler sonrasında bu sorunlarla karşılaşılması için afet sonrası eğitim yapıları oluşturulurken sürdürülebilirlik olgusunun göz önünde bulundurulması gerekmektedir.¹ Bunun yanı sıra eğitim yapılarının sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda planlanması, uygulanması ve kullanılması, enerji ve kaynak tüketiminde önemli bir etkiye sahiptir. Ayrıca

sürdürülebilir eğitim yapıları eğitim ve öğretim faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için çok daha olumlu ortamlar sağlayabilmektedir. Şekil 1’de “Afet”, “Sürdürülebilirlik” ve “Eğitim Yapısı” kavramlarının birbirleriyle etkileşim içerisinde olduğu ve bu üç kavramın bir arada ele alınmasıyla “afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı” kavramının ortaya çıktığı görülmektedir.

“Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı” kavramının ortaya konulması ile birlikte, afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapılarının yaşam süreçlerindeki eylem adımlarının belirlenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Afet Sonrası Sürdürülebilir Geçici Eğitim Yapılarının Yaşam Süreçlerindeki Eylem Adımları

Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapılarının yaşam süreçlerindeki eylem adımları ile ilgili önemli noktalar saptanırken afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı oluşturulmasına ilişkin evrelerin belirlenmesi gereklidir. Bu evreler “Afet Öncesi” ve “Afet Sonrası Evreler” olarak belirlenebilir. “Afet Öncesi” aşaması; örgütlenme, afet senaryosu analizlerinin yapılması ve bu senaryolara uygun şekilde bölge verileri girilerek bölgeye ait yer seçimi, tasarım, üretim ve depolama gibi eylem adımlarının kurulmasını kapsamaktadır. Afet sonrası aşamalar ise nakliye, kurulum, kullanım ve kullanım sonrası süreçlerine ilişkin eylem adımlarının oluşturulmasını kapsamaktadır. Afet sonrası sürdürü-



Şekil 1. “Afet” - “Sürdürülebilirlik” - “Eğitim Yapısı” ilişkisi.¹

lebilir geçici eğitim yapılarının yaşam süreçlerindeki eylem adımları ve öneriler söz konusu evreler doğrultusunda irdelenmiştir (Şekil 2).

Afet öncesi ve afet sonrasındaki evrelerde ele alınan sürdürülebilir geçici eğitim yapılarının eylem adımlarına yönelik önerileri detaylı olarak açıklamak gerekmektedir.

Afet Öncesi Evreye İlişkin Eylem Adımları

Afet öncesi evrede örgütlenme, afet senaryosu analizlerinin yapılması ve hazırlanan afet senaryolarına uygun şekilde yer seçimi, tasarım, üretim ve depolama gibi eylem adımlarının kurulması gereklidir.

AFET ÖNCESİ	AFET SONRASI
1. ÖRGÜTLENME Sorumlu ve ilgili kuruluşların ve görevlerinin belirlenmesi ve organizasyon yapısının geliştirilmesi Sorumlu Kuruluşlar AFAD ÇŞB MEB İlgili Kuruluşlar Üniversiteler Belediyeler Valilikler İl Özel İdareleri Kalkınma Ajansları Meslek odaları Özel kuruluşlar 2. AFET SENARYOSU ANALİZLERİNİN YAPILMASI Afet senaryolarının uzmanlar tarafından hazırlanmasının sağlanması ve gerekli analizlerin yapılması 3. YER SEÇİMİ Sürdürülebilir alan seçiminin yapılması 4. TASARIM • Sürdürülebilir alan tasarımı, planlaması ve alana uygun yerleşim • Sürdürülebilir geçici eğitim yapısı tasarımı • Tasarım aşamasında atık yönetimi konusunun göz önünde bulundurulması 5. ÜRETİM • Doğal çevrenin zarar görmemesi • Güvenlik önlemlerinin alınması • Atık yönetiminin uygulanması • Üretimin tasarıma uygun şekilde gerçekleştirilmesi 6. DEPOLAMA • Depolama için ulaşımın kolay olduğu alanların seçilmesi • Olası bir afette kullanılmak üzere, gerekli sayıda ve nitelikte malzeme ve birimin depolanabileceği mekanlar oluşturulması • Depolama işleminin kuruluma yönelik birleştirme sırası esas alınarak yapılması	1. NAKLİYE • En uygun ulaşım seçeneğinin önceden belirlenmesi ve bu seçeneğin afet sonrası en etkin şekilde kullanılması • En hızlı şekilde ulaşım sağlanabilen ve en yüksek kapasiteli taşıma araçlarının kullanımı • Yapı bileşenlerinin nakliye araçlarına, birleştirme sırasına göre yerleştirilmesi 2. KURULUM • Erozyon ve sel suyu yönetimi • Kurulum sırasında doğal çevrenin zarar görmemesi için gerekli önlemlerin alınması • Güvenlik önlemlerinin alınması • Kurulumun mimari ve mühendislik projelerine uygun olarak gerçekleştirilmesi • İç mekan hava kalitesinin korunumu • Toplum katılımı • Atık yönetiminin uygulanması 3. KULLANIM • Geçici eğitim birimlerine ait rekreasyon alanlarının toplum ile birlikte kullanılması • Geçici eğitim yapısının bulunduğu çevrenin bir öğretim ve eğitim aracı olarak kullanılması • Geçici eğitim yapılarına verilecek zararın önlenmesi • Geçici eğitim yapılarının bakım ve onarımının yapılması • Kullanım aşamasında atık yönetiminin uygulanması 4. KULLANIM SONRASI • Mevcut strüktürlerin, alanın ve altyapının yeniden kullanılması • Kullanım sonrası yapı malzemelerinin ve bileşenlerinin onararak/onarılmaya gerek duyulmadan depoya kaldırılması • Yapı malzemelerinin geri dönüştürülmesi • Yapı bileşenlerinin kalıcı eğitim yapısı için yeniden kullanılması

AFET EVRESİ

Şekil 2. Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapılarının yaşam süreçlerindeki eylem adımları ve öneriler.¹

Örgütlenme Modelinin Oluşturulması

Afet meydana gelmeden önce ilgili kurum ve kuruluşların görev ve sorumluluklarının belirlenmesi gereklidir. Afet sonrasındaki eylemlerin gerçekleştirilmesi için gerekli altyapıyı, işbirliği ve organizasyonu sağlayacak görevli kuruluşlar (sorumlu kuruluşlar) AFAD (Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı), ÇŞB (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı) ve MEB (Milli Eğitim Bakanlığı)'dır. Sorumlu kuruluşun eylemi gerçekleştirmek üzere çalışmaya davet ettiği ve çalışmayı işbirliği ve koordinasyon içerisinde birlikte yürüttüğü kurum ve kuruluşlar (ilgili kuruluşlar) ise üniversiteler, belediyeler, valilikler, yerel yönetimler, il özel idareleri, kalkınma ajansları, meslek odaları ve özel kuruluşlardır.² Organizasyon yapısı kapsamında söz konusu sorumlu ve ilgili kuruluşların görev dağılımının doğru bir şekilde oluşturulması ve sorumlulukların netleştirilmesi önemlidir.

Afet Senaryosu Analizlerinin Yapılması

Uzman kişiler tarafından olası afet senaryolarının hazırlanması sağlanmalıdır. Hazırlanan afet senaryosunda; afetin şiddeti, olası can kaybı, hasar görmesi olası ağır/orta/hafif hasarlı eğitim yapısı ve derslik sayısı ve hasar görmesi beklenen yapılarıdaki öğrenci sayısı vb. veriler yer almalıdır. Afet senaryosu hazırlandıktan sonra ilgili kişiler tarafından gereksinim duyulacak/ oluşturulacak geçici eğitim yapısı ve derslik sayısı belirlenmelidir.

Yer Seçimi Aşaması

Afet sonrası geçici eğitim yapısı uygulamalarında yer seçimi oldukça önemlidir. Sürdürülebilir alan seçimi yapılmalıdır. Sürdürülebilir geçici eğitim yapısı için alan seçimi yapılırken;

- Önemli tarım alanları, denizden yüksekliği 1.65 m'den az olan yerler, herhangi bir bitki ve/veya hayvan türlerinin yerleşim alanları, bataklık vb. ıslak alanlar, doğal park alanı olarak kabul edilmiş ya da hiç işlenmemiş yeşil alanlar kesinlikle seçilmemelidir.³
- Eğimi fazla olan alanlar seçilmemelidir.
- Afet sonrası geçici eğitim birimlerinin kurulması için merkezi konumda bir alan seçilmelidir. Afet bölgesinde kurulan çadırkent veya prefabrik yapı alanlarının sınırları içinde veya geçici yerleşim bölgelerine yakın alanlar seçilmelidir. Bu durum öğrencilerin eğitim aldıkları yapılara rahat bir şekilde ulaşabilmeleri, ayrıca ulaşım kaynaklı kirlenmenin önlenmesi, daha fazla öğrencinin yürüyerek ya da bisiklet yolu ile okula gelmesi açısından önemlidir.
- Depresmel fay hatlarına yakın alanların eğitim bi-

nalarının alan seçiminde kesinlikle tercih edilmemesi ve alan seçimlerinde bilimsel yaklaşımlar kullanılarak zemin etüdlerinin yapılması gereklidir.³

- Alan üzerine yerleşim topografik koşullara uygun olarak gerçekleştirilmelidir. Alanın mevcut topografik yapısı mümkün olduğunca korunarak en az kazı ve dolgu çalışması ile birimlerin alan üzerine yerleşimi sağlanmalıdır.⁴

Tasarım Aşaması

Afet sonrası geçici eğitim yapısı uygulamalarında tasarım evresi oldukça önemlidir. Bu evrede belli ilkeler doğrultusunda tasarım kararlarının alınması gereklidir. Söz konusu ilkeler doğrultusunda oluşturulan sürdürülebilir tasarım süreci diğer yaşam evrelerini de etkileyeceğinden bu kararların alınması ve uygulanması sürdürülebilir geçici eğitim yapısı oluşturulmasında önemli rol oynamaktadır.

Sürdürülebilir Alan Tasarımı, Planlaması ve Alana Uygun Yerleşim

Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı tasarım evresinde sürdürülebilir alan tasarımı ve planlaması yapılırken göz önünde bulundurulması gereken noktalar aşağıda belirtilmiştir:

- Sürdürülebilir kalkınma modeli ilkelerinde de yer aldığı gibi eğitim yapılarının; barınma, ticaret, ofis, sağlık ve diğer amaçlarla kullanılacak birimlerle bir arada konumlandırılması gerekmektedir.
- Eğitim yapılarına ulaşım için ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Bu nedenle alternatif ulaşım yollarının planlanması ve bu doğrultuda yaya ve bisiklet yolu tasarımlarının gerçekleştirilmesi ve servis araçları otopark alanlarının projelendirilmesi gereklidir.³
- Afet sonrası rehabilitasyon aşamasında oluşturulacak geçici eğitim birimleri, toplu barınma alanlarında kurulacaksa yerleşimin iklimsel koşulları etkilediğini göz önünde bulundurmak gerekir. Soğuk-kuru veya sıcak-kuru iklimlerde bitişik düzendeki yapılar olumlu görülürken sıcak-nemli iklimlerde birimlerin mümkün olduğunca bitişik düzenlenmemesi önerilmektedir.⁵ Ayrıca geçici eğitim yapılarının, geçici yerleşim alanlarına, çocuklar ve gençler için düzenlenmiş rekreasyon alanlarına ve psikolojik destek merkezlerine yakın alanlarda konumlandırılması gereklidir.⁶ Geçici eğitim yapıları, hasar görmüş ve onarılması planlanan mevcut eğitim yapılarının bulunduğu alanlarda konumlandırılacaksa mevcut yapının inşaat sürecinde olumsuz etkilenmesi için geçici yapıların mevcut hasarlı yapılara güvenli bir uzaklıkta konumlandırılması gerekmektedir.⁶

- Dış mekân ve peyzaj tasarımının etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi önemlidir. Yapıların güney cephelelerine bakan taraflarda ağaç dikilmesi yaz aylarında hem gölgeleme etkisi sağlar hem de yapıda oluşacak ısıyı azaltır. Bu alanlarda yapraklarını döken ağaçların kullanımının tercih edilmesiyle kış aylarında yapıdaki yapay aydınlatma ve ısınma için gerekli enerji tüketimi ve masrafları azaltılmış olur.⁷

- Dış mekan aydınlatmasının etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi de oldukça önemlidir. Dış mekan yürüme yollarında ve araç park alanlarında enerji tasarruflu aydınlatma sistemleri kullanılmalı ve fotovoltaiik sensörlü aydınlatma elemanları tercih edilmelidir.^{3,8}

Sürdürülebilir Geçici Eğitim Yapısı Tasarımı

Afet sonrası geçici eğitim birimleri tasarımlarının afetzede kullanıcı gereksinimleri göz önünde bulundurularak gerçekleştirilen, hızlı kurulabilen, yüksek maliyet gerektirmeyen enerji etkin tasarımlar olması önemlidir. Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı tasarımı gerçekleştirilirken göz önünde bulundurulması gereken noktalar aşağıda açıklanmıştır:

- Kullanıcı konforu göz önünde bulundurularak enerji etkin bina kabuğu tasarımı gerçekleştirilmelidir. Bina kabuğu minimum düzeyde enerji kullanımıyla hem ısısal konforu sağlamada hem de çevresel sorunları önlemede etkin öğelerden biridir. Enerjiyi tutumlu kullanan bina kabuğu ile binadaki enerji yükleri olabildiğince minimal düzeye çekilebilmektedir.⁹

- Doğal aydınlatma, afet sonrası oluşturulacak geçici eğitim birimlerinin sürdürülebilir tasarımında önemli rol oynamaktadır. Doğal aydınlatma, çevreyi görebilmek ve iş yapabilmek için gerekli ışığı, vücut sistemini ve ruh halini düzenleyen hormonların biyolojik teşvikini sağlar. Buna ek olarak enerji tasarrufu sağlamaya olanak verir. Doğal aydınlatmanın bu avantajları eğitim yapılarında daha yüksek performansın elde edilmesine yardımcı olur. Son yıllarda yapılan araştırmalar, çocukların doğal aydınlatmalı sınıflarda, yapay aydınlatmalı sınıflarda yapılan testlere oranla daha yüksek sonuçlar elde ettiklerini göstermiştir.¹⁰ Yeterli aydınlatma düzeyi çocukların okuma, yazma, tahtada yazılanları okuyabilme ve dersteki eylemleriyle ilgili performanslarını ve konsantrasyonlarını olumlu etkileyen önemli bir tasarım unsurudur. Uygun miktarda doğal aydınlatma sağlanabilmesi için dersliklerin taban alanının en az %15-20'si kadar olacak şekilde pencere alanı tasarlanmalıdır.¹¹ Doğal ışığın iç mekâna kontrollü bir şekilde ulaşmasını sağlamak amacıyla özellikle sıcak iklimli bölgelerde geçici birimlerin açıklıklarının olduğu kısımlarda gölgelik sağlayan elemanlar tasarlanmalıdır.

- Enerji etkin doğal havalandırma sistemlerinin kullanıcı gereksinimleri doğrultusunda oluşturulması gerekmektedir. İç mekan hava kalitesindeki bozuluk, öğrencilerde ve personelde meydana gelen sağlık problemlerindeki ve devamsızlık oranındaki artışlar üzerinde önemli bir paya sahiptir.¹⁰ Çocuklar iç hava kalitesindeki olumsuzluklardan yetişkinlere oranla daha fazla etkilenmektedir. Bu durum da öğrenme bozukluklarına yol açmaktadır. Afet sonrası geçici eğitim birimlerinin çocukların hayata döndürülmesindeki katkısı ve misyonu göz önünde bulundurulduğunda söz konusu birimlerin kullanıcı konforu ve performansını olumsuz etkilemeyecek iç mekan hava kalitesine sahip mekanlar olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca kısa sürede az maliyetli sistemler oluşturma gerekliliği de bu birimlerde yapay havalandırma yerine mümkün olduğunca doğal havalandırma sistemlerinin oluşturulmasını gerektirmektedir. İç mekân hava kalitesinin sağlanması, pencere boşluklarının tasarlanması ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda, tasarımda açılabilir pencerelere yer verilmesi ve temiz havanın tüm mekanlara eşit olarak dağıtılması oldukça önemlidir.

- Enerjiyi tutumlu kullanan bina formu tasarlanmalıdır. Bina formu enerji tüketimini %30-40 oranında azaltabilen bir tasarım ölçütüdür. Krishan'ın çalışmalarına göre bina formunun dış yüzey alanının azaltılması dış ve iç hava transferini azaltmaktadır. "H" ve "L" formu sıcak iklim kuşakları için, dikdörtgen ve kare formlar ılıman nemli iklim kuşakları için, dairesel form ise yüksek ısı tutuculuğu nedeniyle soğuk iklim kuşakları için önerilmektedir.¹⁰

- Bina yönelmesinin alan ve bölge verileri ve kullanıcı gereksinimleri göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, aylık gece ve gündüz hava sıcaklıklarının belirlenmesi; iklim verilerine göre güneşlenme açısından verimli zaman aralıklarının belirlenmesi; hakim rüzgar yönünün belirlenmesi; dersliklerin güneydoğudan güneybatıya kadar olan yönelme açısında yerleştirilmesi, derslikler için ana ışık yönünün kuzeybatıdan kuzeydoğuya kadar olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir.¹⁰ Ayrıca geçici eğitim yapılarının kısa kenarının hakim rüzgar yönünde yerleştirilmesi rüzgar yükünün oluşturacağı yanal etkinin azalmasını sağlamaktadır.

- Akustik tasarımın önem derecesinin sürdürülebilir tasarım değerlendirme ölçütlerinde yer alan enerji tüketiminin azaltılması, sürdürülebilir alan seçimi ve iç mekân hava kalitesi tasarımı gibi tasarım ölçütlerinin önem derecelerine oranla daha az olduğunu söylemek mümkündür. Bunun yanı sıra yapılan araştırmaların akustik tasarımın etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinin

eğitim mekânlarındaki iletişim, bilginin akılda kalması vb. gibi öğrenme unsurlarını olumlu yönde etkilediği görülmektedir.⁸

- Eğitim yapılarında kullanıcılar günün önemli bir zamanını geçirdikleri için bu yapıların mekansal özelliklerinin tasarımı göz önünde bulundurulması önemlidir. Afet sonrası geçici eğitim yapıları bazı durumlarda iki veya üç vardiyalı olarak kullanılabilirliği için bu yapıların gün boyu kullanılabilirliği üzerinden mekansal tasarımlar geliştirmek gereklidir. Afet sonrası oluşturulacak geçici eğitim yapılarındaki derslikler öğrenci başına en az 1-1.2 m² alan düşecek şekilde tasarlanmalıdır.¹² Sürdürülebilir eğitim yapılarının değişen gereksinimler doğrultusunda ve zamanla kullanıcı sayısında artış ve/veya azalma olması durumuna göre değişebilir esnek tasarımlara sahip olması gerekir. Afet sonrası oluşturulacak geçici eğitim yapılarında bu tasarım ilkesi oldukça fazla önem kazanmaktadır.¹¹ Bazı afet bölgelerindeki olası afettede kullanıcı sayısını ilk etapta net olarak belirlemek zor olacağından belirli büyüklükteki eğitim birimlerine eklemeler yapılarak ihtiyaca göre daha fazla kapasiteli geçici birimler oluşturma imkanı sağlayan tasarımlar gerçekleştirilmelidir. Ayrıca rehabilitasyon aşamasından kalıcı yapılanma aşamasına geçiş sürecinde geçici eğitim birimlerindeki kapasitenin azalmasına karşılık değişebilen, küçülebilen esnek tasarımlar bu bağlamda önemlidir.

- Afet sonrası geçici eğitim yapılarının tasarımında engelli öğrenci, öğretmen, ebeveyn ve diğer kullanıcıların gereksinimlerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Yapıya giriş ve çıkışların, yapı içerisindeki sirkülasyonun, derslik mekânlarının, ıslak hacimlerin

ve mobilyaların bu doğrultuda tasarlanması ve seçilmesi gereklidir.

- Afet sonrası geçici eğitim yapılarının uzun süreli ve yoğun olarak kullanılan yapılar olması ve afetten etkilenen kullanıcıların psikolojik durumlarının da olumsuz olarak etkilenmemesi amacıyla tasarımların depreme dayanıklı ve yatay yükleri sönmüleyebilecek şekilde tasarlanması gereklidir. Hafif taşıyıcı elemanlar ile oluşturulmuş yapı sistemlerinin seçimi bu bağlamda önemlidir. Süneklik düzeyi yüksek elemanların seçimi ve yapı sistemlerinin düzenlenmesi önemlidir. Birimlerin konumlandırılacağı bölgenin hangi deprem bölgesinde olduğu ve hangi zemin sınıfı üzerinde konumlandırılacağı göz önünde bulundurularak yönetmelik ve standartların gerektirdiği şekilde hesaplamalar yapılmalı ve tasarımlar bu doğrultuda gerçekleştirilmelidir.

- Geçici eğitim yapılarının tasarım sürecinin ilk aşamalarında, afetten etkilenmiş bölge halkına, afettede öğrenci ve öğretmenlere, ebeveynlere, mimar ve mühendisler, yerel işgücü için kullanılacak kişilere, eğitim konusunda yetkili yerel kurum ve kuruluşlara ve çeşitli yardım ve destek kuruluşlarına danışılmalı ve söz konusu kişi ve kurumların görüşleri dikkate alınarak tasarım gerçekleştirilmelidir.⁶

- Sürdürülebilir yapı ürünleri seçimi, yapıların doğal çevre ve kullanıcılar üzerindeki olumsuz etkilerini ortadan kaldırmaya yönelik olarak izlenecek önemli adımlardan biridir. Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı tasarım aşamasında yenilenebilir kaynaklardan elde edilmiş, geri dönüşümlü/geri dönüştürülebilir, üretim ve uygulanması kolay ve hızlı gerçekleştirilebilecek, yerel olarak sağlanabilen, dayanıklı, bakım onarımı



Şekil 3. Çin'de geçici eğitim birimlerine ait kağıt tüp kolon ve giriş elemanları ve bağlantı elemanları.¹³

kolay ve düşük maliyetli yapı ürünlerinin seçimi önemlidir. Çin’de 2008 yılında meydana gelen depremden sonra oluşturulan geçici eğitim yapılarının kağıt tüp yapı elemanları bölgede kolayca temin edebilen, geri dönüşebilir ve yeniden kullanılabilir niteliktedir. Şekil 3’de bu elemanlara ilişkin görseller yer almaktadır.

- Afet sonrası oluşturulacak sürdürülebilir geçici eğitim birimlerinin tasarım aşamasında yapım sistemi seçimi büyük önem taşımaktadır. Tasarım aşamasında sürdürülebilir yapım sistemlerinin tercih edilmesi ve yapım aşamasında bu sistemlerin oluşturulması ile ülkenin ve bölgenin doğal kaynaklarının, ülke ekonomisinin ve ekolojik sistemin zarar görmesi engellenecek veya oluşabilecek zararlar en aza indirgenmiş olacaktır. Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı tasarım aşamasında, kısa sürede inşa edilebilen, hafif, depolanması ve nakliyesi kolay, sökölüp yeniden kurulabilen, uzman işgücü gerektirmeyen, mekânsal üreyebilirliği mümkün olan, çevreye gürültü yaymayan, düşük maliyetli ve dayanıklı yapım sistemleri seçilmelidir. Pakistan’da 2010 yılında meydana gelen sel afetinden sonra oluşturulmuş metal sandviç panel sistem geçici eğitim yapılarının yapım sistemi kolayca sökölüp takılabilir bir sistemdir. Söz konusu geçici eğitim yapıları oluşturulurken göz önünde bulundurulana ana tasarım ölçütü, birimlerin taşınabilir duvar elemanlarının cıvata/ bulonlarla birleştirilerek yeniden kullanılması şeklindedir.¹² Böylece, kalıcı eğitim yapılarının yapımı ve hasarlı eğitim yapılarının güçlendirilmesi tamamlandıktan sonra bu geçici birimlerin sökölüp başka bir afette kullanılmak üzere depolanmasına ve/veya afet sonrası başka fonksiyonlarla kullanılmak üzere sökölüp

farklı alanlarda çeşitli fonksiyonlar için yeniden kurulmasına imkan sağlanmaktadır. Şekil 4’de bu birimlerin sökölüp takılabilir yapım sistemine ilişkin yapı bileşenleri görölmektedir.

Tasarım Aşamasında Atık Konusunun/ Yeniden Kullanım ve Dönüşümün Göz Önünde Bulundurulması

Sürdürülebilir geçici eğitim yapılarında atık yönetimi konusunun; tasarım aşamasında, yapım ve yıkım/ söküm aşamalarında ve kullanım aşamasında göz önünde bulundurulması gereklidir. Atık oluşumu, yapı üretiminin hammadde ve malzeme üretimi aşamasında başlar. Bu süreçte oluşan atıkların üretimde yeniden değerlendirilmesi atıkların azaltılmasında önemli rol oynar. Yapı üretim sürecinin en önemli aşamalarından biri tasarım aşamasıdır. Bu nedenle bu aşamada tasarımcı tarafından yapısal atık oluşumuyla ilgili önlemlerin dikkate alınması, yapı malzemelerinin yeniden kullanılabilirlik ve geri dönüştürülebilirlik özelliklerinin göz önünde bulundurulması gereklidir. Tasarım aşamasındaki önlemler, yapım, kullanım ve yıkım aşamalarında oluşacak atık miktarlarını önemli ölçüde etkileyecektir.¹⁴

Üretim Aşaması

Bu evre afet olmadan önce yapı elemanları ve bileşenlerinin üretilmesini kapsamaktadır. Bu aşamada elemanlar bileşen olarak üretilip depolanmaya hazır hale getirilebilir veya elemanların kurulumu ve nakliyesi gerçekleştirilmek üzere üretilebilir. Üretim evresinde göz önünde bulundurulması gereken ölçütler aşağıdaki gibi sıralanabilir:



Şekil 4. Pakistan'daki metal sandviç panel geçici eğitim birimlerinin dış duvar bileşenlerinin montajı.¹²

- Üretim esnasında doğal çevrenin zarar görmemesi için gerekli önlemler alınmalıdır.
- Üretimde çalışanların sağlıklarının ve güvenliklerinin koruma altına alınması oldukça önemlidir.
- Geçici eğitim yapısı üretim aşamasında ortaya çıkan yapısal atıkların dönüşümü için sağlanmalıdır. Üretim esnasında oluşan yapısal atıkların türlerine göre sınıflandırılarak depolanması ve dönüşümünün sağlanması kaynak korunumu açısından oldukça önemlidir.
- Afet sonrası kurulacak sürdürülebilir geçici eğitim birimlerinin üretiminin, tasarım evresinde alınan kararlara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi gereklidir.

Depolama Aşaması

Depolama süreci hem afet olduktan sonra hem de afet olmadan önce söz konusu olmaktadır. Afet olmadan önce depolama gerekliliği geçici eğitim yapılarının üretim süreci tamamlandıktan sonra olası bir afette yeniden kullanılmak üzere belirli alanlarda bekletilmesi gereksiniminden ortaya çıkmaktadır. Afet meydana geldikten sonra depolama gerekliliği ise üretimi önceden veya afet sonrasında tamamlanan birimlerin gerekli alanlara getirilerek kurulması ve kullanım süresi tamamlandıktan sonra da sökülerek kaldırılması ve başka bir afette yeniden kullanılmak üzere belirli mekânlarda bekletilmesi gereksiniminden ortaya çıkmaktadır. Depolama evresinde göz önünde bulundurulması gereken ölçütler aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Geçici eğitim yapısı bileşenlerinin iç ve dış fiziksel etkilere karşı dayanımlı mekânlarda depolanması gerekmektedir.
- Ayrıca depo alanı olarak geçici birimlerin nakliyesinin kolay bir şekilde gerçekleştirilebileceği ve afet riskinin az olduğu yerlerin seçilmesi gerekmektedir.
- Depolama sırasında geçici yapı bileşenlerinin kurulum sırası göz önünde bulundurularak yerleştirilmesi daha sonra birimlerin kullanılması gerektiğinde nakliye ve yapım süresinin kısaltmasını sağlayacaktır.
- Depolama alanında barınma, sağlık vb. gibi farklı fonksiyonlara ait birimler depolanacaksa her birinin depolandığı alan belirli ve birbirinden ayrılmış olmalıdır.
- Geçici yapı bileşenlerinin depolandığı süre boyunca, gerektiği zaman bakımlarının yapılması önemlidir.

Afet Evresi

Afet meydana geldikten sonra söz konusu olan “afet evresi”nde eğitim yapıları belirli oranlarda hasar görebilmektedir. Eğitim yapılarının hasar görmesi nedeniyle

le geçici eğitim birimleri kurulana veya hasarlı eğitim yapılarının güçlendirme çalışmaları tamamlana kadar eğitim-öğretim faaliyetleri belirli bir süre aksayabilmektedir. Hasarlı eğitim yapılarının güçlendirme çalışmalarının ve kalıcı eğitim yapılarının tamamlanmasının uzun bir süreç gerektirdiği göz önünde bulundurulduğunda hızlı kurulabilen geçici eğitim yapılarının önemi artmaktadır. Geçici eğitim birimlerinin üretim ve kurulum sürecinin en aza indirgenmesi için afet öncesi ve afet sonrası evrelerdeki eylemlerin gerçekleştirilmesi için belirtilen önerilerin dikkate alınması gerekmektedir.

Afet Sonrası Evreye İlişkin Eylem Adımları

Afet öncesinde geçici eğitim yapılarının yer seçimi, tasarım, üretim ve depolama gibi eylem adımları gerçekleştirildikten sonra afetin meydana gelmesiyle afet sonrası eylem adımları söz konusu olmaktadır. Afet sonrasında oluşturulacak sürdürülebilir geçici eğitim yapılarının oluşturulmasında gerçekleştirilmesi gereken eylem adımları nakliye, kurulum, kullanım ve kullanım sonrası olarak sıralanabilir.

Nakliye Aşaması

Afet meydana gelmeden önce en uygun ulaşım seçeneğinin önceden belirlenmesi ve afet sonrası mevcut taşıma araçlarının önceden belirlenen ulaşım seçeneği ile en etkin şekilde kullanılması gerekmektedir. En hızlı şekilde ulaşım sağlanabilen ve en yüksek kapasiteli ve düşük emisyonlu taşıma araçlarının kullanımı önemlidir. Geçici birimlere ait yapı bileşenlerinin nakliye araçlarına birleştirme sırasına göre yerleştirilmesi zaman ve işgücünden tasarruf sağlayacaktır.

Kurulum Aşaması

Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı oluşturma sürecinde kurulum evresi de oldukça önemli bir yer tutmaktadır. Kurulum aşamasında dikkat edilmesi gereken noktalar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Erozyon ve sel suyu yönetimi konusunda gerekli önlemlerin alınması önemlidir.
- İnşaat sırasında mevcut ağaçların ve doğal çevrenin zarar görmemesi için gerekli önlemler alınmalıdır. Doğal zeminde yapılacak kazılar, çevre ekolojisine zarar vereceği için büyük çaptaki kazı işlemlerinden mümkün olduğunca kaçınılmalıdır.⁴
- Yapımda çalışanların sağlıklarının ve güvenliklerinin koruma altına alınması için güvenlik önlemlerinin alınması gereklidir. Öğrenciler için oluşturulacak oyun alanlarında ve dış mekân alanlarının bütününde herhangi bir inşaat atığı veya enkaz parçası kalmamasına çok dikkat edilmelidir.¹²

- Afet sonrası geçici eğitim yapısı uygulanmaları, önceden tasarlanmış ve kabul edilmiş mimari projelere ve mühendislik projelerine uygun olarak gerçekleştirilmelidir.

- Kurulum sırasında iç mekân hava kalitesini etkileyecek olumsuz etkenlerin ortadan kaldırılması gereklidir.

- Afetzedede öğrencilerin, öğretmenlerin ve bölge halkının yapım sürecine katılımı sürdürülebilir geçici eğitim yapısı oluşturulması bağlamında önemli bir ilkedir.¹⁵ Yapım sürecinde toplum katılımı, geçici birimlerin kurulum süresinin ve işçilik maliyetlerinin azaltılmasında, öğrencilerin eğitimine katkı sağlanmasında ve afetzedelerin psikolojik durumlarının iyileştirilmesinde ve normal hayata dönüş süreçlerinin hızlandırılmasında önemli rol oynamaktadır.⁵ Endonezya'da 2006 yılında meydana gelen depremden sonra oluşturulan bambu geçici eğitim yapılarının yapım sürecine bölgedeki halkın katılımı, hem afetzedelerin normal hayata dönüş sürecinde olumlu katkı sağlamak hem de birimlerin uygulama maliyetlerinin azaltılmasını sağlamaktadır. Şekil 5'de bu birimlerin kurulum aşamasında bölge halkının katılımı görülmektedir.

- Geçici eğitim yapısı uygulamalarında kurulum aşamasında ortaya çıkan inşaat atıkları sınıflandırılmalı ve geri dönüşümleri sağlanmalıdır. Toplam inşaat atıklarının türlerine göre gruplara ayrılarak depolanması ile kaynak kaybı belirli ölçüde engellenmektedir.

Kullanım Aşaması

Afet sonrasında geçici yapıların kullanım sürecinde oluşturulan birimlerin insan sağlığı ve çevre ekoloji-

si üzerindeki etkileri ile kaynak ve enerji tüketimi göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda insan sağlığı, çevre ekolojisi, ülke ekonomisi ve kaynakları üzerinde oluşabilecek olumsuz etkilerin oluşmaması için belirli uygulamalar söz konusu olmalıdır.⁵ Kullanım evresinde dikkat edilmesi gereken noktalar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Geçici eğitim birimlerine ait rekreasyon alanlarının toplum ile birlikte kullanılması önemlidir.

- Geçici eğitim yapısının bulunduğu çevrenin bir öğretim ve eğitim aracı olarak kullanılması dikkat edilmesi gereken bir noktadır.

- Geçici eğitim yapılarının kalıcı eğitim yapıları tamamlandıktan sonra sökülüp kaldırılacağı ve bu birimlerin ve yapı bileşenlerinin başka afetlerde yeniden kullanılacağı bilinci verilerek geçici eğitim yapılarına kullanım sırasında verilecek zararın önlenmesi gerekmektedir.

- Geçici eğitim yapılarının kullanım sırasında bakım ve onarımının yapılması birimlerin kullanım ömrünün uzamasını sağlar; böylece birimlerin farklı afetlerde tekrar tekrar kullanılabilme olanağı artmaktadır. Bunun yanı sıra geçici eğitim yapılarında kullanıcı konforunun sağlanmasında, gerektiği zaman bakım ve onarımının gerçekleştirilmesi önemli bir rol oynamaktadır. Geçici eğitim yapılarının bakımının yerel halk tarafından kolayca yapılabilmesi de göz önünde bulundurulması gereken önemli bir ölçüttür. Öğrencilerin günlük eğitim programlarında bakım işlemlerinin yer alması öğrencilerin afetler sonrasındaki normal yaşama dönüş süreçlerinde olumlu katkı sağlamaktadır. Ayrıca çevre ve in-



Şekil 5. Endonezya'da yerel işgücü ile geçici eğitim birimlerinin oluşturulmasında gerekli yapı bileşenlerinin taşınması ve şantiye alanında tesviye çalışmalarının yapılması.¹⁶

san sağlığı açısından zararlı olmayan bakım ve onarım maddelerinin kullanılmasına dikkat edilmelidir.

- Geçici eğitim yapılarının kullanımı sırasında etkin bir atık yönetimi uygulanırsa atıklardan yeni kaynaklar elde edilerek kaynak kaybı azaltılmış ve böylece afetten ekonomik anlamda da olumsuz olarak etkilenmiş olan ülke ekonomisine katkı sağlanmış olur.

Kullanım Sonrası

Kalıcı eğitim yapısı uygulamalarının tamamlanmasıyla başlayan bu süreç sürdürülebilir bir yaklaşımla ele alındığında, geçici eğitim birimlerinin kaldırılması ve yeniden kullanımı ile yapıya ilişkin tüm elemanların veya bazı bileşenlerin geri dönüştürülmesi durumları söz konusu olmaktadır.¹³

- Mevcut yapı elemanlarının, alanın ve altyapının yeniden kullanımı: Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı uygulamalarında mevcut yapı elemanlarının kullanımı tamamlandığında sökülüp, başka bir afet bölgesinde gereksinim söz konusu ise, eğitim ihtiyacını karşılamak üzere bu alanlarda yeniden kurulabilmesi gerekmektedir. Geçici eğitim birimlerinin afet bölgesinde farklı bir gereksinimi karşılamak üzere yeniden kullanımı da mümkün olabilir. Bu birimlerin başka bir afette yeniden kullanılmak üzere sökülüp uygun koşullarda depolanması gerekmektedir. Geçici eğitim yapıları kaldırıldıktan sonra mevcut altyapı tesis ve malzemeleri, kalıcı eğitim yapısı oluşturma sürecinde kullanılabilir veya kazı yapılarak altyapı tesis ve malzemeleri çıkartılıp geri dönüştürülebilir veya depolanabilir. Uygun şekilde oluşturulmuş alt yapı tesisleri, kalıcı eğitim yapılarına ait birimler için örneğin sosyal ve spor amaçlı oluşturulacak yapılar veya kalıcı eğitim yapısına hizmet verecek başka fonksiyonlardaki ek yapılar için kullanılabilir.

- Kullanım sonrası yapı ürünlerinin ve bileşenlerinin geri dönüştürülmesi ve/veya yeniden kullanılması: Geçici eğitim birimleri kullanım aşamasında herhangi bir zarar görmediyse onarılmaya gerek duyulmadan, onarılabilecek ölçüde hasar görmüş ise onarıldıktan sonra bir sonraki afete kadar bekletilecek şekilde depolara kaldırılmalıdır. Geçici eğitim yapıları faydalı ömrünü tamamlamış ise bu birimlere ait yapı malzemeleri ve bileşenlerinin geri dönüşebilir olması ülke ve çevre kaynaklarının tüketiminin azaltılması açısından oldukça önemlidir.¹³ İyi bir atık yönetimi programıyla kullanım sonrası hangi malzemelerin ne kadar atık oluşturacağı, malzemelerin hangi oranda geri dönüştürülebileceği tespit edilerek bu doğrultuda çalışmalar sürdürülmelidir. Aynı zamanda geçici eğitim birimlerinde kullanılan yapı malzemelerinin ve bileşenlerinin kalıcı eğitim ya-

pıları için de kaynak oluşturmaları sürdürülebilir bir yaklaşım açısından önemlidir. Yine geçici eğitim birimlerinde kullanılan yapı malzemesi ve bileşenleri başka bir geçici eğitim yapısı için kaynak oluşturabilir. Örneğin Haiti’de meydana gelen depremden sonra belli bir süre geçici eğitim birimi olarak kullanılan çadırların kaldırılmasının ardından bu birimlerde kullanılan galvanize borular bazı eklemelerle çelik ve betonarme kompozit taşıyıcılı geçici eğitim birimlerinin strüktürünü oluşturmada kullanılmıştır. Böylece afet sonrası oluşturulmuş geçici eğitim yapısı, kullanım süreci sona erdikten sonra başka bir geçici eğitim yapısı üretimi için kaynak oluşturmuştur.¹²

Sonuçlar ve Öneriler

Türkiye’de ve dünyada geçici eğitim yapılarının, bazı olumlu uygulamalar dışında, genellikle yaşam süreçlerindeki eylem adımlarının sürdürülebilirlik kavramı göz önünde bulundurulmadan oluşturulduğu görülmektedir. Türkiye’de geçici eğitim yapısı uygulamalarının olması gerekenden çok daha uzun zamanda gerçekleştirildiği ve geçici eğitim birimlerinin üretim ve montajının genellikle rehabilitasyon aşaması başladıktan uzun bir süre sonra tamamlandığı, birimlerin kullanıcı gereksinimlerini karşılamada yetersiz kaldığı ve ülke kaynaklarının tüketimine yol açabildiği görülmektedir. Bu nedenle afet sonrası gerçekleştirilecek geçici eğitim yapılarının sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda ele alınması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmada afet öncesi ve afet sonrası tüm evrelere ilişkin “Afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapılarının eylem adımları” saptanmaya çalışılmıştır.

Bu bağlamda;

- Türkiye’de ve dünyada afetlerden sonra kurulan geçici eğitim yapılarına ilişkin sorunların ortadan kaldırılmasında, afet sonrası geçici eğitim yapılarının yaşam sürecindeki tüm evrelerin sürdürülebilirlik kavramı doğrultusunda ele alınması önerilmektedir.

- Ülke kaynaklarının ve ekonomisinin korunumu açısından yerel olarak elde edilebilen, sökülüp takılabilir, kolay depolanabilir, yeniden kullanılabilir ve uzman işgücü gerektirmeyen yapı sistemlerinin ve yapı bileşenlerinin tercih edilmesi ve kullanım sonrası evresinde bu birimlerin sökülüp uygun koşullarda depolanması önerilmektedir.

- Afettede öğrencilerin psikolojik ve fizyolojik gereksinimlerinin karşılanabilmesi açısından ise; iç ve dış fiziksel etkilere karşı dayanımlı yapı bileşenlerinin ve yapı sistemlerinin kullanılması, ses emme ve yalıtım değeri yüksek yapı ürünlerinin seçilmesi, doğal hava-

landırma ve aydınlatma sistemlerinin kurgulanması, güven hissi uyandıracak yapım sistemlerinin tercih edilmesi ve kullanım aşamasında bu birimlerin bakım onarımlarının gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

- Doğal kaynakların korunumu açısından ise; yeniden kullanılabilir, geri dönüşebilir veya geri dönüştürülmüş, tüm yaşam döngüsü evrelerinde enerji kaybının en az olduğu yapı ürünlerinin tercih edilmesi, yapım sürecinde çevreye zarar verilmemesi oldukça önemlidir. Ayrıca kullanım ve kullanım sonrası süreçlerde atık yönetiminin uygulanması ve kullanılmış ürünlerin geri dönüştürülerek başka yapı bileşenlerinin üretiminde kullanılması veya onararak olası afetlerde yeniden kullanılmak üzere depolanması önerilmektedir.

- Özellikle sökülüp taşınabilir, kısa sürede üretilen ve monte edilebilen, söküldükten sonra depolanabilen sistemler olan ahşap ve çelik iskelet yapım sistemlerinin geçici eğitim birimlerinde tercih edilmesinin uygun olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda, Türkiye’de 1999 Marmara Depremleri’nden sonra geçici eğitim birimlerinin üretiminde kullanılmış olan tabakalı tutkalı ahşap yapım teknolojisinin kullanılması da sürdürülebilirlik kavramına uygunluğu açısından önerilmektedir.

- Geçici eğitim birimlerinin afet meydana geldikten sonra kısa bir süre içerisinde kurulabilmesi için özellikle afet öncesinde yapılması gereken çalışmaların öneminin ortaya konulması ve bu konuda gerekli bilincin oluşturulması gerekmektedir. Bu nedenle afet öncesinde, geçici eğitim yapısı modellerinin çalışılması teşvik edilmeli ve bu modellerin örgütlenme ayakları başarılı bir şekilde oluşturulmalıdır. Afet bölgesinin verilerinin afet öncesinden hazırlanan bu modele oturtularak afet öncesi-anı-sonrası yapılacak bölgeye özel eylem adımlarının oluşturulması gerekmektedir. Oluşturulan modelin her bölgenin kendi verilerine göre kurgulanması ve işlerliğe konulması ile afete ilişkin tüm süreçlerdeki sorunlara çözüm sağlanacağı düşünülmektedir.

Kaynaklar

1. Yüksel, E., (2012), “Afet Sonrası Geçici Eğitim Yapılarında Yapısal Sürdürülebilirlik”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
2. Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planı 2012-2023, Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı.
3. Tönük, S., Polatoğlu, Ç., Aytuğ, A., (2011), “Sürdürülebilir Temel Eğitim Okul Binaları Alan Seçimi, Alan Planlaması ve Kullanımı”, Ilıman-Nemli İklim Kuşağı İçin Sürdürülebilir Temel Eğitim Binalarının Tasarım Kriterleri, Yıldız Tek-

nik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.

4. Sev, A., (2009), “Sürdürülebilir Mimarlık”, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları.
5. İlhan, H.B., (2010), “Afet Sonrası Rehabilitasyon Aşamalarında Barınma Uygulamalarının Sürdürülebilirlik Doğrultusunda İrdelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
6. Guidelines for Provision of Temporary Schools / Learning Spaces in Emergencies and Early Recovery, National Disaster Management Authority, Pakistan Education Early Recover Working Group, Task Force on Temporary School Structure, November 2011.
7. Beaver, R., (2009), Green School Primer: Lessons In Sustainability, LPA Inc., The Images Publishing Group Pty Ltd, Australia.
8. Gelfand, L., Freed, E.C., (2010), Sustainable School Architecture: Design For Primary and Secondary Schools, LEED-AP, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey.
9. Tönük, S., Şerefhanoglu, M., S., Ünver, R., Kayihan Sevinç, K., (2011), “Temel Eğitim Okul Binalarında Sürdürülebilir Enerji ve Kaynak Kullanımı”, Ilıman-Nemli İklim Kuşağı İçin Sürdürülebilir Temel Eğitim Binalarının Tasarım Kriterleri, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.
10. Tönük, S., Görgülü T., Tuncer Gürkaş, E., (2011), “Yarı Nemli İklimli Marmara Bölgesi İçin Sürdürülebilir Temel Eğitim Okul Binaları Tasarım Yaklaşımları”, Ilıman-Nemli İklim Kuşağı İçin Sürdürülebilir Temel Eğitim Binalarının Tasarım Kriterleri, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.
11. Child Friendly Schools, Chapter 3: Location, Design and Construction, United Nations Children’s Fund, New York, USA, March 2009.
12. Vasquez, C., Grafweg, A. vd., (2011), “Transitional Learning Spaces: Design and Construction in Emergencies”, United Nations Children’s Fund, New York, November 2011.
13. Xi, J., “The Evaluation of Temporary and Demountable Architecture as Post-Earthquake Shelter Solutions”, University of Liverpool, Liverpool, <http://architecture.brookes.ac.uk>.
14. Coşgun, N., Güler, T., Belgin, D., (2009), “Yapısal Atkının Önlenmesinde / Azaltılmasında Tasarımcının Rolü”, Mimarlık Dergisi, Sayı: 348, Temmuz – Ağustos 2009.
15. Guidebook for Planning Education in Emergencies and Reconstruction: Learning Spaces and School Facilities, (2006), Chapter 10, Section 3, UNESCO and IEEP, Paris.
16. Ananda Marga Universal Relief Team (AMURT), “Temporary Shelter Education Project”, Final Report, Yogyakarta, Indonesia, 16 January 2007, www.amurt.net.

Anahtar sözcükler: Afet; afet sonrası sürdürülebilir geçici eğitim yapısı; sürdürülebilirlik.

Key words: Disaster; sustainability; post-disaster sustainable temporary educational building.



Uluslararası Yapım Firmalarında Rekabet Stratejileri Kavramsal Kurgusunu Oluşturan Faktörler

Factors Affecting Competitive Strategies in International Construction Companies

Tuğçe ERCAN,¹ Almula KÖKSAL¹

Uluslararası inşaat sektöründeki artan rekabetçi ortam yapım firmalarında rekabet stratejilerinin yönetimini daha önemli hale getirmiştir. Bu bağlamda bu çalışmanın temel amacı yapım firmalarında rekabet stratejilerinin rekabet üstünlüğü elde etmedeki önem düzeylerinin araştırılması ve uluslararası yapım firmalarının uyguladığı rekabet stratejileri için uygun bir kuramsal çerçeve çizmektir. Uluslararası yapımda rekabet stratejilerinin araştırıldığı anket çalışmasında; uzmanlara rekabet stratejilerinin rekabet üstünlüğü elde etmekteki önem düzeyleri sorulmuştur. Ankete uluslararası yapım firmalarında aktif olarak çalışan 82 profesyonel yönetici katılmıştır. Anketlerden elde edilen veriler doğrultusunda rekabet stratejilerinin göreceli önem ağırlıkları (*RII_Relative Importance Index*) hesaplanmış, korelasyon analizi ile parametreler arası ilişkiler irdelenmiş ve temel bileşenler analiziyle (TBA) analiz edilmiştir. TBA sonuçlarına göre ise, yapım firmalarında rekabet stratejileri toplam üç faktörle açıklanmaktadır ve belirlenen faktörler Porter'in üç temel rekabet stratejisiyle uyum içindedir: F1 Yapımda Maliyet liderliği, F2 Uzmanlaşma ve Odaklanma ve F3 Yapımda ve Kaynaklarda Farklılaşma. TBA sonuçlarına göre, yapımda ve kaynaklarda farklılaşmaya ilişkin rekabet stratejileri tüm yapı içinde daha yüksek bir önem ağırlığına sahiptir; buna karşın tanımlayıcı istatistiklere göre çeşitlenmeye ilişkin stratejiler daha düşük bir önem düzeyine sahiptir. Bunun anlamı uluslararası yapımda belli faaliyet alanlarında uzmanlaşmanın ve belli müşteri gruplarına odaklanmanın çeşitlenmekten daha geçerli olduğudur.

Due to rising competition in the international construction market, competitive strategies are becoming ever more important. This study aims to identify the level of importance of a variety of competitive strategies in construction companies to create a theoretical framework for competitive strategies in international construction business. In the questionnaire titled: 'Identifying the Parameters of Strategic Performance Comparison Tool in International Construction Companies', professionals were asked the level of importance of parameters in acquiring a competitive edge in international markets for construction companies. 82 people who currently work for international construction companies responded the questionnaire. The Relative Importance Index (RII) of competitive strategies in construction companies was calculated using the survey results. The construct was redesigned through the Pearson Correlation and principal components analysis (PCA). The results of the PCA denoted that the construct of competitive strategies in construction companies can be explained by three main factors in sync with Porter's three generic competitive strategy types: F1 Cost Leadership in Construction, F2 Specialization and Focus and F3 Differentiation in Construction and Company Resources. The analysis results show that the competitive strategies related to "Differentiation in Construction and Company Resources" have a greater importance level, while the diversification strategies have a lower importance level. Which means specialization in some type of construction activity and focus on a specific group of customers is more effective than diversification strategies in gaining a competitive advantage in the market.

¹Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul. ¹Department of Architecture, Yildiz Technical University, Istanbul, Turkey.

Başvuru tarihi: 12 Mart 2013 (Article arrival date: March 12, 2013) - Kabul tarihi: 18 Nisan 2013 (Accepted for publication: April 18, 2013)

İletişim (Correspondence): Tuğçe ERCAN. **e-posta** (e-mail): tugcesim@yahoo.com

© 2013 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2013 Yildiz Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

Global ekonomik sistemde değişim geçiren piyasa koşulları, yapım sürecinin farklı düzeylerinde rol alan firmaların stratejilerini de geniş kapsamlı bir değişim sürecine sokmuştur (Haan, vd., 2010). Geçmişte resmi kuruluşların ürün kalitesi üzerine belirledikleri yaptırımların daha az olması nedeniyle yapım firmaları, sadece fiyat üzerinden rekabet etmekteyken; yeni yasal düzenlemeler ve değişen teknolojik altyapı ile sadece fiyat üstünden rekabet edilen bir ortam yetersiz kalmıştır ve firmalar başarılarını sürdürebilmek için maliyetlerin dışında farklı stratejiler benimsemek zorunda kalmışlardır. Küresel rekabetin giderek arttığı bu ortamda, yapım firmalarının sürekli iyileştirmeye dayanan stratejilerle etkinliklerini artırmaları kaçınılmazdır (El-Mashaleh vd., 2007). Belli bir sektörde rekabet eden her firmanın planlı veya organik bir stratejisi vardır; stratejiler görünür bir biçimde sistemli planlama süreçleri sonunda geliştirilebileceği gibi, işlevsel bölümlerin aktiviteleri doğrultusunda örtük ve organik olarak da oluşturulabilir (Porter, 1985). Ancak organik olarak geliştirilen stratejilerin “en iyi” olma şansı çok düşüktür; bu nedenle stratejileri formüle etmek için açık ve sistemli bir süreç gereklidir (Porter, 1985). Rekabet üstünlüğü anlamında ortalamanın üstünde bir stratejik performansa sahip olmak için, firmaların rakiplerinden daha iyi olmaları ve rakiplerini daha iyi tanımaları yanı sıra rekabet üstünlüğü elde etmek için, hangi rekabet stratejisinin ne derece önemli olduğunu, rekabet stratejilerinin içeriğini ve aralarındaki ilişkileri bilmeleri gerekmektedir.

Ofori (2003), uluslararası yapımın küresel inşaat sektörü içinde önemli bir yer tuttuğunu ancak buna rağmen uluslararası yapım içinde başarıyı etkileyen stratejilere ilişkin uygun bir kuramsal çerçeve bulunmadığının altını çizmiştir. Literatürde yaklaşımların temel problemi, tek yönlü -çoğunlukla proje odaklı- olmaları ve rekabete dayalı stratejik performansın ölçülmesine ilişkin çok yönlü bir yaklaşım getirmemeleridir. Bu bağlamda bu çalışmanın temel amacı yapım firmalarında rekabet stratejilerinin rekabet üstünlüğü elde etmedeki parametrelerin önem düzeylerinin araştırılması ve uluslararası yapım firmalarının uyguladığı rekabet stratejileri için uygun bir kuramsal çerçeve çizmektir. Çalışmanın temel amacı doğrultusundaki alt amaçları ise şu şekildedir:

- Rekabet stratejileri arasındaki ilişkilerin kuramsal çerçevede yorumlanması,
- Yapım firmaları için rekabet stratejilerini belirleyen faktörlerin tanımlanması ve faktörlerin alt parametrelerini belirlenmesi,

- Her bir faktörün önem düzeyinin belirlenmesi ve anlamlılığının test edilmesidir.

Bu çalışma genel hatlarıyla, inşaat sektörünün, parçalı ve yeterince organize olmamış bir yapıdan; müşteri ihtiyaçlarını tam olarak karşılayabilen, yenilikleri ve teknolojiyi kullanabilen, organize ve küresel düzeyde rekabet edilebilen bir yapıya dönüşmesi için yapım firmalarının kullanılabilecekleri rekabet stratejileri için kuramsal bir çerçeve çizmektedir; bu çerçeve hem yapım yöneticilerine kılavuzluk edecek hem de konu ile ilgili literatüre katkı sağlayacaktır.

Yapım Firmalarında Rekabet Stratejileri

Rekabet stratejileri, iş yönetim düzeyine ilişkin stratejilerle ilgilidir. Bu düzeyde, işletmenin günlük yaşamı ile ilgili olarak, içinde bulunduğu pazarda rakiplerine karşı nasıl hareket edeceğini ve onlarla nasıl rekabet etmesi gerektiği ile ilgili konuları inceler (Ülgen ve Minze, 2007). Rekabet, müşterilerin gereksinimlerini karşılarken, onların beklentilerini gerçekleştiren ve onlar için değer yaratan stratejilerle pazarda mücadele etmektir.

Tarihsel süreci incelediğimizde, strateji kavramının inşaat sektörüyle buluşması ancak 1980’li yılların son çeyreğinden sonra olmuştur. Lansley, P. R. (1987), İngiltere’deki inşaat sektöründe kurumsal stratejileri araştırdığı çalışmasıyla, strateji kavramını ilk kez yapım yönetimi literatüründe kullanan kişi olmuştur. Lansley’nin (1987) yaptığı araştırmanın bulgularından yola çıkarak 1980 sonrası dönemde inşaat sektöründeki rekabet koşullarının değiştiği ve çok daha sıkı bir rekabet ortamının doğduğu söylenebilir. Bu noktada yapım firmalarının stratejileri de genişleme ve büyüme odağından, faaliyet seçimi ve etkinlik üzerine doğru bir kayma göstermiş ve rekabet avantajı elde etmeye odaklanan stratejik bir düzen olmuştur.

Yapım firmalarındaki rekabete dayalı stratejiler kavramı Lansley (1987)’nin çalışmasından itibaren köklü bir değişim göstermemiştir ancak yapım firmalarında rekabet gücüne ve stratejilere ilişkin yürütülmüş birçok araştırma bulunmaktadır (Betts ve Ofori, 1992; Hatush ve Skitmore, 1997; Shen vd.2006; Flanagan vd. 2004; Kale, 1999; Oz, 2001). Betts ve Ofori (1992)’ye ait, yapım firmalarında stratejik planlama yaklaşımlarının rekabet üstünlüğü ile ilişkilerinin araştırıldığı çalışmada, Porter’ın elmas modelinin yapım sektörüne uyarlanması amaçlayan ve firmaların örgütsel kaynaklarının içeriğinden piyasa göre pozisyon almayı öneren bir yaklaşım geliştirilmiştir. Kale (1999) ise yapım firmalarında rekabet üstünlüğünü araştırdığı çalışmada kaynak tabanlı görüşe dayanan bir model

önermiştir ve yapım firmasının sektörel ilişkilerini de göz önüne almıştır. Flanagan (2004), inşaat sektörünün farklı düzeylerinde (sektörel, firma ve proje) rekabet gücüne ilişkin yapılmış çalışmaları değerlendirmiş ve gelecekteki araştırmalarda farklı düzeylerdeki rekabetçilik (competitiveness) yaklaşımlarının iyileştirilmesi ve artırılmasının önemine vurgu yapmıştır. Araştırmalarda yapım firmalarının rekabet gücünün değerlendirmesi, çoklukla müşterilerin yüklenici firma seçiminde kullandığı veriler üzerinden araştırılmıştır. Aynı zamanda bu çalışmalar, yapım firmasının öz değerlendirmesini yapabileceği, güçlü ve zayıf yönlerini gözlemleyebileceği bir yapıdadır ve firmanın ileriki ihale ve iş stratejilerini oluşturmada faydalı bir kaynak olacak niteliktedir.

Bu çalışma kapsamında yapım firmalarındaki rekabet stratejileri kavramsal yapısı Porter'ın üç temel rekabet stratejisi ve literatürde sıklıkla ele alınan çeşitlenmeye ilişkin stratejilerle kurulmuştur. Yapım firmalarındaki rekabet stratejilerinin alt göstergeleri yapım yönetimi literatüründe daha önce ele alınmış rekabet stratejilerinin sıklık analiziyle taranmasıyla belirlenmiştir. Amaç olabildiğince sadeleşmiş ve az sayıda gösterge ile yapım firmalarında rekabet stratejileri yapısını açıklamaktır. Buna göre 11 adet rekabet stratejisi dört ana düzeyde belirlenmiştir: maliyet liderliği, farklılaşma, odaklanma ve çeşitlenme (Tablo 1). Literatürde yapım firmalarında rekabet stratejilerini inceleyen 9 araştırma ele alınarak gerçekleştirilen sıklık analizine göre çalışmalarda farklılaşmaya dayalı rekabet stratejileri en sık ele alınan boyut olarak belirlenmiştir (7/27; %25); bunu %22 (6/27) ele alınma sıklığı ile maliyet liderliği ve %18 (5/27) ele alınma oranı ile odaklanma stratejileri izlemektedir. Çeşitlenme stratejileri ise, rekabet stratejileri kavramsal kurgusu içinde dikey ve yatay entegrasyon stratejileri ile birlikte %24'lük bir paya sahiptir. Belirlenen dört ana boyut yapım firmalarında rekabet stratejileri kavramsal yapısının %80'ini açıklamaktadır ki bu oran %60'dan büyük olması nedeniyle kavramsal içeriğin geçerli ve güvenilir olduğunu göstermektedir.

Maliyet liderliği, verimli ölçekte faal tesislerin kurulmasını, deneyimlerden güçlü maliyet düşüşlerinin elde edilmesini, sıkı maliyet ve genel giderlerin kontrolünü, küçük müşteri hesaplarından kaçınılmasını ve Ar&GE, servis, satış gücü, reklamlar, vb. gibi alanlarda maliyetlerin en aza indirilmesini gerektiren bir rekabet stratejisidir. Yapım firmasında maliyet liderliği stratejileri proje maliyetlerinin kontrolü ile ilişkilidir; ve tekliflere de yansıyan, iş hacmine etki eden bir yapıya sahiptir. Bu hedeflere ulaşmak için yapım firmasında yönetimin maliyet kontrolü üzerine dikkatle eğilmesi gerekmektedir.

Düşük maliyetli bir konuma sahip olmak, büyük rekabet güçlerinin varlığına rağmen, firmaya sektöründe ortalamanın üstünde getiriler sağlar. Maliyet konusu, firmaya rakipleri karşısında bir savunma sağlar; çünkü düşük maliyetler, rakipleri rekabet sonucu karlarını kaybettikten sonra bile, firmanın hala getiriler elde edebileceği anlamına gelir.

Porter'ın (1980) tanımladığı firmaların ikinci genel stratejisi ise, farklılaşmadır. Farklılaşma, firmanın sunduğu ürün veya hizmeti farklılaştırarak, tüm sektörde benzersiz olarak kabul edilen bir şey yaratmaktır. Farklılaşma farklı şekilde biçimlenebilir: ürün farklılaşması ya da kaynak farklılaşması. Ürün farklılaşması bir yapım firmasında farklı tasarımları, yeni malzemeleri, yoğun teknolojik üretime işaret etmektedir. Kaynak farklılaşması ise, finansal, insan kaynakları, deneyim, liderlik, bilinirlik vb. kaynaklarda farklılaşmak olarak ele alınabilir. Porter'a göre ideal olan firmanın kendini çeşitli ve birden çok boyutta farklılaştırmasıdır.

Porter'ın (1980) son genel stratejisi ise olan odaklanma ise özgül bir alıcı grubu, ürün yelpazesinin bir kesiti veya coğrafi pazar üzerine odaklanmaktır. Odaklanmada birçok farklı biçim olabilir, ancak odağı belirli bir hedefe çok iyi hizmet vermek üzerinedir ve her bir fonksiyonel politika bu düşünceye göre şekillenmelidir. Porter'ın genel stratejilerinden maliyet liderliği ve farklılaşma rekabet gücü karşısında savunma sağlayan bir yapıdadır ancak odaklanma stratejileri rakiplerin en zayıf olduğu hedefleri seçmede kullanılabilir. Bu çalışma kapsamında ele alınan son rekabet stratejileri boyutu olan ve Odaklanma stratejilerinin tam tersi olan çeşitlenme stratejileri ise, yeni iş alanlarına girmek ve oradaki fırsatlardan yararlanarak ortalamanın üzerinde getiri elde etmek isteyen işletmelerde uygulanan bir üst yönetim büyüme stratejisidir (Ülgen ve Minze, 2007). Odaklanmaya zıt olarak ürün, piyasa ve coğrafi anlamda çeşitlenmek biçimindedir ve büyümeye ilişkin olarak tanımlanır ancak bir yapım firması odaklanarak da büyüme sağlayabilmektedir. Dikey ve yatay entegrasyon da literatürde sıklıkla ele alınan çeşitlenme stratejileri boyutu içinde ele alınan bir rekabet stratejisidir. Temelde yatay/dikey entegrasyon firmanın benzer ya da tamamlayıcı yeni faaliyet alanlarına girmesi olarak tanımlanabilir (Warzawski, 1996).

Metodoloji

Porter'ın (1980) belirlediği üç genel rekabet stratejisine-toplam maliyet liderliği, farklılaşma, odaklanma- literatürde sıklıkla ele alınan çeşitlenme stratejilerinin de eklenmesiyle geliştirilen ve toplam 11 rekabet stratejisinin araştırıldığı "Uluslararası Yapım

Tablo 1. Literatürde ele alınan rekabet stratejileri frekans değerlendirme tablosu

Araştırmacı ve Çalışmanın Adı	Isık, Arditi ve Birgonul, 2010	Ling vd, 2005	Cheah, 2004	Prince, M.W., 1992	Sihem Ben Ma-Jouini, 2000
Ele alınan rekabet stratejileri boyutları	Farklılaşma stratejileri		Farklılaşma	Farklılaşma	
	Çeşitlenme stratejileri		Ürün/piyasa çeşitlenmesi coğrafi çeşitlenme		
			Maliyet liderliği dikey/işlevsel entegrasyon	Düşük maliyet	Maliyet tabanlı Servislerin ürün
				Odaklanma	Niş hedefler
Markete giriş modları					

Firmalarında Rekabet Stratejileri Anketi'nde, uzmanlara parametrelerin yapım firmalarının uluslararası piyasalarda rekabet üstünlüğü elde edilmesindeki önem düzeyi sorulmuştur. Sorular 6'lı Likert ölçeğinde (1:çok düşük ve 6:çok yüksek) yöneltmiştir. Ankete uluslararası yapım firmalarında aktif olarak çalışan 82 kişi katılmıştır. Anket çalışması anket sorumlusu tanımlayıcı bilgilerine göre ankete katılan uzmanların %47'si 26-39 yaş aralığında ve %45.8'i 40-59 yaş aralığındadır. Katılımcıların %79'u uluslararası tecrübeye sahip, ENR Top Global 225 Contractor listesindeki Türk firmalarında üst ve orta düzey yöneticilerdir. Uzmanlardan %51'i mühendis ve %20.5'i mimardır. Katılımcılardan %51.8' üniversite ve %31.6 yüksek lisans ve üstü eğitim seviyesindedir.

Anket üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm anket sorumlusuna ait demografik bilgilerin (uzmanlık alanı, eğitim durumu, yaş, vb.) ve ikinci kısım firmaya ait bilgilerin sorulduğu genel bilgi edinilmesine yönelik bölümlerdir. Üçüncü bölümde ise uzmanlara rekabet stratejilerinin uluslararası yapım firmalarının rekabet üstünlüğü elde etmesindeki önem düzeyleri sorulmuştur.

Alan çalışması temel amacı olan yapım firmalarındaki rekabet stratejilerinin irdelenmesi doğrultusunda öncelikle tanımlayıcı istatistiklere ve Relative Importance Index (RII:Relative Importance Index=Toplam skor/6xN (0≤RII≤1)) değerlerine bakılarak her rekabet stratejisinin göreceli önem düzeyi belirlenmiştir. RII de-

ğeri, 0.7'nin altında kalan parametreler elenerek Temel Bileşenler Analizi'ne görece daha anlamlı ve daha az sayıda parametre sokulmuştur, böylelikle veri indirgenmesi gerçekleştirilmiştir. Rekabet stratejilerinin Pearson korelasyonlarına göre stratejiler arası ilişkiler incelenmiş ve son olarak parametreler Temel Bileşenler Analizine sokulmuştur. Temel Bileşenler Analizi (TBA, Principal Component Analysis, PCA) orijinal p değişkenin varyans yapısını daha az sayıda ve bu değişkenlerin doğrusal bileşenleri olan yeni değişkenlerle ifade etme yöntemidir (Özdamar, 2004). Lattin'e (2003) göre ise Temel Bileşenler Analizi, boyut ve değişken indirgemesi yaparak verinin çok daha yönetilebilir hale gelmesini sağlamaktadır.

Sonuç olarak yapım firmalarında rekabet stratejilerini açıklayan her bir faktörün skoru üzerinden önem ağırlıkları ve güvenilirliği (Cronbach's α) belirlenerek uluslararası yapım firmalarındaki rekabet stratejilerinin yönetimi için kavramsal bir yapı oluşturulmuştur.

Araştırmanın Temel Bulguları

Tanımlayıcı İstatistikler ve Göreceli Önem Endeks Değerleri

Tanımlayıcı istatistikler ve göreceli önem endeks değerleri, rekabet stratejilerinin rekabet avantajı elde etmedeki önem düzeylerine ilişkin yorum yapmamızı sağlayan veriler ortaya koymuştur. Rekabet stratejileri

Yapım Firması	Warzawski, 1996	Porter, 1980	Zhao, Shen, ve Zuo, 2009	Langford ve Male, 2001	Frekans	Toplam %
Rekabet stratejileri ve entegrasyonu	Farklılaşma	Farklılaşma	Maliyet Farklılaşması Kaynak Farklılaşması	Farklılaşma	7	0.25
	Ürün çeşitliliği				3	0.12
	Coğrafi çeşitlenme					
	Maliyet liderliği	Maliyet liderliği		Maliyet liderliği	6	0.22
	Dikey ve yatay entegrasyon (firmanın benzer ya da tamamlayıcı yeni faaliyetlere girmesi)				3	0.12
	Odaklanma	Odaklanma		Odaklanma	5	0.18
	Büyüme				1	
	Yeni faaliyet alanlarıyla uğraşmak (emlak, tasarım, bakım)				1	
					1	0.03
				Toplam	27	0.80

tanımlayıcı istatistikleri ve göreceli önem endeks değerlerine göre R8 “Proje maliyetlerinin azaltılmasına yönelik stratejiler” ($\mu=5.25$; $RII=0.87$) ve R7 “Malzeme maliyeti ve tedarikinin kontrolü” ($\mu=5.17$; $RII=0.86$) parametreleri görece olarak daha yüksek bir önem düzeyine sahiptir (bkz. Tablo 2). Son yıllarda sıklıkla yapım firmalarının sadece fiyat üzerinden rekabet etmesinin yeterli olmadığı dile getirilmektedir; ancak maliyetlerin kontrolü ve azaltılması temel ve önemli bir rekabet stratejisi olarak okunmaktadır. Uluslararası piyasalarda yapım firmaları için maliyet liderliği stratejilerinde güç-

lülük rekabet üstünlüğü elde etmenin birinci adımını, bunu odaklanma ile desteklemek rekabet gücünü arttıracaktır.

R2 “Yapım hizmetinde farklılaşan unsurlar sağlamak” ($\mu=5.1$; $RII=0.85$) ise uzmanlarca görece önemli olarak belirlenmiş bir diğer rekabet stratejisidir. Yapım işinde rakiplerine göre süre planlama, kalite, risk yönetimi gibi alanlarda farklılaşmak ve yenilikleri başarıyla uygulamaya sokmak vb. yapım firmalarının rekabet avantajı elde etme şansını arttıracaktır.

Tablo 2. Rekabet stratejileri tanımlayıcı istatistikleri ve göreceli önem endeks değerleri

	Min.	Max.	Ort.±SS	RII (Göreceli önem endeksi)
R1 Firmanın kaynakları açısından farklılaşması	1.00	6.00	4.5854±1.19620	0.76
R2 Yapım hizmetinde farklılaşan unsurlar sağlamak	1.00	6.00	5.1098±.98138	0.85
R3 Ürün çeşitlenme stratejileri	1.00	6.00	3.7195±1.39907	0.61*
R4 Coğrafi çeşitlenme stratejileri	1.00	6.00	3.8780±1.40009	0.64*
R5 Piyasa çeşitlenme stratejileri	1.00	6.00	3.2073±1.48854	0.53*
R6 Dikey ve yatay entegrasyon stratejileri	1.00	6.00	4.1220±1.03507	0.68*
R7 Malzeme maliyeti ve tedarikinin kontrolü	2.00	6.00	5.1707±.91361	0.86
R8 Proje maliyetinin azaltılması	2.00	6.00	5.2561±.94033	0.87
R9 Firmanın belli ve özel piyasalara odaklanması	1.00	6.00	4.7683±1.11443	0.79
R10 Belli müşteri gruplarına odaklanma	1.00	6.00	4.3902±1.17333	0.73
R11 Belli tipte projelerin teminine odaklanma	2.00	6.00	4.5244±1.06835	0.75

*RII skoru 0.7'nin altında olan parametreler. Ort.: Ortalama; SS: Standart sapma.

Yapım firmaları rekabet stratejileri içinde görece en az öneme sahip üç parametre ise şu şekildedir: R5 “Piyasa çeşitlenme stratejileri” ($\mu=3.2$; $RII=0.53$) R3 “Ürün çeşitlenme stratejileri” ($\mu=3.71$; $RII=0.61$) R4 “Coğrafi çeşitlenme stratejileri” ($\mu=3.87$; $RII=0.64$). Yapım firmalarının rekabet avantajı elde etmesinde görece daha az önemli stratejilerin çeşitlenmeye ilişkin olduğu anlaşılmaktadır. O halde uluslararası piyasalarda rekabet eden yapım firmalarının ürün ve piyasa açısından çeşitlenmektense odaklanmaya bir başka deyişle uzmanlaşmaya doğru kayması daha anlamlı olacaktır. Örnek olarak bir yapım firmasının farklılaşma yaratarak sadece raylı sistemlerde faaliyet göstermesi hem endüstriyel yapıma hem altyapı inşaatına hem de konut inşaatına yönelmesinden daha iyi bir rekabet stratejisidir. Her bölgede faaliyet göstermeye çalışmaktansa odak bölgeler belirlemek de-sadece Ortadoğu gibi- daha etkin bir rekabet gücü yaratacaktır. Firmanın belli ve özel piyasalara odaklanarak belli tipte projelerin teminine yönelmesi uzun vadede rakiplerine göre avantaj elde etmesini sağlayacaktır.

Yapım Firmalarındaki Rekabet Stratejilerinin Birbirleriyle İlişkileri: Pearson Korelasyonu

Pearson Korelasyon Katsayısı, iki sürekli değişkenin doğrusal ilişkisinin derecesinin ölçümünde kullanılmaktadır. Korelasyon katsayısı -1 ile +1 arasında değerler alır. Rekabet Stratejileri Pearson Korelasyonları tablosu belirlenen 11 rekabet stratejisinin birbirleriyle olan doğrusal ilişkisini göstermektedir. Buna göre en yüksek korelasyon değeri R10 “Belli müşteri gruplarına odaklanma” ve R11 “Belli tipte projelerin teminine odaklanma” stratejileri arasında bulunmaktadır ve korelasyon ($r=0.593$) $p<0.01$ düzeyinde anlamlıdır (bkz.

Tablo 3). Buna göre belli müşteri gruplarına odaklanmayı görece önemli bulan uzmanlar belli tipte projelerin teminine odaklanmayı da önemli bulmaktadır. Bir başka deyişle belli müşteri gruplarına belli tipte projelerin temini uluslararası piyasalarda önemli bir karma rekabet stratejisidir.

R7 “Malzeme maliyeti ve tedarikinin kontrolü” ve R8 “Proje maliyetinin azaltılması” stratejileri de aralarında yüksek korelasyon olan parametrelerdir ($r=0.58$; $p<0.01$) ve maliyet liderliği stratejilerine ilişkindirler. O halde uluslararası yapımda hem malzeme maliyetlerinin kontrolü hem de operasyonel düzeyde proje maliyetlerinin azaltılması firmanın rakiplerine göre stratejik pozisyonunu kuvvetlendirecektir. Bir diğer anlamlı ve pozitif korelasyon ise R1 “Firmanın kaynakları açısından farklılaşması” ve R2 “Yapım hizmetinde farklılaşan unsurlar sağlamak” arasındadır ($r=0.47$; $p<0.01$). İki parametre de farklılaşma stratejilerine ilişkindir ve aralarında yüksek korelasyon olması çalışmanın güvenilirliğini de artırmaktadır. Buna göre yapım hizmetinde farklılaşan unsurlar sağlamanın yanında finansal, insan kaynakları, liderlik, deneyim, teknik kabiliyetler gibi firma kaynaklarının da farklılaşması rekabet gücü elde etmede öne çıkan parametrelerdir.

Temel Bileşenler Analizi

Faktör analizi, aynı yapıyı ya da niteliği ölçen değişkenleri bir araya toplayarak ölçmeyi az sayıda faktör ile açıklamayı amaçlayan bir istatistiksel tekniktir. Faktör analizi, bir faktörleştirme ya da ortak faktör adı verilen yeni kavramları (değişkenleri) ortaya çıkarma ya da maddelerin faktör yük değerlerini kullanarak kavramların tanımlarını elde etme sürecidir. Faktörleştirmede kullanılan birçok teknik vardır. Bu çalışma kapsamında

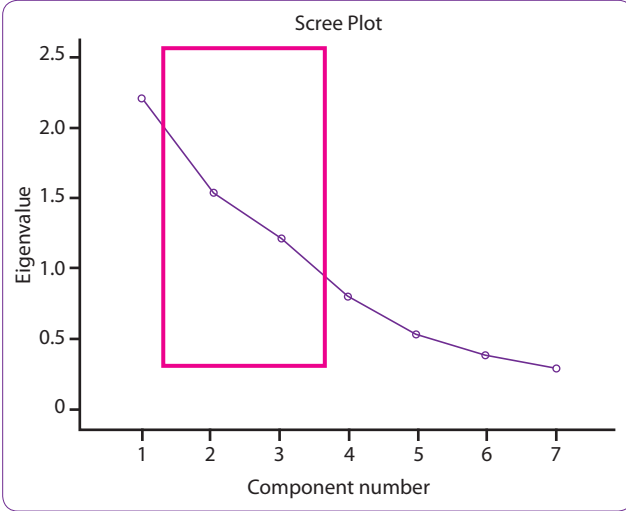
Tablo 3. Rekabet stratejileri Pearson korelasyonları

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
R1	1										
R2	.470**	1									
R3	-.151	-.139	1								
R4	-.134	-.341**	.367**	1							
R5	-.104	.077	.301**	.237*	1						
R6	.071	.205	.084	.155	.104	1					
R7	.427**	.089	.106	.036	-.035	.056	1				
R8	.282*	-.017	.083	.071	-.074	.006	.581**	1			
R9	.047	-.089	.148	.069	-.015	.046	.173	.210	1		
R10	.126	.252*	.052	-.196	.045	.153	-.005	.110	.193	1	
R11	.221*	.180	-.016	-.006	.063	.321**	.084	.037	.031	.593**	1

* $p<0.05$ düzeyinden istatistiksel anlamlı korelasyon (iki-üçlü); ** $p<0.01$ düzeyinden istatistiksel anlamlı korelasyon (iki-üçlü).

Tablo 4. Kaiser-Meyer-Olkin ölçüsü ve Bartlett'in testi

Kaiser-Meyer-Olkin ölçüsü örneklem yeterliliği .534		
Bartlett's Test	Yaklaşık Ki-kare	124.921
	df	21
	İstatistiksel Anlamlılık	.000

**Şekil 1.** Çizgi grafiği.

temel bileşenler analizi (principle component analysis) çıkarım yöntemi kullanılmıştır. Rekabet stratejileri betimsel istatistiklerine ve her bir parametrenin RII skoruna göre; RII skoru 0.7'nin altında kalan dört parametre düşük göreceli önem skoru nedeniyle Temel Bileşenler Analizi'ne sokulmamıştır ve yedi parametre ile analiz yapılmıştır.

Örneklem yeterliliğinin bir ölçüsü olan ve faktör analizinin anlamlılığını gösteren Kaiser-Meyer-Olkin Ölçüsü (0.534) 0.5'in üzerinde olduğundan analize devam

edilmiştir (Tablo 4). Temel bileşenler analizine göre rekabet stratejileri boyutu üç faktör altında toplam varyansın %79.239'unu açıklamaktadır (Tablo 5). Faktör sayısı Çizgi Grafiği'ne (Şekil 1) göre, varyans değişimin eğiminin açısının değişmeye başladığı yere göre belirlenmiştir. Çizgi grafiğine göre, 3. faktörden sonra yüksek ivmeli bir öz değer (eigenvalue) miktarı düşüşü gözlemlenmektedir. Buna göre, analizde önemli faktör sayısı, öz değer ölçütüne göre üç olarak belirlenmiştir. Faktör analizi sonucu açıklanan toplam varyansın 2/3'ü kadar miktarının ilk olarak kapsadığı faktör sayısı önemli faktör sayısı olarak değerlendirilir. F1 faktörü açıklanan varyansı %36.5; F2 faktörü açıklanan varyansı %24.25 ve F3 faktörü açıklanan varyansı %18.4'dür. Rekabet stratejileri yapısı, 3 faktör altında 6 değişkenle toplam varyansın %79.23'ünü açıklamaktadır (Tablo 5).

Döndürülmüş bileşenler matrisine göre rekabet stratejilerini en iyi biçimde açıklayan üç faktör ve parametreleri ise şu şekilde belirlenmiştir (Tablo 6 ve Tablo 7): F1 Yapımda Maliyet Liderliği, F2 Uzmanlaşma ve Odaklanma ve F3 Yapımda ve Kaynaklarda Farklılaşma.

F1 Faktörü: Yapımda Maliyet Liderliği: F1 faktöründe yer alan göstergelerin yapım işinde maliyet liderliğine ilişkin olduğu görülmektedir. Birinci faktörde yer alan göstergelerin faktördeki yük değerleri 0.841-0.846 aralığında değişmektedir ve faktörün ölçek güvenilirliği $\alpha=0.735$ (>0.6) tır (Tablo 6). Yapımda maliyet liderliği hem malzeme maliyetlerinin kontrolünü hem de genel proje maliyetlerinin azaltılmasıyla elde edilebilmektedir. Proje maliyetlerini tasarım, işçilik, yönetim ve alt yüklenici maliyetleri olarak ele alabiliriz. Bu noktada alt yüklenicilere karşı firmanın pazarlık gücü, tasarım sürecindeki maliyet kontrolleri ve işçilik maliyetlerinin kontrolü önem kazanmaktadır.

F2 Faktörü: Odaklanma: F2 faktöründe yer alan göstergeler ise uluslararası yapımda belli piyasalara ya da müşteri gruplarına odaklanmakla ilişkilidir. İkinci fak-

Tablo 5. Açıklanan toplam varyans

Faktör	İlk özdeğerler			Karelerin toplam yük çıkarımı		
	Total	Varyansın yüzdesi	Toplamda %	Total	Varyansın yüzdesi	Toplamda %
1	2.195	36.580	36.580	2.195	36.580	36.580
2	1.455	24.253	60.834	1.455	24.253	60.834
3	1.104	18.405	79.239	1.104	18.405	79.239
4	.524	8.731	87.970			
5	.420	6.995	94.965			
6	.302	5.035	100.000			

Çıkarım yöntemi: Temel Bileşenler Analizi.

Tablo 6. Döndürülmüş bileşenler matrisi

	Faktör		
	F1 yapımda maliyet liderliği	F2 uzmanlaşma ve odaklanma	F3 yapımda ve kaynaklarda farklılaşma
Firmanın kaynakları açısından farklılaşması	.473	.124	.709
Yapım hizmetinde farklılaşan unsurlar sağlamak	-.014	.229	.813
Malzeme maliyeti ve tedarikinin kontrolü	.846	-.053	.201
Proje maliyetinin azaltılması	.841	.031	-.023
Belli ve özel piyasalara odaklanarak rekabet	.465	.330	-.468
Belli müşteri gruplarına odaklanma	.028	.902	.054
Belli tipte projelerin teminine odaklanma	.007	.823	.181

Çıkarım Yöntemi: Temel Bileşenler

Döndürme Yöntemi: Kaiser Normalleştirilmesi ile Varimax

Tablo 7. Uluslararası yapım firmalarında rekabet stratejileri

	Faktör skorları	Rekabet stratejilerinin önem ağırlıkları (%)	Cronbach's alpha değeri	Tüm ölçeğin Cronbach's alpha değeri
F1:Yapımda Maliyet Liderliği				
R7. Malzeme maliyeti ve tedarikinin kontrolü	.243	14.7	0.735	
R8. Proje maliyetinin azaltılması	.228	13.8		
F2:Uzmanlaşma ve Odaklanma				
R10. Belli müşteri gruplarına odaklanma	.293	17.8	0.743	0.642
R11. Belli tipte projelerin teminine odaklanma	.289	17.6		
F3:Yapımda ve Kaynaklarda Farklılaşma				
R1. Firmanın Kaynakları açısından farklılaşması	.320	19.4	0.631	
R2. Yapım hizmetinde farklılaşan unsurlar sağlamak	.269	16.3		

törde yer alan göstergelerin yük değerleri 0.902-0.823 arasında değişim göstermektedir (Tablo 6); faktörün ölçek güvenilirliği $\alpha=0.743$ (>0.6) olarak belirlenmiştir. Yapım firmalarında odaklanma stratejileri, belli proje tipte projelerin temini biçiminde daha çok uzmanlaşmaya yönelik olabileceği gibi sadece kamu ya da sadece özel sektör gibi belli müşteri gruplarına odaklanmak biçiminde de uygulanabilir.

F3 Faktörü: Yapımda ve Kaynaklarda Farklılaşma:

F3 faktöründe yer alan göstergeler ise uluslararası yapım işinde ve firma kaynakları açısından farklılaşmaya ilişkin olup tüm yapı içinde %35.7 önem ağırlığına sahiptir faktörün ölçek güvenilirliği ise $\alpha=0.631$ 'dir (>0.6). Uluslararası yapımda rekabet eden firmaların farklılaşması iki yönlü olacaktır; birincisi kaynak farklılaşması ve ikincisi yapım işinde rakiplerine göre farklılaşmak (Tablo 6). Bu stratejileri başları ile uygulamak kuşkusuz ki yapım firmasının rekabet üstünlüğü elde etmesine yardımcı olacaktır. Kaynak farklılaşması, firmanın örgütsel

alt yapısının gücüne ilişkindir ve sonuç olarak güçlü bir kurumsal yapıyı ve profesyonel süreçleri beraberinde getirecektir. Yapım hizmetinde farklılaşmak ise, belli bir yapım faaliyet alanında tüm rakiplerine göre kalite, teknoloji ve yenilik anlamında üstün olmaktır.

Son olarak uluslararası yapım firmalarında rekabet stratejileri yapısının güvenilirlik araştırması da Cronbach'ın α değeriyle test edilmiş ve α değeri 0.642 olarak bulunmuştur; bu değer de Nunnally'nin (1978) belirttiği gibi 0.6'nın üstünde olması nedeniyle güvenilir olarak kabul edilmektedir.

Tartışma ve Sonuç

Uluslararası inşaat sektöründe rekabet etmek sistematik rekabet stratejilerini ve planlı bir stratejik yönetim anlayışını gerektirmektedir. Kuşkusuz ki son yirmi yıllık dönemde Porter'ın (1985) Rekabet Stratejileri Çerçevesi birçok sektöre adapte olmuş ve yöneticiler tarafından yaygın biçimde kullanılmıştır. Bu araştırma,

uluslararası yapım firmaları için Porter'ın çerçevesini yorumlamış; kuramsal bir rekabet stratejisi çerçevesi oluşturmuştur. Bunun için uluslararası yapım firmaları için öne çıkan rekabet stratejileri belirlenmiş; korelasyon analizi ile rekabet stratejileri arasındaki ilişkiler araştırılmış ve yapım firmalarında rekabet stratejileri yapısının anlamlı göstergelerini tespit edilerek, her bir stratejinin kavramsal yapı içindeki önem düzeyi belirlenmiştir. Bir anlamda rekabet stratejilerinin uluslararası inşaat sektörü için kuramsal tablosunu hazırlamıştır.

Sonuçlar doğrultusunda uluslararası yapım firmaları için belirlenen üç temel rekabet stratejisinin - F1 Yapımda Maliyet Liderliği, F2 Uzmanlaşma ve Odaklanma ve F3 Yapımda ve Kaynaklarda Farklılaşma- genel yapı içindeki önem düzeyleri farklılaşmaktadır. Temel Bileşenler Analizi sonucuna göre, yapımda ve kaynaklarda farklılaşma faktörü (%35.7) diğer faktörlerden daha yüksek bir önem ağırlığına sahiptir; bir başka deyişle firmanın finansal, insan kaynakları, teknoloji vb. kaynaklarını farklılaştırması rekabet üstünlüğü elde etmede en önemli stratejik adımdır. Buna göre odaklanma (%35.4) ve farklılaşma (%35.7) daha yakın ve yüksek önem düzeyine sahipken yapımda maliyet liderliği (%28.5) faktörünün tüm yapı içindeki önem düzeyi görece daha düşüktür. Buna karşın tanımlayıcı istatistiklere ve RII değerlerine göre proje maliyetlerin azaltılmasına ilişkin stratejiler en önemli ve temel strateji olarak belirlenmiştir. Bunun nedeni, Temel Bileşenler Analizinin tüm katılımcıların verdikleri yanıtların birbirleriyle olan çoklu ilişkilerini de göz önüne alması buna karşın ortalama ve RII değerlerinin tek yönlü oluşudur. Chiang vd. (2008) de, RII ve tanımlayıcı istatistiklerin sonuçlarıyla uyumlu olarak, Hong Kong konut piyasasında rekabet üstünlüğü elde etmenin ve pazar payını artırmanın en temel stratejisinin maliyet liderliği olduğunu vurgulamışlardır. Ancak Chiang vd.'nin (2007) araştırmasının sadece Hong Kong'taki konut piyasasını kapsadığı dikkate alınmalıdır çünkü konut inşaatında tamamen düşük maliyet liderliğine dayanan rekabet stratejileri geliştirmek daha anlamlıdır.

Bir başka önemli sonuç ise uluslararası yapım firmalarında rekabet üstünlüğü elde etmekte en az önem düzeyine sahip stratejilerin çeşitlenmeye ilişkin olmasıdır. Bunun bir diğer anlamı uluslararası yapım firmalarının çeşitli bölgelerde çeşitli tipte proje temin etmesinin rekabet üstünlüğü elde etmesi açısından riskli olduğudur. Firmaların uzmanlaşmaya doğru kayması ve belli bölgelerde bilinirliğini artırması daha geçerli bir rekabet stratejisidir.

Çalışma bu sonuçlar doğrultusuyla, Porter'ın (1980) üç jenerik rekabet stratejisini tekrardan yorumlamış ve

bu üç temel stratejinin yapım firmalarındaki karşılığının ne olduğunu araştırmıştır. Flanagan'ın (2007) kategorize ettiği rekabetçilik düzeyleri içinde ise, firma düzeyinde rekabeti araştırmıştır ve her bir rekabet stratejisinin tüm kuramsal çerçeve içindeki yerini ve stratejiler arası ilişkileri belirlemiştir.

Cheah vd.'nin (1994) yapım firmaları için geliştirdiği kurumsal strateji kuramsal çerçevesine göre, stratejik alanlar ve örgütsel mekanizmalar bir fonksiyonun değişkenleri olarak birlikte çalışmaktadırlar ve çevresel dinamiklerle etkileşim halindedirler. Bu çalışmada ise çevresel etkenler tüm firmalar için aynı olacağı için kuram dışında tutulmuş ve örgütsel rekabet stratejilerinin firmanın stratejik dışavurumunda etkili olduğu kabul edilmiştir. Kale'nin (1999) yaklaşımıyla benzer olarak yapım firmasının kaynakları (ürün ve hizmet), temel rekabet üstünlüğü tetikleyicileridir. Yapımda ve kaynaklarda farklılaşma stratejileri, uluslararası yapımda firmanın stratejik dışavurumundaki başarı için en önemli stratejilerdir.

Bu çalışma kapsamında, uluslararası yapım firmalarının üst düzey yöneticilerinin kullanabileceği bir rekabet stratejisi çerçevesi çizilmiştir. Yöneticilerin stratejik planlama faaliyetleri içinde strateji formülasyonu ve uygulaması aşamalarında kılavuzluk edecek rekabet stratejileri kuramsal altlığı sektörün büyümesi ve gelişmesi için de önemli bir araç olacaktır. Geliştirilen sade ve öz rekabet stratejileri çerçevesi ileriki ampirik çalışmalara da veri olacak niteliktedir.

Kaynaklar

- Ben Mahmoud-Jouini, S., (2000) "Innovative Supply-Based Strategies In The Construction Industry", Construction Management And Economics, Sp. Issue European Construction Industry, Sayı: 18, Juin, s. 643-50.
- Betts, M. and Ofori, G., (1992) "Strategic planning for competitive advantage in construction", Construction Management and Economics, Cilt: 10, Sayı: 6, s. 511-32.
- Chiang, Y.H., Tang, B.S. ve Wong, F.K.W., (2008) "Volume building as competitive strategy", Construction Management and Economics, Cilt: 26, Sayı: 2, s. 161-76.
- Cheah, C.Y.J., Garvin, M.J. and Miller, J.B., (2004) "Empirical study of strategic performance of global construction firms", Journal of Construction Engineering and Management, Cilt: 130 Sayı: 6, s. 808-17.
- Haan, D. vd., (2010) "Market strategies and core capabilities in the building industry", Construction Management and Economics, Cilt: 20, Sayı: 2, s. 109-18.
- El-Mashaleh, M., Minchin, R., and O'Brien, W., (2007) "Management of construction firm performance using benchmarking" ASCE Journal of Management in Engineering, Cilt: 23, Sayı: 1, s. 10-7.
- Flanagan, R. (1994) "The features of successful construction companies in the international construction market", in

- Warzawski, A. and Navon, R. (eds), Strategic Planning in Construction: Proceedings of the A.J. Etkin International Seminar on Strategic Planning in Construction Companies, Haifa, Israel, 8–9 June, s. 304–18.
- Flanagan R., Lu, W., Shen, L. ve Jewell, C., (2007) “Competitiveness in construction: acritical review of research”, Construction Management and Economics, Cilt: 25, Sayı: 9, s. 989-1000.
- Hatush, Z., ve Skitmore, M., (1997) “Evaluating contractor prequalification data: selection criteria and Project success factors”, Construction Management and Economics, Cilt:15, s. 129–47.
- Isık, Z., Arditi, D., Dilmen, I. ve Birgonul, T., (2010) “The role of exogenous factors in the strategic performance of construction companies”, Engineering, Construction and Architectural Management, Cilt: 17, Sayı: 2, s. 119-34.
- Kale, S., (1999) Competitive advantage in the construction industry: Firm specific resources and strategy, Illinois Institute of Technology, Ph.D Dissertation, Chicago.
- Langford, D. and Male, S., (2001) Strategic Management in Construction, Blackwell Science Publishing, USA.
- Lansley, P., (1987) “Corporate strategy and survival in the UK construction industry”, Construction Management and Economics, Cilt:5, s. 141–55.
- Lattin, James M., Carroll D., and Green, P.E., (2003) Analyzing Multivariate Data, Belmont, CA: Duxbury Press.
- Ling F.Y.Y, Ibbs C.W., ve Cuervo J.C., (2005) “Entry and business strategies used by international architectural, engineering and construction firms in China”, Construction Management and Economics, Cilt: 23, Sayı: 5, s. 509-20.
- Nunnally, J. C. (1978) Psychometric Theory, New York: McGraw-Hill.
- Özdamar, K., (2004) Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi 2 / Çok Değişkenli Analizler, Kaan Kitabevi, Eskişehir.
- Öz, Ö., (2001) “Sources of Competitive Advantage of Turkish Construction Companies in International Markets”, Construction Management and Economics, Cilt: 19, Sayı: 2, s. 135-44.
- Ofori, G., (2003) “Frameworks for analysing international construction” Construction Management and Economics, Vol:21, No: 4, s. 379-91.
- Porter, M.E., (1980) Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors, Free Press, New York.
- Porter, M.E., (1985) Competitive Advantage, Free Press, New York.
- Prince M.W., (1992) “Implications of perception and strategy for engineers in construction management”, Construction Management and Economics, Cilt: 10, Sayı: 2, s. 93-105.
- Shen, L.Y., ve Lu, W.S., (2006) “Contractor Key Competitiveness Indicators: A China Study”, Journal of Construction Engineering and Management, Cilt: 132, Sayı: 4, s. 416-24.
- Ülgen, H., ve Minze, K., (2007) İşletmelerde Stratejik Yönetim, Arıkan Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.
- Warszawski, A., (1996). “Strategic Planning in Construction Companies”, Journal of Construction Engineering and Management, Cilt: 122, Sayı: 2, s. 133-40.
- Zhao, Z.Y., Shen, L.Y., and Zuo, J., (2009) “Performance and Strategy of Chinese Contractors in the International Market” Journal of Construction Engineering & Management, Cilt: 135, Sayı: 2, s. 108-18.

Anahtar sözcükler: Göreceli önem ağırlıkları endeksi; inşaat firmaları; rekabet stratejileri; temel bileşenler analizi.

Key words: Relative importance index; construction company; competitive strategies; principal component analysis.



Ankara'daki Alışveriş Caddelerinde Ticari Mekanlar ve Sosyal Sürdürülebilirlik Araştırması

Social Sustainability of Shopping Streets in Ankara

Özge YALÇINER ERÇOŞKUN,¹ Burcu ÖZÜDURU¹

Kent merkezindeki kamusal alanlarla bütünleşmiş alışveriş caddeleri (AVC) sosyal etkileşimin yüksek olduğu mekânlardır. Öte yandan, çağdaş alışveriş mekânı olan alışveriş merkezleri (AVM) ise günümüz tüketim toplumunun gereksinimlerini karşılamayı amaçlayan merkezler olarak kabul edilmekte, inşa alanının büyüklüğü, sunduğu ticari ve sosyal faaliyet çeşitliliği, ekonomik yatırım değeri açısından geleneksel alışveriş mekânlarından farklılaştırmaktadır. Bu farklılaşma sosyal sürdürülebilirliğe olumsuz etki ederek, yerellik, kimlik vb. kavramları da yok etmektedir. Bu çalışmanın amacı Ankara'nın AVC'lerini sosyal sürdürülebilirlik açısından araştırmak ve alışveriş caddelerinde sosyal sürdürülebilirliği destekleyecek yerellik, kimlik, canlılık, ekonomik açıdan hayatta kalabilirlik, farklılık, mekan duygusu, anlam kavramlarını bu AVC'ler özelinde sorgulamaktır. Ankara'nın merkezi iş alanı içindeki önemli ana AVC'ler bu çalışmanın örnekleme olarak belirlenmiştir. AVC'lerde ticari envanter oluşturmak, işletme kategorilerini ve markaları sınıflamak amacıyla saha çalışması yapılmış, toplanan bilgiler Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) aracılığıyla tematik haritalarda sunulmuştur. Ankara'da ilk kez merkezi iş alanında coğrafi tabanlı bir ticaret envanteri oluşturulmuştur. Ayrıca sosyal ve işlevsel tespit yapılarak bu mekanlardaki aktiviteler ve kullanımlar gözlemlenerek sosyal sürdürülebilirlik haritaları hazırlanmıştır. Elde edilen sonuçlar, kent merkezlerinin göreceli olarak yeni bir kavram olan sosyal sürdürülebilirlik çerçevesinde stratejiler kurgulanmasında yardımcı olacaktır.

Shopping streets are integral parts of public spaces in traditional shopping areas of Central Business Districts (CBD). Furthermore, as modern shopping venues, shopping centers offer advantages for modern lifestyles with spacious shopping areas, variety of commercial and social activities, and economic value of their investments. These advantages act in favor of shopping centers and improve the level of shopping street social sustainability and its relevant concepts. The aim of this study is to analyze the main shopping streets of Ankara, using the concepts of social sustainability. In this study, these concepts, such as locality, identity, vitality, viability, sense of place, conviviality, meaning and local characteristics of the shopping streets are investigated. For the first time, the retail unit locations in Ankara, their brands and their business types, are illustrated on thematic land use maps using Geographical Information Systems (GIS) software. Next, population activities and consumer spatial behavior are observed and marked on maps that are also referred to as social sustainability maps. The results of the study can be useful in formulating strategies within the framework of social sustainability, which is a relatively new concept.

¹Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara; ¹Department of City and Regional Planning, Gazi University Faculty of Architecture, Ankara, Turkey.

Başvuru tarihi: 20 Ocak 2012 (Article arrival date: January 20, 2012) - Kabul tarihi: 25 Haziran 2013 (Accepted for publication: June 25, 2013)

İletişim (Correspondence): Özge YALÇINER ERÇOŞKUN. **e-posta** (e-mail): ozgeyal@gazi.edu.tr

© 2013 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2013 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

Sanayileşme, araba öncelikli yaşam, banliyöleşme, mimaride modern hareket, AVM'ler ve kentsel yayılma, kamusal hayatın, toplum ruhunun çöküşüne, sosyal kapitalin¹ azalmasını yol açmıştır. Oldenburg'a göre² kamusal hayatın geçtiği mekanlar farklıdır. Birinci mekan ev, ikinci mekan okul veya iş ise üçüncü mekanlar barlar, tavernalar, güzellik salonları, havuzlar, kafelerdir. Üçüncü mekanlar kentlinin bir araya gelebileceği kamusal etkileşim mekanlarıdır. Ev ve iş dışında ana caddeler, postaneler, kafeler ve diğer mekanlar toplumun sosyal canlılığını ve demokratik yaşamı destekleyen yerlerdir. Bu mekanlar, ziyaretçilerinin profiline göre sosyal eşitliği sağlar; kamusal ve kentsel politikalara temel oluşturur; mekan duygusunu güçlendirir; toplum alışkanlıklarını ortaya koyar ve topluma psikolojik destek sağlar.⁴ Caddelerdeki bu yerel mekanlar canlılığın, kentsel atmosferin ve eğlencenin parçası olarak AVM'lere göre özgün ve üstündür. Bugün bu mekanların yerini Starbucks, Barnes&Noble, McDonalds gibi perakende zincirleri almıştır.³

Son yirmi yılda özellikle yeni uydu kentlerin oluşumu ile birlikte kent dışına yapılan büyük AVM'ler, pek çok kişinin kent merkezi dışında hayatını idame ettirebilmesine neden olmuş; yerel, bağımsız işletmelerin kapanmasına ve kent merkezlerindeki yaşam kalitesinin düşmesine neden olmuştur. Bir zamanlar bağımsız çalışan kasap, gazete bayii, kafe, kitapçı, manav ve aile işletmelerinin yerini organize perakendecilik, diğer bir deyişle süpermarketler, fast-food zincirleri ve uluslararası outletler almıştır. İngiltere'de 1997 ile 2002 yılları arasındaki beş yıllık dönemde kasap, fırın, balıkçı gibi özelleşmiş perakendecilerin sayısı yarı yarıya azalmıştır (Simms vd. 2005).⁴

Bu şekildeki bir değişim klon kent (clone town) kavramını da beraberinde getirmiştir. Giderek alışveriş caddelerinde yerel yapı malzemeleriyle inşa edilmiş farklı tasarımları olan küçük dükkanlar, cam, çelik gibi vitrinlere sahip aynı tip büyük mağazalara çevirilmekte, kentlerin birer klon kent (clone town) haline dönüştürülmesine neden olmaktadır.⁴ Bir zamanların yerel aile işletmelerinden oluşan küçük dükkanları, küresel düzeyde süpermarket zincirlerine, fast-food veya her yerde aynı küresel moda markalarına dönüşmektedir. Perakende arzındaki bu değişim nedeniyle, canlı ve nitelikli AVC'ler karanlık ve ıssız alanlar haline gelmektedir. Sadece ticari çeşitliliğinin kaybı değil, büyük perakende zincirlerin büyümesi de klon kentleri yaratmaktadır. Kent merkezlerindeki ana caddelerin karakteri değişmektedir. Bu caddeler büyük, aynı ürünleri en ucuz şekilde sunmaya çalışan uluslararası marka

outletler, medya marketler, fast-food zincirleri gibi mağazaların yoğunlaştığı yerler haline gelmektedir. Bu homojenlik, yerel farklılıkları da yok etmektedir. Estetik, mimari, doğal ve kamusal çeşitlilik yok olmakta, dünya küresel tek bir kültüre itilmektedir. Oysa AVC'ler 'özel' bir alışveriş deneyimi yaşatmakta ve bunu da ticari çeşitlilik ile sağlamaktadır.⁵

Literatürde ana cadde (main street) olarak da tanımlanan AVC'lerin en önemli özellikleri bir büyük cadde boyunca zaman içinde gelişmiş olmaları ve bu caddelerde daha çok zincir olmayan, yerel ticari işletmelerin yer seçmeleridir. Southworth (2005),⁶ ana caddeleri, yürünebilir, az katlı binalardan oluşan ve zemin katlarında ticari birimlerin olduğu, kentsel çevre ile ilişkili, yaya trafiğinin yüksek olduğu, kontrol edilmeyen kamusal ve sosyal aktivitelerin gerçekleştiği alanlar olarak tanımlamaktadır. Ona göre bu mekanlarda yaşam hissi bu aktivitelerle desteklenmekte, insanların bu mekanları kullanmaları sağlanmakta ve ana caddedeki bu yaşam hissini, çevredeki yaşayanların ve bu mekanı kullananların, bir araya geldiklerinde sosyal sürdürülebilirlik kapsamında da bahsi geçen 'mahalleli ruhu'nu hissetmelerine neden olmaktadır. AVM'lere karşı geleneksel AVC'lerin üstünlüğü de buradadır ve bu AVC'lerin yenilenmesi çağdaş planlamanın bir aracı olarak kent merkezlerindeki kaliteyi arttırmak için önemlidir. Bugün pek çok kentte ana caddeler ya yenilenmektedir, ya da marka ana caddeler oluşturularak, ekonomik sürdürülebilirlikleri sağlanmaya ve farklı nitelikte bir kent merkezi oluşturulmaya çalışılmaktadır. AVC'lerdeki işletme çeşitliliği, demokrasinin varlığını, mekan hissini ve aidiyet duygusunu güçlendirir; ayrıca AVC'lerdeki ekonomik canlılığın ve tüketici seçeneklerindeki artışın da göstergesidir.¹ Dünyadaki önemli AVC'lere örnek olarak New York'ta 5. Cadde, Londra'da Oxford, Tokyo'da Ginza, Barselona'da Las Ramblas, Atina'da Ermou. İstanbul'da ise İstiklal Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi gösterilebilir.

4. bölümde ayrıntılı şekilde anlatılan sosyal sürdürülebilirlik ise güçlü ve dinamik, birbirine bağlı toplumların oluşturulması, gelenek ve eylemlerin devam ettirilmesi, teknolojiyle gelen bireyselleşme tehditine karşı toplum ruhunu oluşturabilme olarak tanımlanmaktadır. AVC'ler, toplumu bir araya getirebilecek sokak festivalleri, panayır gibi etkinliklerin de düzenlenebileceği açık kamusal alanlardır. Bu nedenle de toplumsal yaşamın odağında önemli rol üstlenirler. AVC'lerde

¹ Jacobs, 1961.

² Oldenburg, 1989.

³ Banerjee, 2001.

⁴ Simms vd., 2005.

⁵ Pendola ve Sheldon, 2001.

⁶ Southworth, 2005.

kamusal ve sosyal aktiviteler, kentlileri bu mekanlara çekmekte, toplum ruhu oluşmasına, aidiyet hissinin pekişmesine olanak vermektedir. AVC'lerin bir önemli özelliği de çeşitli finans ve kamu kurum binalarının genellikle buralarda yer seçmesidir. Böylece bu alanlar önemli hizmet merkezleri olarak da farklı bir nitelik kazanırlar.

Bu çalışmanın amacı, Ankara'nın AVC'lerinin sosyal sürdürülebilirlik açısından değerlendirilmesi ve bu AVC'lerde sosyal sürdürülebilirliği destekleyecek yerellik, kimlik, canlılık, ekonomik açıdan hayatta kalabilirlik, farklılık, mekan duygusu, anlam kavramlarının sorgulanmasıdır. Bu amaçla, çeşitlilik ve yerellik kavramları AVC'lerdeki ticari birimlerin analizi ile, kimlik kavramı ise klon kent değerlendirmesi ile sorgulanmıştır. Sosyal sürdürülebilirliği destekleyen mekan duygusu, anlam, canlılık, farklılık gibi kavramları tartışmak hedefiyle kamusal mekanlar ve öğeleri, üçüncü mekanlar, ulaşım bağlantıları haritalanmıştır.

Yöntem

Saha çalışması 2010 yılında Ankara kent merkezinde seçilen AVC'lerde yapılmış (Şekil 1) ve zemin kattaki tüm ticaret birimlerinin markaları ve ticaret tipleri, caddelerdeki tüm ticari kullanımdaki binalar ve pasajlar için saptanmıştır. Burada birim olarak zemin katlardaki dükkanlar kullanılmıştır. 1/25.000 ölçekli "2023 Baş-

kent Ankara Nazım İmar Planı" esas alınarak, bu planda "Merkezi İş Alanı" olarak belirlenmiş caddeler arasından perakende ticaret birimlerinin yoğunlaştığı caddeler seçilmiştir. Seçilen caddeler bugün Ankara'nın tüm kent merkezinin omurgasını oluşturmaktadır. Oluşturulan ticaret envanteri mevcut binalar ile eşleştirilerek CBS programı yardımıyla kodlanmıştır. Tüm binalardaki ticaret türleri ve kullanımları ticaret birimlerinin marka ve tiplerinin sınıflamasına göre haritalanmıştır. Böylece Ankara'da ilk kez kent merkezinde coğrafi tabanlı bir ticaret envanteri oluşturulmuştur. Çalışmada birimlerin türü ticari olarak 15 ayrı sektöre göre sınıflanmıştır (Tablo 1).

İkinci olarak saha çalışmasında, ticari birimlerinin markaları, uluslararası, ulusal ve yerel perakendeciler olmak üzere 3 ayrı grupta sınıflanmıştır (Tablo 1). Uluslararası zincir perakendeciler, McDonalds, Zara, Marks&Spencer, Vodaphone, Starbucks, Real gibi markalar olarak tespit edilmiş, ulusal zincir perakendeciler ise Kiğılı, Sarar, LC Waikiki gibi kurumsal bir yapıya sahip perakendeciler olarak belirlenmiştir. Yerel perakendeciler ise bilinen bir marka olarak anılmayan perakendecilerdir ve genelde başka yerde şubeleri bulunmamaktadır. Bu perakendeciler herhangi bir zincirin parçası olmayan aile işletmeleri ya da bireysel girişimlerdir. Ancak, AVC'lerdeki yerel kimliğin oluşmasında bu yerel perakendecilerin rolü büyüktür.

Tablo 1. Çalışmanın aşamaları

1. Aşama Ticaret türü tespiti	2. Aşama Ticaret türlerine göre marka tespiti	3. Aşama Klon kent araştırması	4. Aşama Sos. Sür. için mekansal unsurların tespiti
1. Giyim/ayakkabı, 2. Teknolojik ürünler, 3. Kafe/lokanta/pastane, 4. Kitap/dergi/kırtasiye, 5. Tiyatro/sinema/eğlence, 6. Mobilya/mutfak eşyaları/dekorasyon, 7. Altın/döviz, 8. Market, 9. Gıda, 10. Fotoğraf, 11. Eczane, 12. Aksesuar/kozmetik, 13. Seyahat acentesi, 14. Güzellik bakım hizmetleri, 15. Diğer	Yerel Ulusal Uluslararası	Klonlanmış kent Sınırdaki kent Kimlikli kent	Ticari mekanlar, yaya bölgeleri, meydan, önemli yeşil alanlar, oturma birimleri, sosyal etkileşim alanları, sokak müzisyenleri, 3. Mekanlar-kafeler buluşma noktaları vb.
5. Aşama Sosyal sürdürülebilirliği destekleyecek öğelerin yorumlanması			
Yerellik, kimlik, ekonomik açıdan hayatta kalabilirlik, anlam, mekan duygusu, canlılık			



Şekil 1. Ankara kent merkezindeki araştırma yapılan caddelerin konumu.

Çalışmanın son aşamasında arazi kullanım çalışması yapıp kamusal alanlardaki canlılık, çeşitlilik, toplanma gibi unsurlara göre sosyal sürdürülebilirlik analizi yapılmış ve CBS programı yardımıyla tematik haritalar hazırlanmış, sosyal etkileşim alanları ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır (Tablo 1). Kızılay'da 8 ayrı cadde ile Tunalı Hilmi, Arjantin ve Anafartalar Caddeleri'nde gerçekleştirilen analizde AVC'lerde yer alan kamusal mekanların sosyal ve fonksiyonel tespiti yapılarak bu mekanlardaki canlılık ve kullanımlar gözlemlenmiştir. Böylece, AVC'lerin sosyal sürdürülebilirlik açısından yapısı ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu bölgelerde fiziksel mekana yönelik gözlemler de CBS yardımıyla haritalara dökülmüştür. Analizlerde, caddelerdeki yaya yolu, taşıt yolu güzergahları, başlıca ticaret türleri, insanların yoğunlaştığı yerler, parklar, oturma birimleri, mağazaların sokak ile bütünleştiği alanlar, üçüncü mekanlar, buluşma noktaları gibi sosyal sürdürülebilirlik seviyesinde etkili mekansal unsurlar tespit edilmiştir. Bu tespitlere göre, yerellik, kimlik, ekonomik açıdan hayatta kalabilirlik, anlam, mekan duygusu, canlılık gibi sosyal sürdürülebilirliği destekleyen özellikler saptanmıştır.

Ticari Birimlerdeki Çeşitlilik

Bu bölümde AVC'lerdeki ticari birimlerin çeşitliliği ortaya konulmaktadır. Ticari işletme çeşitliliği ve yerel dükkanların varlığı, kimlikli mekanlar yaratma ve aidi-

yet duygusunu güçlendirir, AVC'lerdeki ekonomik canlılığın ve tüketici seçeneklerindeki artışın da göstergesidir; ayrıca üçüncü mekanlar, sosyal sürdürülebilirliği destekler.

Ankara, başkent oluşunun ardından hızlı bir kentsel dönüşüme sahne olmuştur. Bu dönüşümün en doğru algılanabileceği yer kent merkezinin ana parçaları olan Kızılay ve Kızılay'ın ana aksı olan Atatürk Bulvarı'dır. 1924'te Lörcher Planı'nda yeni başkent bulvarları ve meydanları ile düşünülmüştür. Atatürk Bulvarı ilk imar planında Ankara'nın tek ve en önemli ulaşım kanalı olarak planlanmış, İstasyon- meclis- kale aksında Ulus ve Kızılay'ı birleştirmiştir. Ulus kent merkezi olmuş, Bulvar bu merkezi Atatürk'ün yerleşim yeri olarak seçtiği Çankaya'ya bağlamış, böylece kentin en önemli gelişme yönü tarifi lenmiştir.⁷ Kentsel gelişme sürecinde bu gelişme yönünde yeni yapılaşmanın izlenebildiği Atatürk Bulvarı Ankara için tarihsel önemi ve özgünlüğü nedeniyle bu çalışmada örnek alanlardan biri olarak seçilmiştir. Plan kabul görmese de plandaki Cumhuriyet Meydanı Kızılay Meydanı olarak korunmuş ve kent merkezinin ana tasarım ögesi olmuştur.⁸ Dolayısıyla Kızılay Bölgesi'nde meydanın parçası olan Atatürk Bulva-

⁷ Bayraktar vd., 2008.

⁸ Sargın, 2009.

rı başta olmak üzere ona bağlanan tüm bulvar ve caddeler (GMK Bulvarı, Ziya Gökalp Caddesi, Meşrutiyet, İzmir Caddesi, Sakarya Caddesi ve Necatibey Caddeleri) pek çok dükkan ve ofisin konumlandığı kent merkezi işlevlerini barındıran ana akslar olarak bu araştırmanın mekansal çerçevesini oluşturmuştur.

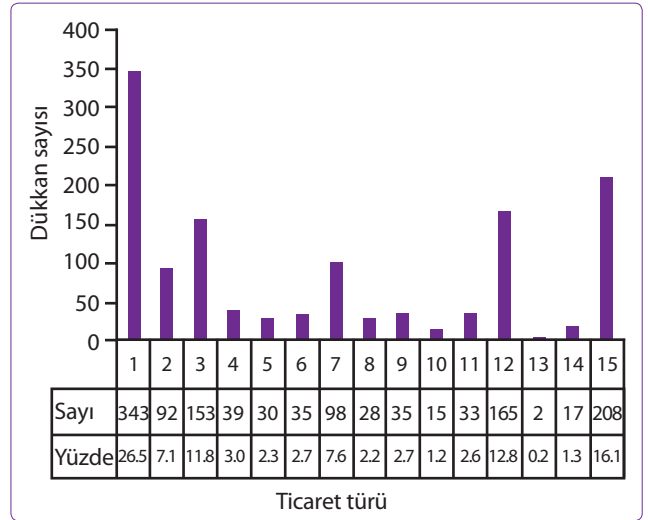
Anafartalar Caddesi ise, Ulus'taki tarihi ticaret merkezinin kalbidir. Kent merkezinin Sıhhiye, Kızılay ve Kavaklıdere'ye kaymasıyla, Anafartalar Caddesi, bugün yıpranan eski kent merkezi Ulus'ta önemini korumaktadır. Hala belli kesimin alışveriş ettiği, önemli kuyumcu çarşıları, ev dekorasyon eşyaları ve cep telefonu vb. elektronik eşya satan mağazaların konumlandığı bir caddedir. Bu caddede, özellikle son yıllarda Altındağ Belediyesi'nin kentsel canlandırma plan ve projeleri devam etmektedir.

Tunalı Hilmi Caddesi ise, Ankara'nın Çankaya ilçesine bağlı Kavaklıdere semtinde konumlanmakta, prestij sahibi ünlü markalar burada yer seçmektedir. Bu nedenle de Ankara'daki sosyal yaşamın önemli merkezlerinden biri sayılmaktadır. Ankara'nın en eski parklarından biri olan Kuğulu Park da bu caddededir. Caddenin yaya ve taşıt trafiği günün tüm saatlerinde yoğundur. Her yaş ve cinsiyetten kentlinin burada konumlanan dükkan, kafe, restoran, güzellik/bakım merkezlerini kullandığı popüler bir caddedir. Arjantin Caddesi ise, Ankara'nın Çankaya ilçesinde Kavaklıdere semtinde bulunan Tunalı Hilmi Caddesi'nin devamı olan prestijli ünlü ticari birimlerin konumlandığı bir caddedir.

Kızılay'daki Ana AVC'lerde Ticaret Türlerinin Analizi

Kızılay'da 8 ayrı alışveriş caddesinde (Atatürk ve GMK Bulvarları ile Ziya Gökalp, İzmir, Meşrutiyet, Sakarya, Mithatpaşa, Necatibey Caddeleri) caddeye cephe veren zemin katlardaki ticaret birimlerinin türü, marka sınıflaması belirlenmiştir. Kızılay'da zemin katta toplam 1402 birim yer almaktadır. Bunların 1293 (%92,2) tanesi ticari amaçla, geriye kalan 109 tanesi ticaret dışı faaliyetlerde (konut, kamu binası, boş dükkan, yıkık) kullanılmaktadır. Ticari amaçla kullanılanların ticaret türlerine göre sınıflandırması yapıldığında Kızılay'da öne çıkan en önemli ticaret türü giyim/ayakkabı (%26,5) olmuştur. Diğer öne çıkan işlevler ise aksesuar/kozmetik (%12,8), kafe/lokanta/pastane (%11,8), altın/döviz (%7,6), teknoloji ürünleridir (%7,1) (Şekil 2).

Kızılay'daki sekiz AVC'nin ticaret türü açısından özellikleri incelendiğinde; Giyim/Ayakkabı mağazalarının %41,4'ünün Kızılay'ın ve Ankara kent merkezinin omurgasını oluşturan, ulusal ve uluslararası markaların genelde yer seçtiği Atatürk Bulvarı'nda, teknoloji ürünleri (elektronik ve telefon satış) mağazalarının %32,6'sının

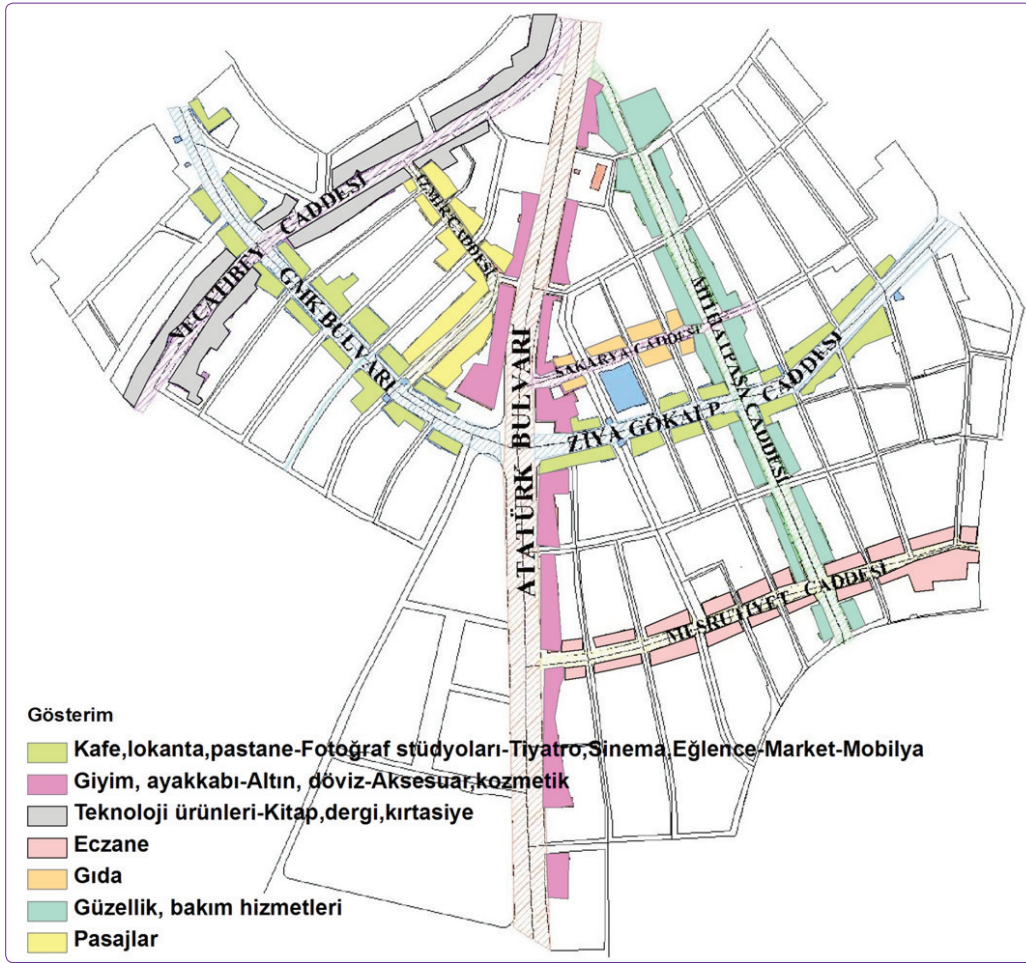


Şekil 2. Kızılay'da Ticaret Türleri Sınıflaması.

1. Giyim/ayakkabı, 2. Teknolojik ürünler, 3. Kafe/lokanta/pastane, 4. Kitap/dergi/kırtasiye, 5. Tiyatro/sinema/eğlence, 6. Mobilya/mutfak eşyaları/dekorasyon, 7. Altın/döviz, 8. Market, 9. Gıda, 10. Fotoğraf, 11. Eczane, 12. Aksesuar/kozmetik, 13. Seyahat acentesi, 14. Güzellik bakım hizmetleri, 15. Diğer.

Necatibey Caddesi'nde, Kafe/Lokanta/Pastanelerin %24,2'sinin GMK-Ziya Gökalp Caddesi, Kitap/Dergi/Kırtasiyelerin %23,1'inin GMK-Ziya Gökalp Caddesi ve Necatibey Caddesi'nde kümelendiği bulunmuştur. Tiyatro/Sinema/Eğlence mekanlarının %40,0'ı GMK-Ziya Gökalp Caddesi, Mobilya/Mutfak eşyaları/Dekorasyon mağazalarının %31,4'ü GMK-Ziya Gökalp Caddesi, Altın/Döviz mağazalarının %75,5'inin kuyumcu çarşılarının yer aldığı Atatürk Bulvarı, marketlerin %32,1'inin GMK-Ziya Gökalp Caddesi, gıda dükkanlarının %34,3'ünün Sakarya Caddesi'nde toplandığı tespit edilmiştir (Şekil 3). Fotoğraf stüdyolarının %40,0'ünün GMK-Ziya Gökalp Caddesi ve Necatibey Caddesi'nde, eczanelerin %36,4'ünün Mithatpaşa Caddesi, Aksesuar/Kozmetik mağazalarının %49,1'inin Atatürk Bulvarı, Güzellik/Bakım hizmetlerinin %29,4'ünün Mithatpaşa Caddesi'nde kümelendiği görülmektedir. Pasajlar ise en çok Atatürk Bulvarı ve İzmir Caddesi'nde bulunmaktadır.

Kızılay'da AVC'lerdeki ticaret birimlerinin marka sınıflandırması yapıldığında %76,0'sının yerel, %14,0'ünün ulusal ve %10,0'unun uluslararası markalar olduğu görülmektedir. Yerel markaların yüksek oranda olması, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik adına olumludur. En fazla uluslararası marka Atatürk Bulvarı'nda (%11,0), en fazla ulusal marka ise İzmir Caddesi'ndedir (%19,0). Marka sınıflamasına göre ise, en fazla oranda Giyim/Ayakkabı mağazaları, yerel markalar olarak, İzmir Caddesi ile Atatürk ve GMK Bulvarları'nda bulunmaktadır. Ulusal ve uluslararası Giyim/Ayakkabı marka-



Şekil 3. Kızılay - Öne Çıkan Ticaret Türüne Göre Mekansal Dağılım (en fazla yüzdelere göre).

ları ise çoğunlukla Atatürk Bulvarı, İzmir ve Meşrutiyet Caddeleri'ndedir (Şekil 4).

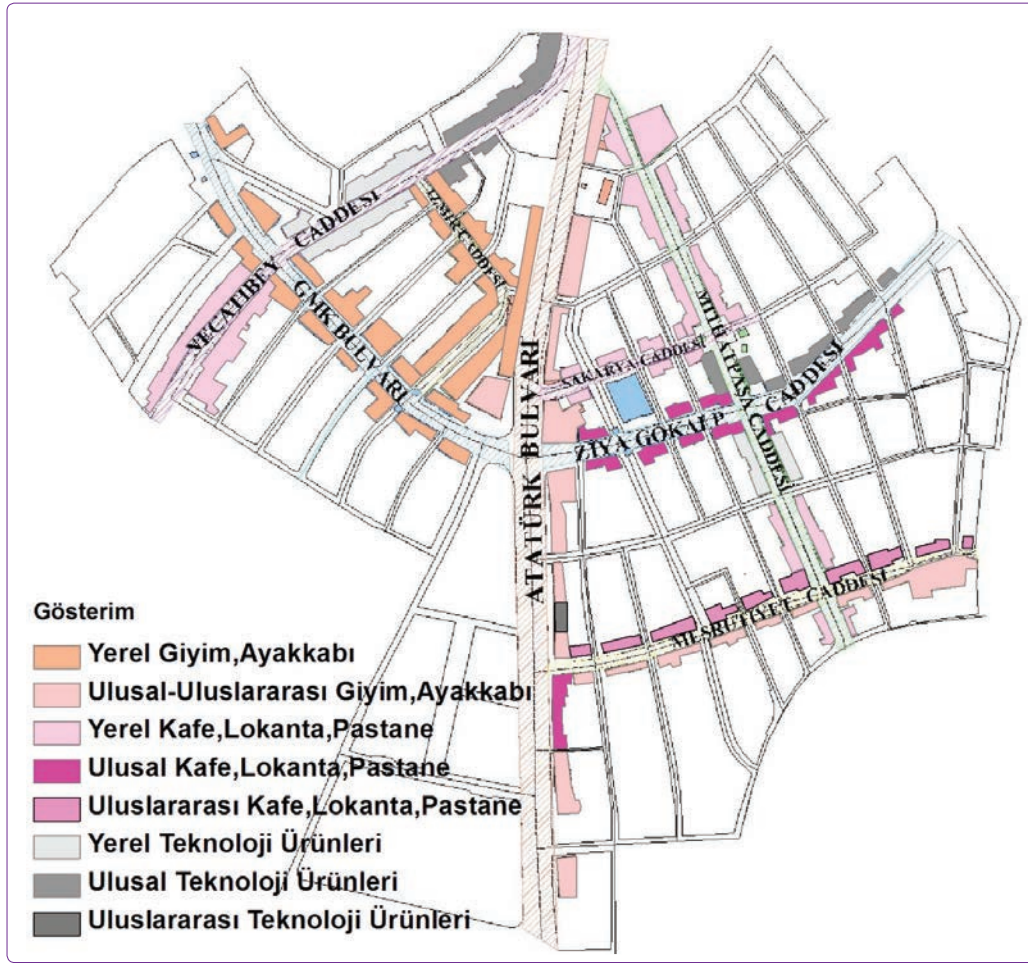
İkinci olarak sayısı en fazla olan ticaret türü Kafe/Lokanta/Pastaneler'dir. Bu türde yerel markalar Necatibey, Mithatpaşa ve Sakarya Caddeleri'nde bulunmaktadır. Ulusal markalar Atatürk Bulvarı, Sakarya ve Ziya Gökalp Caddeleri'nde, uluslararası markalar ise Meşrutiyet Caddesi'nde görülmektedir. Teknoloji ürünleri türünde Necatibey ve Mithatpaşa Caddeleri'nde yerel markalar, aynı caddeler ve Ziya Gökalp Caddesi'nde ulusal markalar, Atatürk Bulvarı'nda ise uluslararası markalar olarak yer almaktadır.

Kavaklıdere'deki Ana AVC'lerde Ticaret Türlerinin Analizi

Kavaklıdere'de Tunalı Hilmi ve Arjantin Caddeleri olmak üzere iki ayrı AVC'de zemin katlarda ticaretin türü, marka sınıflaması, her bir ticaretin türünün marka sınıflamasına göre yapılmıştır. Kavaklıdere'de zemin kata göre yapılan analiz sonucunda toplam 462 dükkan bu-

lunduğu görülmüştür. Bunların 427 (%92,4) tanesi ticari amaçla, 35 (%7,6) tanesi ise ticaret dışı faaliyetlerde kullanılmaktadır. Ticaret türlerine göre sınıflandırma yapıldığında (en çoktan en aza); %29,3'ünün giyim/ayakkabı, %15,0'inin aksesuar/kozmetik, %12,4'ünün kafe/lokanta/pastane, %9,1'inin altın/döviz, %14,8'inin diğer ticaret türlerinden (banka, oyuncakçı vb.) oluştuğu görülmektedir (Şekil 5). Kavaklıdere'de analiz edilen iki cadde de ticaret türlerinin daha çok Tunalı Hilmi Caddesi üzerinde çeşitlendiği ve yoğunlaştığı görülmektedir. Tunalı Hilmi Caddesi üzerinde pasajlar da bulunmaktadır.

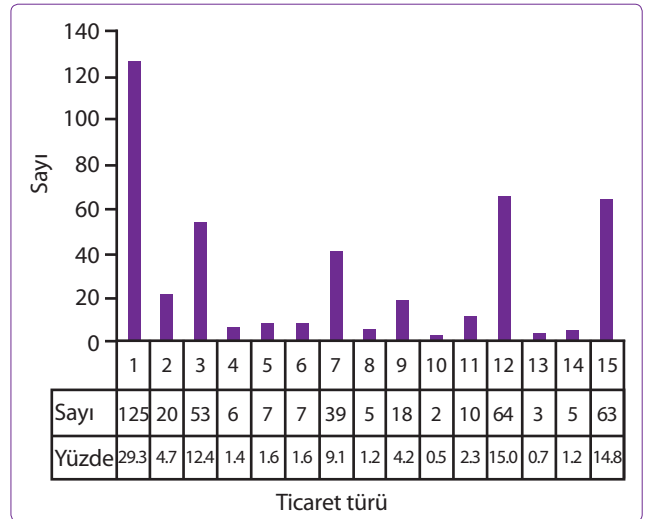
Giyim/Ayakkabı mağazalarının Tunalı Hilmi ve Arjantin Caddeleri'nde konumlandığı, ancak Bülten Sokak - Kuğulu Park arasında yoğunlaştığı görülmektedir. Aksesuar/Kozmetik mağazalarının dağılımına bakıldığında dükkanların tamamının Tunalı Hilmi Caddesi'nde yer aldığı görülmektedir. Kafe/Lokanta/Pastaneler Tunalı Hilmi Caddesi boyunca homojen olarak dağılmıştır. Tunalı Hilmi Caddesi'nde Kuğulu Park - Bülten Sokak



Şekil 4. Kızılay - Öne Çıkan Ticaret Türlerinin Marka Sınıflamasına Göre Mekansal Dağılımı.

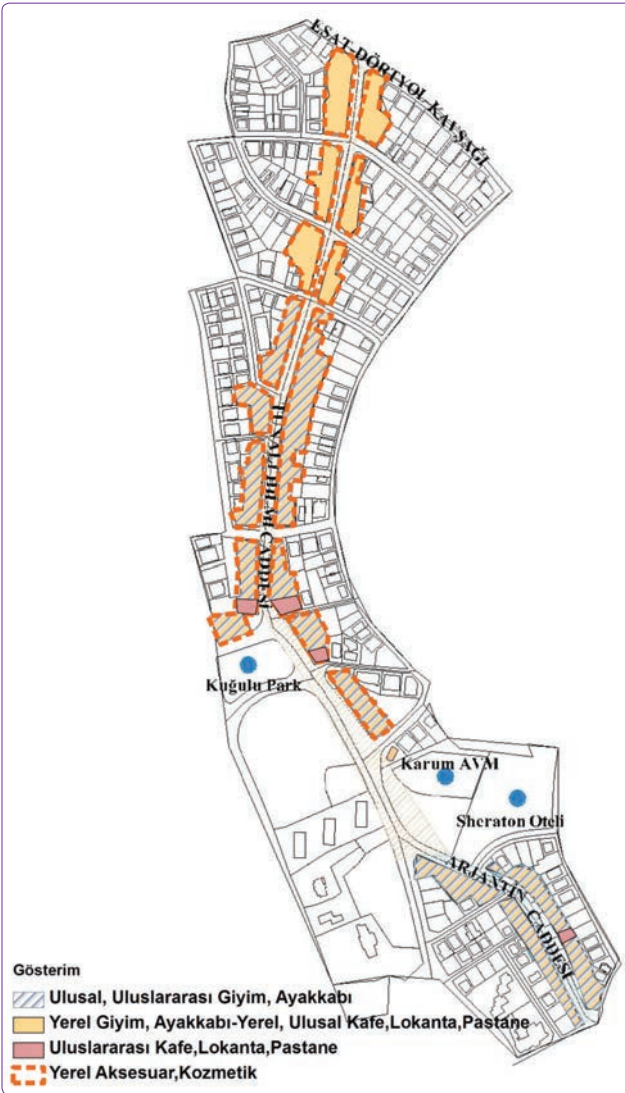
arasında kuyumcu, aksesuar, optik, saat, fotoğrafçı, kafe, pastane ve giyim mağazaları gibi çeşitli dükkanlar bulunurken ünlü markalar da bu kesimde yer almaktadır. Bülten Sokak'tan Esat Caddesi'ne kadar olan ikinci kısımda ise seyahat acenteleri, marketler, güzellik/bakım hizmetleri gibi daha küçük yerel dükkanlar yer almaktadır. Arjantin Caddesi'nde ise daha çok Giyim/Ayakkabı mağazaları bulunmakta bunların da bir kısmının uluslararası markalar olduğu görülmektedir.

Dükkanların marka sınıflaması yapıldığında; %77,8'inin yerel, %12,9'unun ulusal, %9,4'ünün uluslararası markalardan oluştuğu görülmektedir. Kavaklıdere'de yer alan dükkanların belli ticaret türlerinde marka sınıflamasına göre mekansal dağılımı incelendiğinde; yerel Giyim/Ayakkabı mağazalarının Tunalı Hilmi ve Arjantin Caddeleri'nde, ulusal mağazaların Tunalı Hilmi Caddesi'nde Bülten Sokak - Kuşulu Park arasında toplandığı bulunmuştur. Arjantin Caddesi'nde ulusal markaların yer almadığı, uluslararası mağazaların da tamamının Bülten Sokak - Kuşulu Park arasında



Şekil 5. Kavaklıdere Ticaret Türleri Sınıflaması.

1. Giyim/ayakkabı, 2. Teknolojik ürünler, 3. Kafe/lokanta/pastane, 4. Kitap/dergi/kırtasiye, 5. Tiyatro/sinema/eğlence, 6. Mobilya/mutfak eşyaları/dekorasyon, 7. Altın/döviz, 8. Market, 9. Gıda, 10. Fotoğraf, 11. Eczane, 12. Aksesuar/kozmetik, 13. Seyahat acentesi, 14. Güzellik bakım hizmetleri, 15. Diğer.



Şekil 6. Kavaklıdere-Öne Çıkan Ticaret Türlerinin Marka Sınıflamasına Göre Mekansal Dağılımı.

yer aldığı bir kısmının da Arjantin Caddesi'nde olduğu görülmektedir. Tunalı Hilmi Caddesi'nde Giyim/Ayakkabı türünde yerel 92 (%29) , ulusal 17 (%33) ve uluslararası 16 adet işletme bulunmaktadır (%50). Ünlü ulusal markalardan Atalar, Tüzün, Koton gibi markalar, uluslararası markalardan Marks&Spencer, Mango, United Colors of Benetton burada yer seçmiştir.

Kavaklıdere'de en fazla bulunan Aksesuar/Kozmetik mağazalarının marka sınıflamasına göre mekandaki dağılımına bakıldığında; yerel ve ulusal markaların Tunalı Hilmi Caddesi boyunca Giyim/Ayakkabı türünün mekansal dağılımına benzer bir dağılım gösterdiği görülmektedir. Aksesuar/kozmetik türünde yerel 53 (%17), ulusal 7 (%13) ve uluslararası 3 adet işletme (%9) bulunmaktadır. Sephora, M.A.C gibi uluslararası markalar, Tekin Acar Kozmetik, Sevil Parfümeri gibi

ulusal markalar, Pino Parfümeri gibi yerel markalar bu caddede yer almaktadır. Arjantin Caddesi'nde Giyim/Ayakkabı olarak yerel 9 adet dükkan (%45), uluslararası 5 adet dükkan bulunmaktadır (%63). Ünlü ulusal markalardan Vakko, Beymen Club gibi markalar burada yer seçmiştir.

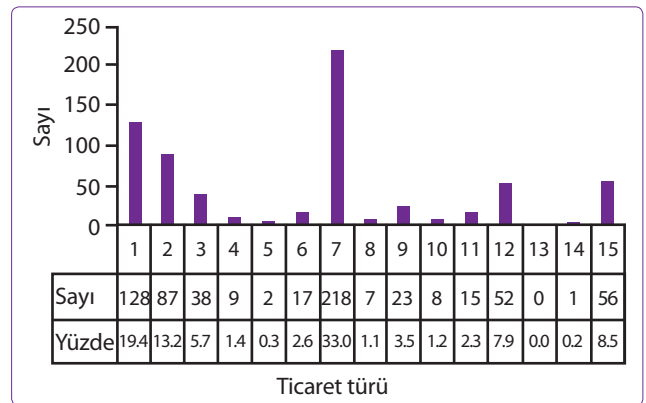
Kafe/lokanta kategorisinde ise yerel 4 adet (%20), uluslararası 1 adet işletme bulunmaktadır (%12). Starbucks gibi uluslararası kahve zinciri de burada yer seçmiştir. Kafe/Lokanta/Pastanelerin marka sınıflamasına göre dağılımlarına bakıldığında; yerel markalar, Tunalı Hilmi ve Arjantin Caddeleri'nde yer almış, ulusal markalar Kuşulu Park - Esat Dört Yol Kavşağı arasında bir dağılım göstermiştir. Uluslararası markalar Kuşulu Park civarındadır (Şekil 6).

Kafe/Lokanta/Pastane kategorisinde ise McDonalds, Burger King gibi uluslararası fastfood işletmeler, ünlü ulusal markalardan Özüt, Mado, yerel markalardan Cafe des Cafes, C'viz Cafe ve Cambo Köfte, Capari Restoran gibi lokantalar yer almaktadır.

Ulus'taki Ana AVC'lerde Ticaret Analizi

Ulus'ta Anafartalar Caddesi'nde zemin katta toplam 696 dükkan bulunmaktadır. Bunların 661'i (%95,0) ticari amaçla, 35'i (%5,0) ise ticaret dışı faaliyetlerde kullanılmaktadır. Anafartalar Caddesi'nde bulunan işletmeler ticaret türlerine göre; %33'ünün altın/döviz, %19,4'ünün giyim/ayakkabı, %13,2'sinin teknoloji ürünleri, %7,9'unun aksesuar/kozmetik, %5,7'sinin kafe/lokanta/pastane, %8,5'inin diğer ticaret türleri olarak sınıflandırılmaktadır (Şekil 7).

Anafartalar Caddesi'nde Giyim/Ayakkabı mağazalarının daha çok Ulus Meydanı ve çevresindeki Ulus



Şekil 7. Anafartalar Caddesi Ticaret Türleri.

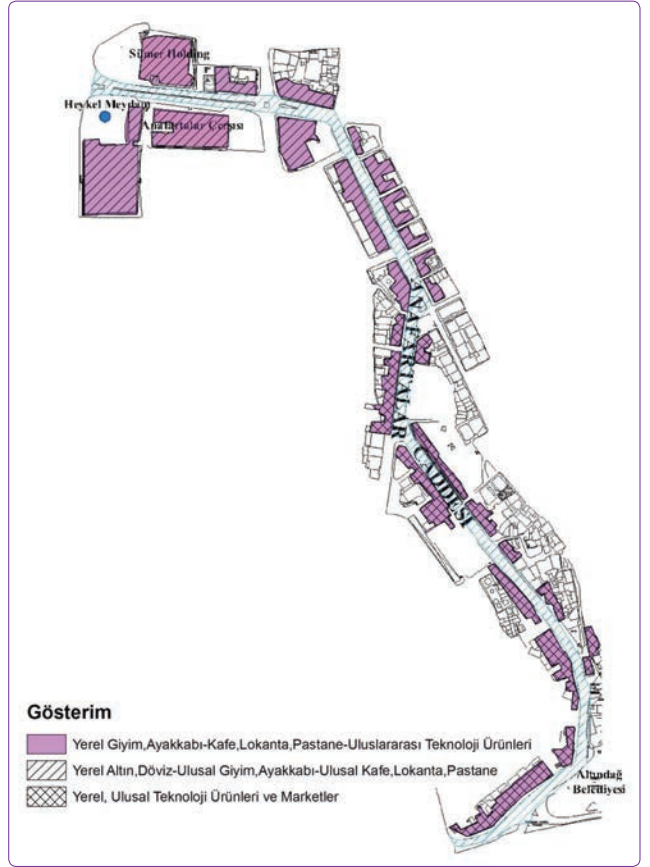
1. Giyim/ayakkabı, 2. Teknolojik ürünler, 3. Kafe/lokanta/pastane, 4. Kitap/dergi/kırtasiye, 5. Tiyatro/sinema/eğlence, 6. Mobilya/mutfak eşyaları/dekorasyon, 7. Altın/döviz, 8. Market, 9. Gıda, 10. Fotoğraf, 11. Eczane, 12. Aksesuar/kozmetik, 13. Seyahat acentesi, 14. Güzellik bakım hizmetleri, 15. Diğer.

Çarşısı, Anafartalar Çarşısı gibi Ankara'nın eski çarşılarının içinde yer aldığı, bir kısmının da caddenin güneybatıya olan kıvrımından sonra bulunduğu görülmektedir. Giyim/Ayakkabı mağazalarında ulusal markaların büyük bir kısmının Ulus Meydanı civarında yer aldığı, yerel dükkanların da caddenin güneybatıya olan kıvrımından sonra yer aldıkları görülmektedir. Anafartalar Caddesi'nde en fazla bulunan ticaret türü olan altın/döviz mağazaları caddenin kuzeyinde kümelenmiş ve yerel nitelikli olduğu görülmektedir (Şekil 8). Aksesuar/Kozmetik mağazalarının dağılımına bakıldığında büyük bir kısmının Ulus Meydanı çevresinde yer alan çarşılarda bulunduğu, diğer kısmının da caddenin ortasında toplandığı görülmektedir. Anafartalar Caddesi'nde bulunan kafe/lokanta/pastaneler, caddenin kuzeyinde ve Altındağ Belediyesi civarında yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 8). Caddenin Ulus Meydanı'na yakın kısımda 20 tane pasaj-çarşı bulunmaktadır. Ulus Çarşısı, Anafartalar Çarşısı, Anafartalar Belediye Çarşısı burada yer alan en eski ve en önemli çarşılardır. Pasajlar içinde toplam 470 adet dükkan bulunmaktadır. %42'si altın/döviz mağazaları, %14'ü ise teknoloji ürünleri mağazalarıdır. Pasajlardaki dükkanların %3'ü boştur.

Anafartalar Caddesi'nde yer alan dükkanların marka sınıflaması yapıldığında; %89,4'ünün yerel, %5,7'sinin ulusal, %4,8'inin uluslararası markalardan oluştuğu görülmektedir. Anafartalar Caddesi'nde yerel Giyim/Ayakkabı mağazalarının Ulus Meydanı çevresi ve caddenin güneybatıya olan kıvrımından sonra yer aldığı, Ayakkabı Dünyası, Rodi Mood gibi ulusal markalarında Ulus Meydanı çevresinde yer alan büyük çarşılarda bulunduğu görülmektedir (Şekil 8).

Kafe/Lokanta/Pastanelerin marka sınıflamasına göre dağılımına bakıldığında; yerel markaların caddenin kuzeyi ve Altındağ Belediyesi çevresinde yer aldığı, Mado, Simit Sarayı gibi ulusal markaların da Ulus Çarşısı'nda yer aldığı görülmektedir. Caddede yer alan yerel ve ulusal markalı teknoloji-iletişim dükkanlarının caddenin güneydoğu ve güneybatı kıvrımında yoğunlaştığı, uluslararası markalarında tüm cadde boyunca bir dağılım gösterdiği görülmektedir. Buradaki yerel ve ulusal marketlerin Altındağ Belediyesi civarında yer aldığı görülmektedir (Şekil 8).

Araştırma sahasındaki üç bölge fiziksel açıdan tamamen farklıdır. Ulus'taki Anafartalar Caddesi tarihi yapılar içermektedir ve çok uzun bir caddedir. Ekonomik olarak yerel küçük esnafın çokluğu göze çarpmakta, sosyal açıdan orta ve alt kesim kullanıcılarına hitap etmektedir. Altın dükkanlarının ve pasajların varlığı önemlidir. Kent merkezi Kızılay'daki AVC'lerin kullanıcıları her yaş ve kesimden. Giyim dükkanları çoğun-



Şekil 8. Anafartalar Caddesi-Öne Çıkan Ticaret Türlerinin Marka Sınıflamasına Göre Mekansal Dağılımı.

luğu oluşturur. Burada tarihi yapılar azınlıkta kalmıştır. Önemli bazı yapılar boştur. Yaya kaldırımları geniştir ancak taşıt önceliği bulunmaktadır. Metro, otobüs gibi toplu taşıma hatlarından dolayı kalabalık fazladır. Güven Park'ın tarihi önemi büyüktür, toplanma mekanıdır. Kavaklıdere'deki Tunalı Hilmi ve Arjantin Caddeleri ise popüler olarak gençlerin başta olmak üzere orta ve orta üst kesimin kullandığı, yaya potansiyeli büyük, yeşil alanlarıyla ve kafeleriyle kentin sosyal hayatına zenginlik katan AVC'lerdir. Sonuçta kent merkezinin tümünü oluşturan bu üç bölge fiziksel ve sosyal açıdan farklı bölgelerdir.

Ankara'da Klon Kent Çalışması

Sağlıklı yerel ekonominin göstergesi olan klon kent analizi aşağıda anlatılmıştır. Eğer bir kentte yerel ticari birimler azalıyorsa tehlike başlamıştır. Yerel ekonomi içinde daha az para dolaşıyorsa, ekonomiyi bir arada tutan sosyal kenetlenme zayıflamakta, ekonomik dayanıklılığı destekleyen yerel işletmeler ve altyapı çökmeye başlamaktadır. Ekonomik kriz ve şoklara karşı duramayan işletmeler kapandıkça kent merkezleri köhneleşmektedir.

The New Economics Foundation'ın ürettiği The Clone Town Britain Survey çalışmasından yararlanılarak Ankara için aşağıdaki yöntem kullanılmıştır:¹ Ana caddede dükkanların işlevleri ve markaları tespit edilmiştir. Postane, banka, işyeri, sağlık hizmetleri ve kamu binaları tespit dışı bırakılmıştır. Puan olarak caddedeki her bir değişik işleve 5 puan, her bir yerel dükkana 50 puan, her bir ulusal veya uluslararası zincir mağazaya 5 puan verilmiş ve tüm puanlar toplanarak toplam dükkan sayısına bölünmüştür. Örneğin, A isimli AVC'de 18 ayrı çeşit dükkan bulunmaktadır. Toplam 50 dükkan-dan 10'u yerel diğer 40'ı zincir mağazadır, o zaman A caddesi şu puanı alır:

$$(18 \times 5) + (10 \times 50) + (40 \times 5) = 790$$

$$790/50 = 15,8$$

15,8 puanı alan A caddesi aşağıdaki değerlendirme-de 'klonlanmış kent' sınıfına girer:

Klonlanmış Kent	Sınırdaki Kent	Kimlikli Kent
5 10 15 20 25	30 35	40 45 50 55 60 65 70 75 80 85

Buna göre Ankara geneli, Kızılay'daki AVC'ler, Tunalı Hilmi-Arjantin Caddeleri ve Anafartalar Caddesi'nin tümü kimlikli kent sınıfındadır, küreselleşmeyle gelen tek tip standart klon kentler durumunda olmaması umut vericidir. Çalışılan AVC'ler içinde en az Kızılay, en fazla Anafartalar Caddesi'nin kimlikli cadde sınıfında olduğu bulunmuştur (Tablo 2). Sonuçta Kızılay'daki AVC'lerde yerel markaların oranı %75,0, Tunalı Hilmi-Arjantin Caddeleri'nde %77,0, Anafartalar Caddesi'nde %89,0'dur.

Sosyal Sürdürülebilirlik Analizi

Sosyal sürdürülebilirlik, Dünya Çevre ve Gelişim

Komisyonu'nun hazırladığı Brundtland raporunda⁹ uzun vadeli, güçlü ve dinamik toplumların oluşturulması, bu toplumlarda temel insani ihtiyaçların giderilmesi, geleneklerin ve eylemlerin sürdürülmesi olarak tanımlanmıştır. Teknolojinin hızlı gelişimi sosyal ve kültürel anlamda güçlü bir toplum oluşturma fikrini tehdit eder gibi gözükmemekte, toplum ruhu yerine bireyselleşmenin ön plana çıkması belirgin olarak hissedilmektedir. Oysa sosyal olarak sürdürülebilir toplumlar, toplum ruhunu benimsemiştir ve eşitlikçi, çeşitli, bağlı, demokratik ve yüksek yaşam kalitesine sahiptir.¹⁰ Sosyal sürdürülebilirlik, sosyal etkileşimi, kültürel zenginliği arttıracak program ve süreçlerin geliştirilmesi üzerine odaklanmıştır.¹¹

Bu konunun mekana yansımaları çok kolay olmamakla birlikte, sosyal etkileşimlerin olduğu, insanların birbirleri ile kuvvetli bağlar kurabildiği kamusal mekanlarda sosyal sürdürülebilirliği tanımlayabilmek mümkündür. Bu konudaki değerlendirmeler gözleme dayalı, gözlemcinin yaptığı çevresel ve görsel değerlerin analiz edilmesidir. Bu analizler yapılırken önem verilen değerler ise aşağıda açıklanmıştır. Bu bölüme kadar kimlik ve yerellik konuları tartışılmıştır. Bu bölümden sonra ise sosyal sürdürülebilirliği destekleyecek diğer öğeler analiz edilecektir.

Canlılık (vitality): Ana caddedeki aktivite düzeyinin yüksek olması, caddenin yoğun olması, ziyaretçiler için cazibe alanı oluşturmalarıdır.¹² Caddeler ve kaldırımlar, bir kentin ana kamusal alanları olarak sosyal açıdan en canlı organlarıdır. Bir kent düşünüldüğünde öncelikle caddeleri aklı gelir. Eğer caddeler çekici ise kent çekici, eğer caddeler boşsa, kent ölü olarak nitelendirilir.² Sadece sosyal boyut değil ekonomik boyut da çok önemlidir.

Hayatta kalabilirlik (viability): Ana caddenin karlılığını sürdürebilme, yatırımı destekleme kapasitesidir. Yeni

Tablo 2. Ticaret alanlarının aldıkları puanlar

	Bölge	Puan
Kızılay	Toplam dükkan sayısı	1293
	Yerel markalar	978
	Ticaret sınıfı	15
Tunalı Hilmi -Arjantin Caddesi	Toplam dükkan sayısı	427
	Yerel markalar	332
	Ticaret sınıfı	15
Anafartalar Caddesi	Toplam dükkan sayısı	661
	Yerel markalar	591
	Ticaret sınıfı	14
Ankara Geneli	Toplam dükkan sayısı	2381
	Yerel markalar	1901
	Ticaret sınıfı	15

Tablo 3. Caddelerin ulaşım analizi

Alışveriş caddesi adı	Uzunluk (km)	Yol kademelenmesindeki durumu (derece)	Cadde genişliği (m)
Anafartalar Caddesi	1.30	2	14-24
İzmir Caddesi	0.47	3.derece (kısmen yaya yolu)	5-15
Atatürk Bulvarı	1.46	1	30
Gazi Mustafa Kemal Bulvarı	0.75	1	16
Ziya Gökalp Caddesi	0.77	1	16
Sakarya Caddesi	0.30	3. derece yaya yolu	20
Mithatpaşa Caddesi	0.74	2	14
Necatibey Caddesi	0.89	2	14
Tunalı Hilmi Caddesi	1.24	2	10
Arjantin Caddesi	0.39	2	10
Meşrutiyet Caddesi	0.74	2	12

Ankara Büyükşehir Bld. Trafik Pl. Daire Bşk. verileri

yatırım kararları ile yeni mağazalar açma, hayatta kalabilirliği sağlama ekonomik açıdan en önemli ölçüttür.¹⁴

Farklılık (distinctiveness): Özgün, farklı, tarihsel kökleri olan, otantik, iyi hissettiren, aidiyet ve sorumluluk duyguları uyandıran yerler ve ürünler ana caddeleri diğerlerinden ayırt ettirecek, farkına vardıracaaktır.¹

Mekan duygusu (sense of place): Mekan duygusu, bir yere bağlanma, insanlar ve o mekanlar arasında bir ilişki, zaman ve mekandaki değişimleri takdir etme, kültürünü, tarihini benimseme, kendini evinde gibi rahat hissetme anlamına gelmektedir. Dolayısıyla doğal ve kültürel mirasın önemli bileşenlerini korumak, okunurluğu arttırmak mekan hissini de arttıracaktır.¹³ Ekonomik yönden küreselleşme, standart ürünler, yerel peyzajla, ekosistemle, tarihle, kültür ve toplumla bağlantısı olmayan kentsel çevre ve mekan duygusunu zayıflatmaktadır.¹⁴

Eğlence, keyif (conviviality): İnsanlar ve çevreleri arasında özerk ve yaratıcı ilişkiler amaçlı aktiviteler de sosyal memnuniyetler olarak tanımlanabilir. Sokak gösterileri, partiler, danslar, küçük grup gösterileri, toplu bir eylem için sosyal kenetlenme bunun içinde sayılabilir. Bu aktiviteler kamusal mekanlarda, ana caddede, meydanda, parklarda, halk eğitim merkezlerinde vb. yerlerde yapılmaktadır. Bu tip eylemlerde insanlar daha çok kaynaşmaktadır.¹⁵

Anlam (meaning): Lynch'in The Image of The City kitabının ilk sayfasında (1960)¹⁶ 'her kentlinin zihninde kenti oluşturan parçalarla ilgili imgeleri vardır ve bunlar anı ve anlam taşıy' yazmaktadır. Rapoport (1982)¹⁷ 'kişilerin değişik amaçlarla gittikleri mekanlardan değişik anlamlar çıkarırlar' tespitini yapmıştır. Anlam, ina-

nış, kültürel yapı, dünya görüşü, felsefe, din vb. faktörlerden etkilenmektedir. Anlam, kimliği destekler. Belli yapılar belli nirengiler olarak değişik kültürlerle değişik şeyler ifade eder. Tarihi, kültürel mirasın, geleneksel dokunun kentliyi olumlu etkilediğini söylemek mümkündür.¹⁸

Ana caddelerdeki alışveriş aktiviteleri ve bunun getirdiği kalabalık sosyal etkileşimi tetiklemekte, bu canlılık akşamları devam etmekte, ana caddeler mekan duygusuna katkıda bulunmaktadır.

Kızılay

Kızılay bölgesinde gündüz 3 milyonluk bir nüfus bulunmaktadır. Burada taşıt alanlarının yoğunlukta olduğu ve ana caddelerde yayalar için sosyal mekanların sınırlı olduğu söylenebilir (Tablo 3). Bu nedenle de Kızılay daha çok insanın geçiş noktası olarak ya da alışveriş amaçlı kullandığı bir mekandır. Ancak Kızılay'daki en önemli yapılardan olan Ankara'nın ilk gökdelenlerinden Emek Büro İşhanı kullanılmamaktadır. Bu da kent merkezinin canlılığını azaltmaktadır. Ankara'nın kent merkezinde yayaların kullanımına sunulmuş ve sosyal sürdürülebilirliğin en önemli mekansal unsurlarından olan tanımlı bir yaya meydanı bulunmamakta, onun yerine taşıtların kullandığı bir kavşak yer almaktadır. Bu kavşak, trafik odaklı olsa da, çevresinde yer alan YKM Binası, bankalar ve Soysal Pasajı gibi yaya trafiğini

⁹ The Report of the Brundtland Com., 1987.

¹⁰ Assefa ve Frostell, 2007.

¹¹ Nahapiet ve Ghoshal, 1998.

¹² Baker ve Wood, 2010.

¹³ Newman ve Jennings, 2008.

¹⁴ Wheeler, 2004.

¹⁵ Banerjee, 2001.

¹⁶ Lynch, 1960.

¹⁷ Rapoport, 1982.

¹⁸ Tweed ve Sutherland, 2007.

trafiği açısından da hareketlidir. Cadde üzerinde üçüncü mekanlar fazladır. Kafelerin yanı sıra cadde üzerinde bulunan mağazaları alışveriş amaçlı ziyaret eden yaya ve kaldırım üzerinde bazı alanlardaki sokak müzisyenleri de caddenin canlılık kazanmasını sağlamaktadır.

Kuğulu Park, Tunalı Hilmi Caddesi'nin sosyal yaşamına önemli katkıda bulunmaktadır. Küçük bir alan kaplamasına rağmen (0,2 ha) anıt ağaçları, Tunalı Hilmi Bey Heykeli, kuğuların yüzdüğü havuz ve etrafındaki oturma birimleriyle çekici bir dinlenme alanıdır. Belediye'nin ve çeşitli derneklerin önemli günlerde yaptıkları etkinliklerle süslenen ve daha canlı bir yapıya bürünen Kuğulu Park her ne kadar etrafında hızlı bir trafik olsa da Tunalı Hilmi Caddesi'ne canlılık veren önemli bir etkinlik- eğlence alanı ve dinlenme mekanı olarak hizmet vermeye devam etmektedir (Şekil 10).

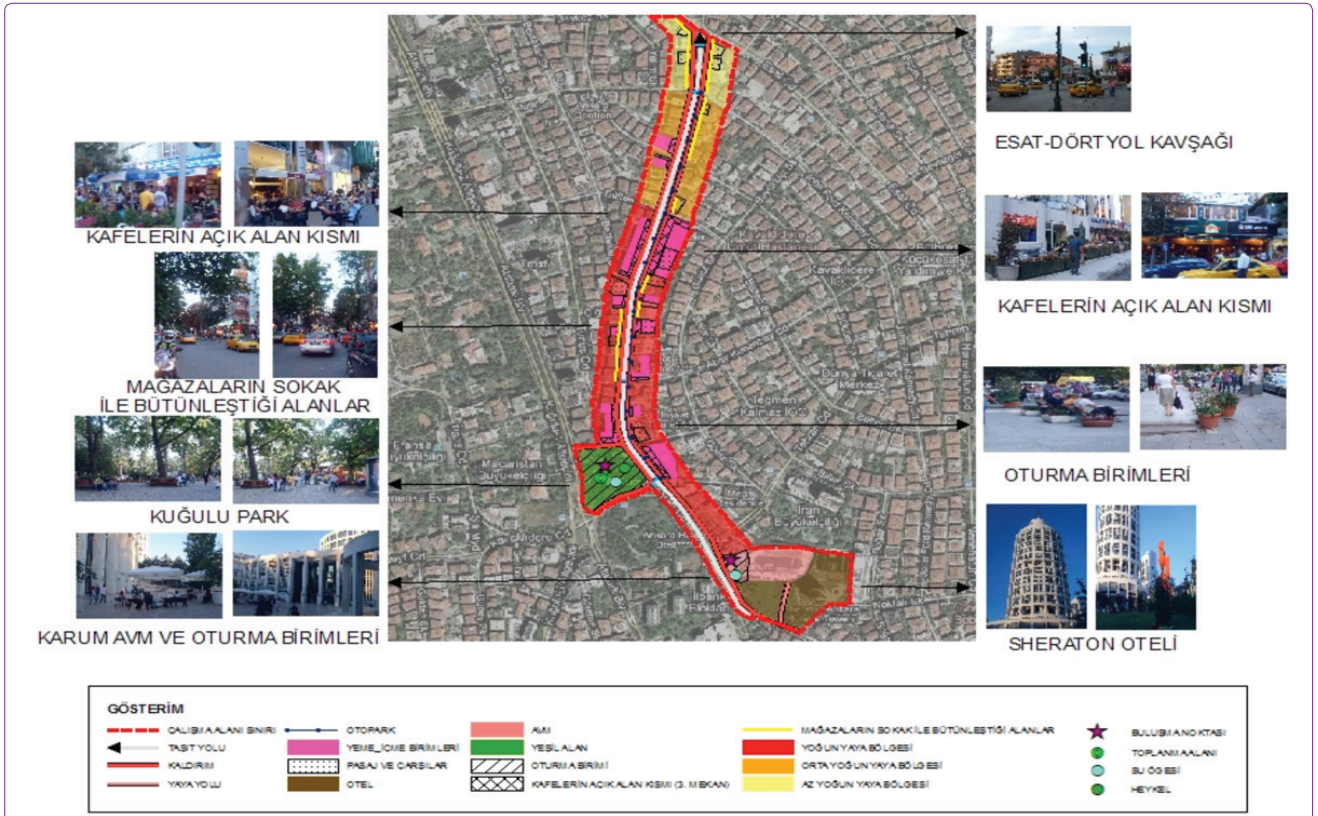
Tunalı Hilmi Caddesi'nin bir devamı niteliğinde olan ve çevresinde genelde yüksek gelir grubundaki kişilerin oturduğu Arjantin Caddesi ise daha çok prestijli giyim mağazalarının ve kafelerin bulunduğu bir caddedir. Burası da hem taşıt hem de yayalar tarafından kullanılmaktadır. Üçüncü mekan sayısı burada da fazladır. Arjantin Caddesi'nin Tunalı Hilmi Caddesi ile kesiştiği alanda bulunan Karum Alışveriş Merkezi de caddenin

canlılığını arttırıcı bir unsurdur (Şekil 11). Sheraton Otelinin önündeki peyzaj düzenlemesi ve Karum Alışveriş Merkezi'nden çıkanların kullandığı yaya yolu estetik bir görüntü sergilemektedir. Cadde diğer caddelere göre daha eğimlidir. Kafelerin geniş bahçeleri ayrı bir atmosfer yaratmaktadır.

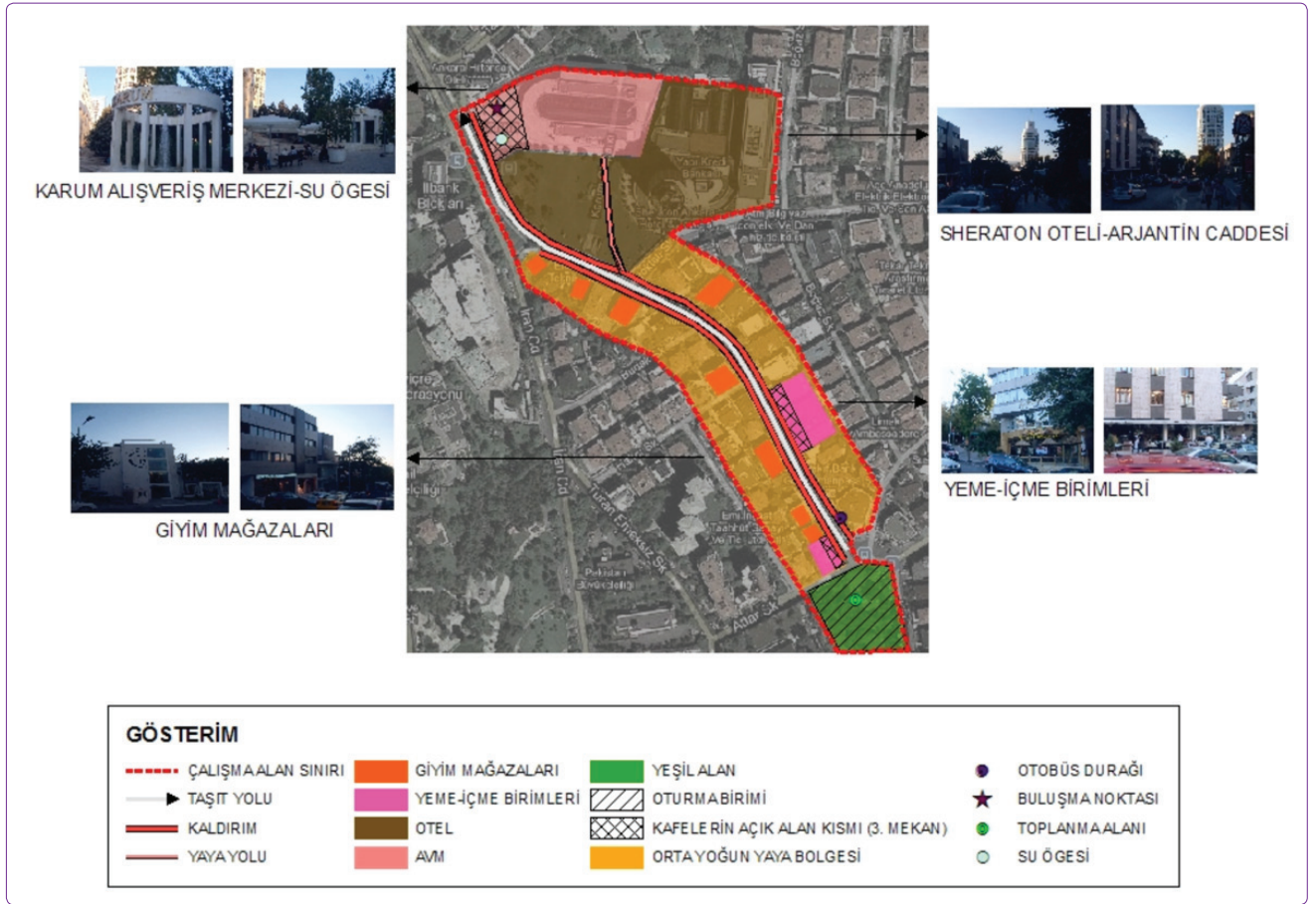
Ulus

Ankara'nın eski kent merkezi olan Ulus'un ana caddelerinden biri olan Anafartalar Caddesi Atatürk Bulvarı gibi daha çok taşıt ağırlıklı bir caddedir (Tablo 3). Buradaki yayalar da Kızılay'daki gibi daha çok bu alanı geçiş alanı olarak kullanmaktadır. Anafartalar Caddesi'nde yayaların fazla olduğu Ulus Meydanı yer almaktadır. Çevresinde meydanı tanımlayan çeşitli mağazalar yer almaktadır. Meydandaki Atatürk Heykeli Ankara'nın başkent ilan edilmesinden bu yana kentin en önemli simgelerindendir. Heykel etrafında insanlar vakit geçirmektedir. Ulus ve çevresindeki mahallelerde yaşayanların muhafazakar sosyo-kültürel yapısı nedeniyle bu meydanda vakit geçiren erkeklerin sayısı kadınlara oranla daha yüksektir.

Anafartalar Caddesi boyunca daha çok giyim mağazaları yer seçmiştir. Caddede Ulus Meydanı'nın ortası-



Şekil 10. Sosyal Sürdürülebilirlik Analizi- Tunalı Hilmi Caddesi-Kavaklıdere.



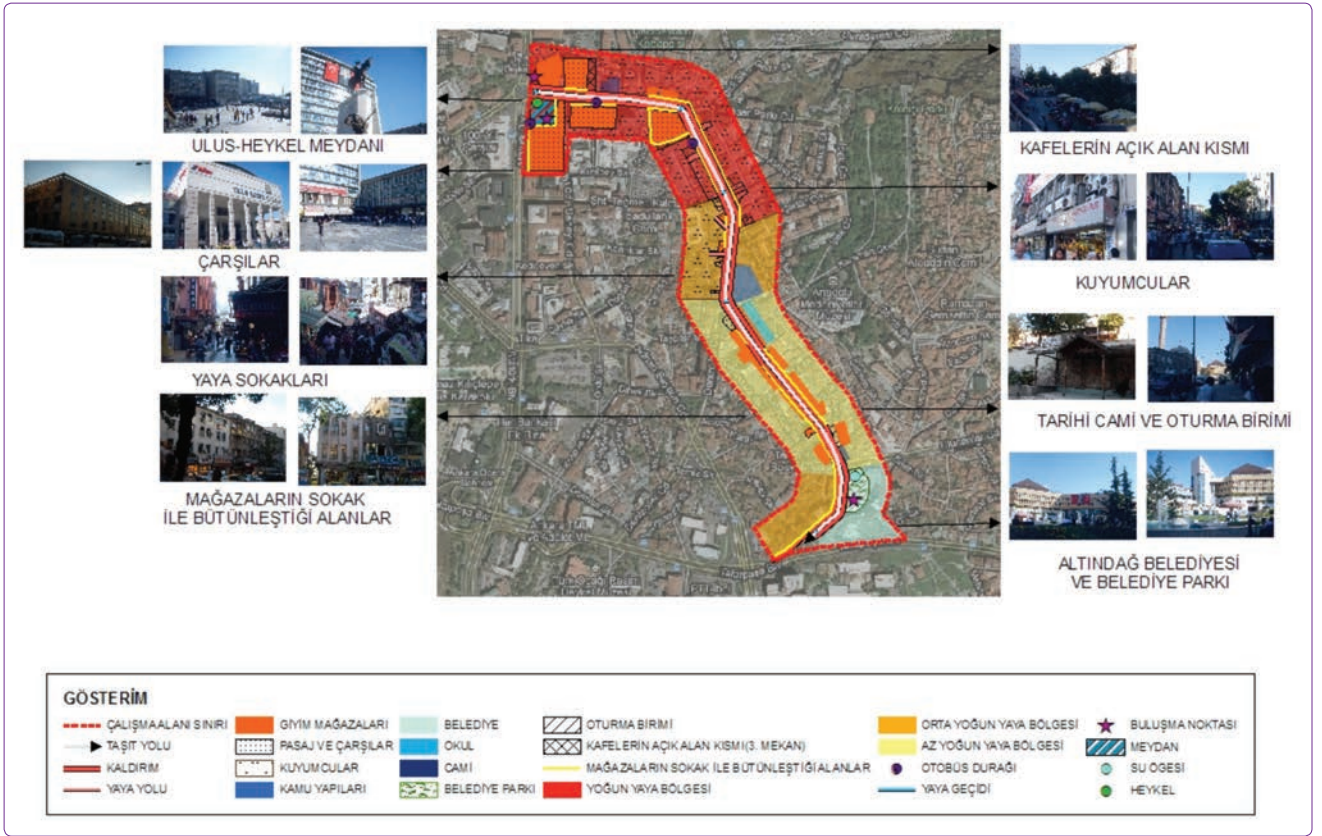
Şekil 11. Sosyal Sürdürülebilirlik Analizi- Arjantin Caddesi-Kavaklıdere.

na kadar kuyumcular bulunmaktadır. Caddenin başlangıcında yer alan Ulus Meydanı ile caddenin sonundaki Altındağ Belediye Parkı insanların çok kullandığı kamusal alanlardır. Bu alanların yanı sıra meydan civarında bulunan çarşılar ve bazı yaya sokakları da canlı mekanlardır. Cumhuriyet’le özdeşleştirilen Ulus ve Anafartalar Caddesi üzerinde Cumhuriyet dönemi önemli yapıları olarak bu alanın tarihi-estetik değerini artıran mimari yapılar bulunmaktadır. Anafartalar Caddesi daha çok taşıt ağırlıklı bir cadde olup daha çok altın, döviz, giyim ve cep telefonu gibi ihtiyaçlarını karşılamak, hesaplı alışveriş yapmak için gittikleri ya da geçiş noktası olarak kullandıkları bir caddedir (Şekil 12).

Sonuç

Bu çalışma daha önce üzerine araştırma yapılmamış, Ankara kent merkezinde yapılan 15 işkoluna göre ayrıntılı ticaret sektör analizi ile marka tespit ve sınıflandırmasını kapsamaktadır. Çalışmada kullanılan tematik haritalar CBS yazılımı yardımıyla yapılmıştır. Bulgular, sosyal sürdürülebilirliğin ana kavramlarını destekler niteliktedir.

Yerellik özellikle marka sınıflaması ile ölçülebilmektedir. Buna göre AVC’lerin ticaret türü dağılımları grafik ve haritalarda gösterilmiştir. Ankara AVC’lerinde yerel işletmelerin çoğunlukta olduğu görülmüştür. Bu durum sosyal sürdürülebilirliği desteklemekte ve bireysel girişimlerin ve aile işletmelerinin sosyal sürdürülebilirliği sağlamak amacıyla yerel ve merkezi yönetimler tarafından desteklenmesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Ulusal markaların ana bulvarlarda yer alması ise kent merkezinin çekiciliğini arttırmaktadır. Yabancı markaların AVC’lerdeki varlığı diğer dünya metropolle- rindeki kadar fazla değildir. Uluslararası kahve zincirleri ve fastfood markaları gençler ve çocuklar arasında popüler olsa da geleneksel Türk mutfağının zenginliği ve fiyat açısından uygun olması tercihlerin zincir olmayan işletmeler yönünde olmasına neden olmaktadır. Kimlik açısından ise ilk defa yapılan klon kent analizi sonucunda, çalışma kapsamındaki AVC’ler içinde, en az Kızılay en fazla Anafartalar Caddesi’nin kimlikli cadde sınıfında olduğu bulunmuştur. Genel olarak Ankara’daki AVC’lerin küreselleşmeyle gelen tek tip standart klon kentler durumunda olmaması umut vericidir.



Şekil 12. Sosyal Sürdürülebilirlik Analizi- Anafartalar Caddesi-Ulus.

Canlılık incelendiğinde ise Ankara'daki tüm AVC'lerin eski önemlerini yitirmelerine ve fiziksel olarak köhneleşmiş olmalarına rağmen ticaret türlerindeki çeşitlilik de göz önünde bulundurulduğunda, eski canlılıklarını korudukları söylenebilir. Ancak, Kızılay'daki en önemli yapıların boş kalmış ya da etkin olarak kullanılmadığı da bir gerçektir. Bu durum kent merkezinin canlılığını azaltan unsurlardandır. Kentsel politika hedefleri bu tür yapıların etkin şekilde kullanılması yönünde olmalıdır. Ekonomik açıdan hayatta kalabilirlik AVC'lerdeki çeşitlilik ve ticaret türlerinin fazlalığı da buralardaki esnafın piyasada kalabilmesini sağladığı görülmektedir. Esnafın piyasada kalabilmesi sosyal sürdürülebilirliği destekler niteliktedir; böylece, AVC'lerin benimsenmesi de sağlanabilmektedir. Farklılık, mekan duygusu ve anlam kentsel tasarım uygulamalarında olması istenen bir özelliktir. Kızılay'daki taşıt fazlalığı, tanımlı bir yaya meydanı olmaması, kullanıcıların AVC'lerde sosyalleşmesini zayıflatmaktadır. Bu nedenle, Kızılay sadece bir aktarma noktası olmaktadır. Trafiğin olmadığı, güvenli, kaliteli, kullanılabilir yaya mekanları sağlandığında sosyal sürdürülebilirliğin de arttığı görülecektir. Kızılay Meydanı ve Güven Park bu amaçla kullanılabilecek önemli alanlardır. AVC tasarımında rahat yaya erişimi

mi sağlamak için caddede kullanılan bitkiler, ışıktandırma ve kaliteli kaldırımlar önemlidir. Kent merkezleri tasarımının en önemli prensipleri engelliler başta olmak üzere, gençlerin, çocukların, kadınların ve yaşlıların rahatça dolaşabileceği mekanlar oluşturmak ve onları bu caddelerde daha uzun süre tutmaktır. Yayaların rahat dolaşımı için trafiğin de özel olarak tasarlanması gereklidir. AVC'lerin sosyal canlılıklarını yitirmemeleri ve sürdürülebilirliklerini sağlayabilmeleri için kentlerin en önemli açık kamusal alanları olarak yaya trafiğinin canlı tutulması ve böylece bu alanların sosyal ve kültürel etkileşimi desteklemesi gerekmektedir.

Ankara'nın eski kent merkezi olan Ulus'un kimlikli ana caddelerinden biri olan Anafartalar Caddesi Atatürk Bulvarı gibi daha çok taşıt ağırlıklı bir caddedir. Kızılay'dan farklı olarak, burada yaya mekanı olan Ulus Meydanı yer almaktadır. İnsanlar Atatürk heykeli etrafında vakit geçirmektedir. Bu caddedeki Cumhuriyet dönemi önemli yapılar onarılmalı, çarşılar yenilenmeli, alanın turistik potansiyeli değerlendirilmelidir. Eğlence ve daha fazla zaman geçirme yeri olan Tunalı Hilmi Caddesi'nde üçüncü mekanlar artırılmalı, sokak aktiviteleri ile desteklenmelidir. Yayaların Arjantin Caddesi'ne de geçişi kolaylaştırılmalı, bu iki cadde yeşil

alanlarla güzelleştirilmelidir. Belediyelerin, esnaf birliklerinin, üniversitelerin ve diğer STK'ların işbirliği içinde bu önerileri dikkate alarak Ankara kent merkezini ve AVC'leri yeniden canlandırma çalışması yapmaları gerekmektedir.

Teşekkür

Bu makale TÜBİTAK 109K325 nolu 'Alışveriş Mekanlarındaki Değişimin Sosyal Sürdürülebilirliğe Etkisi: Ankara Örneği' isimli proje kapsamında yapılan çalışmalardan oluşturulmuştur.

Kaynaklar

- Assefa, G., ve Frostell, B., (2007) "Social Sustainability and Social Acceptance in Technology Assessment: A Case Study of Energy Technologies", *Technology in Society*, Cilt 29, Sayı 1, s. 63-78.
- Baker, R.G.V., ve Wood S., (2010) "Towards Robust Development of Retail Planning Policy: Maintaining the Viability and Vitality of Main Street Shopping Precincts", *Geographical Research*, Cilt 48, Sayı 1, s. 65-74.
- Banerjee, T., (2001) "The Future of Public Space Beyond Invented Streets and Reinvented Places", *APA Journal*, Cilt 67, No 1, s.9-24.
- Bayraktar, N., Tekel, A. ve Ercoşkun, Ö.Y., (2008) "Ankara Atatürk Bulvarı Üzerinde Yer Alan Kentsel Donatı Elemanlarının Sınıflandırılması, Değerlendirilmesi ve Kent Kimliği İlişkisi", *Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Dergisi*, Cilt 23, Sayı 1, s. 105-18.
- Jacobs, J., (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books.
- Lynch, K., (1960) *The Image of The City*, Cambridge, The MIT Press.
- Nahapiet, J. ve Ghoshal S., (1998) "Social Capital, Intellectual Capital and the Organizational Advantage", *Academy of Management Review*, Cilt 23, No 2, s. 242-66.
- Newman, P., ve Jennings, I., (2008) *Cities as Sustainable Ecosystems Principles and Practices*, Washington D.C., Island Press.
- Pendola, R., ve Sheldon, G., (2008) "Does 'Main Street' Promote Sense of Community? A Comparison of San Francisco Neighborhoods", *Environment and Behavior*, Sayı 40, 545-74.
- Rapoport, A., (1982) *The Meaning of the Built Environment: A Nonverbal Communication Approach*, Tuscon, The University of Arizona Press.
- Oldenburg, R., (1989) *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts and How They Get Through The Day*, New York, Paragon House.
- Sargın, G.A., (2009) "Öncül kamusal mekanları tasarlamak: başkent Ankara üzerine kısa notlar", *Mülkiye Dergisi*, Sayı 241, 1923-46.
- Simms, A., Kjell, P. ve Potts, R., (2005) *Clone Town Britain*, London, New Economics Foundation Publications.
- Southworth, M., (2005) "Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall", *Journal of Urban Design*, Cilt 10, No 2, s. 151-70.
- The Report of the Brundtland Commission (1987) *Our Common Future*, Oxford University Press.
- Tweed, C., ve Sutherland M., (2007) "Built Cultural Heritage and Sustainable Urban Development", *Landscape and Urban Planning*, Sayı 83, 62-9.
- Wheeler, S.M., (2004) *Planning For Sustainability: Creating Livable, Equitable, And Ecological Communities*, New York, Routledge.

Anahtar sözcükler: Alışveriş caddeleri; marka sınıflandırması; konumsal ticari envanter; sosyal sürdürülebilirlik analizleri.

Key words: *Shopping streets; brand classification; retail location inventory; social sustainability analyses.*



Kişisel Menzil Kavramı Üzerine Eleştirel Bir Okuma ve Haritalama Denemesi

A Critical Reading and an Experimental Mapping Proposal on the Concept of "Personal Reach"

Efsun EKENYAZICI GÜNEY,¹ Tülin GÖRGÜLÜ²

Bireyin gündelik yaşamda deneyimlediği kentsel sınırlar barınma, çalışma ve sosyalleşme ilişkilerinin oluşturduğu üç ana eksende şekillenmektedir. Çalışma kapsamında bu sınırlar "menzil" kavramı üzerinden tarif edilmektedir. Tarihsel süreçte bireylerin yaşantılarına yansımaları farklılık gösteren bu kavram kentleşme, ulaşım, konut üretimi gibi birçok farklı parametrenin etkisinde biçimlenmektedir. Bu parametrelerin en belirleyicilerinden olan ulaşım olgusuna odaklanan araştırma kapsamında, İstanbul üzerinden ulaşım araç ve sistemlerinde zaman içinde yaşanan gelişmeler incelenmektedir. Böylece ulaşımın kavram üzerindeki dönüştürücü etkisi araştırılmakta ve bireyin menzil örüntülerindeki değişim bu bağlamda sorgulanmaktadır. Araştırmada ulaşım alanında yaşanan gelişmelerin kentsel makroformla olan ilişkisinin kurularak kent sakinlerinin menzillerinde yaşanan değişimi daha anlaşılabilir kılabilmek için kentsel ölçekte haritalar yapılmakta, aradaki ilişki soyutlanarak görsel bir ifade üzerinden yorumlanmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi İstanbul özelinde uzun bir aradan sonra ulaşımın kentle birlikte en belirgin olarak ele alındığı dönem olarak belirlenmektedir. Bu nedenle çalışma spesifik olarak Erken Cumhuriyet Dönemi ile günümüze odaklanmakta, bu iki dönemin mevcut ulaşım imkanları ve menzil ilişkileri bağlamında karşılıklı olarak oluşturulan haritalar üzerinden bir okuma önermektedir.

The personal boundaries that an individual experiences can be figured out based on the relationship between dwelling, working and socializing as the three main axes of everyday life. The boundaries that are illustrated as the concept "personal reach" in this study, are being formulated in the influence of several parameters such as urbanization, transportation and housing. Focusing on transportation as one of the most distinctive parameters, the transformation of the transportation systems and vehicles in time are being investigated through the case study of Istanbul in the scope of this research. According to this context the transformative effects of transportation on the concept is being explored and the change of an individual's personal reach patterns are surveyed. In order to clarify the alternation mentioned, urban scale maps explaining the progress of the transportation systems are prepared to convey this progress visually. In the process of Istanbul's urbanization in time, early years of the republican era emerge as a distinguishing period in that transportation and the city co-evolve together. Accordingly, focusing on the first years of the republican era and the present days of Istanbul in particular, the survey presents a reading on the two eras' transportation opportunities regarding the personal reach concept through the maps configured.

¹Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Bina Araştırma ve Planlama Programı, İstanbul; ²Maltepe Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul. ¹Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Building Research and Planning Program, İstanbul; ²Maltepe University, Faculty of Architecture, İstanbul, Turkey.

Başvuru tarihi: 15 Mart 2013 (Article arrival date: March 15, 2013) - Kabul tarihi: 20 Temmuz 2013 (Accepted for publication: Jul 20, 2013)

İletişim (Correspondence): Efsun EKENYAZICI GÜNEY. **e-posta** (e-mail): efsuney@gmail.com

© 2013 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2013 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Giriş

Kent yaşamına katılan bireyin gündelik yaşantısında barınma, çalışma ve sosyalleşme olguları ekseninde bir sistem ağı oluşmakta; bu sistemde kişisel özellikler kadar yaşanan kentin özellikleri de belirleyici olmaktadır. Bireyin kentle kurduğu çok boyutlu ilişkide kent ve kentli karşılıklı olarak evrilmektedir. Kentin mekansal ve kültürel özellikleri, teknolojik altyapısı, konut sunumu, ulaşım faktörleri gibi birçok parametreyi barındıran bu ikili ilişki, kentte süregelen yaşantının biçimlenişini etkilemekte, kentlinin zorunlu ve keyfi aktivitelerinin toplamından oluşan yaşantısını şekillendirmektedir. Bu çalışmada İstanbul'da kentli bireyin menzilineki değişim Erken Cumhuriyet Dönemi ve 2000'li yıllar sonrasındaki süreç ele alınarak ulaşım parametresi üzerinden sorgulanmaktadır.

Bireyin kentle ve çevresiyle kurduğu ilişkilerle ortaya çıkan mesafelerin anlaşılması açısından önemli bulunan menzil, yaşantının geçtiği sınırların anlaşılabilirliğine olarak sağlamaktadır. Çalışmada, gündelik hayatın geneline yönelik bir tarif yüklenen menzil kavramı sadece bir uzaklık ölçütü olarak ele alınmamakta, kişinin barınma ve çalışma yaşantısının geçtiği çevre, sosyal aktiviteleri ve ihtiyaçlar eksenine gibi birçok anlamı içinde barındıran günden güne daralıp genişleyebilen kentsel bir deneyim olarak yorumlanmaktadır.

Ulaşım olgusu, kent sakinlerinin kentle ilişkisi bağlamında kişisel menzili biçimlendiren, değiştiren parametrelerin başlıcalarındandır. Ulaşım araç ve sistemlerinde zaman içinde yaşanan yenilik ve gelişmeler çerçevesinde bireylerin mevcut menzil örüntüleri değişmekte, sunulan alternatifler ölçüsünde kısalıp uzayan, daralıp genişleyen ve gün geçtikçe çeşitlenen esnek bir form kazanmaktadır. İstanbul örneğinden konuya yaklaşıldığında ulaşım olgusunun kentin makro gelişimini ve biçimlenişini etkileyen başlıca dinamiklerden biri olduğu, kent sakinlerinin yaşantıları üzerinde önemli bir hakimiyet kurduğu anlaşılmakta, bu olgunun bireylerin birbirleri ve kentle kurdukları ilişkileri şekillendirdiği görülmektedir. Özellikle günümüz İstanbul'unun hızla akan yaşantısında sürekli bir yerlere yetişmenin telaşını yaşayan insanların günlük yolculukları hayatlarının önemli bir değişmezidir ve bu yolculuklarda tercih edilen araç ve güzergah seçimleri kişilerin menzillerinin biçimlenişinde rol sahibidir. Bu nedenle menzil kavramının incelendiği bu çalışma ulaşım olgusu üzerinden okunmakta, araştırmanın merkezinde ise tarih boyunca birçok imparatorluğa başkentlik yapmış olan ve günümüz Türkiye'sinin hiç kuşkusuz en önde gelen kenti olan İstanbul bulunmaktadır.

Ulaşım olgusunun menzil kavramı üzerindeki dönüş-

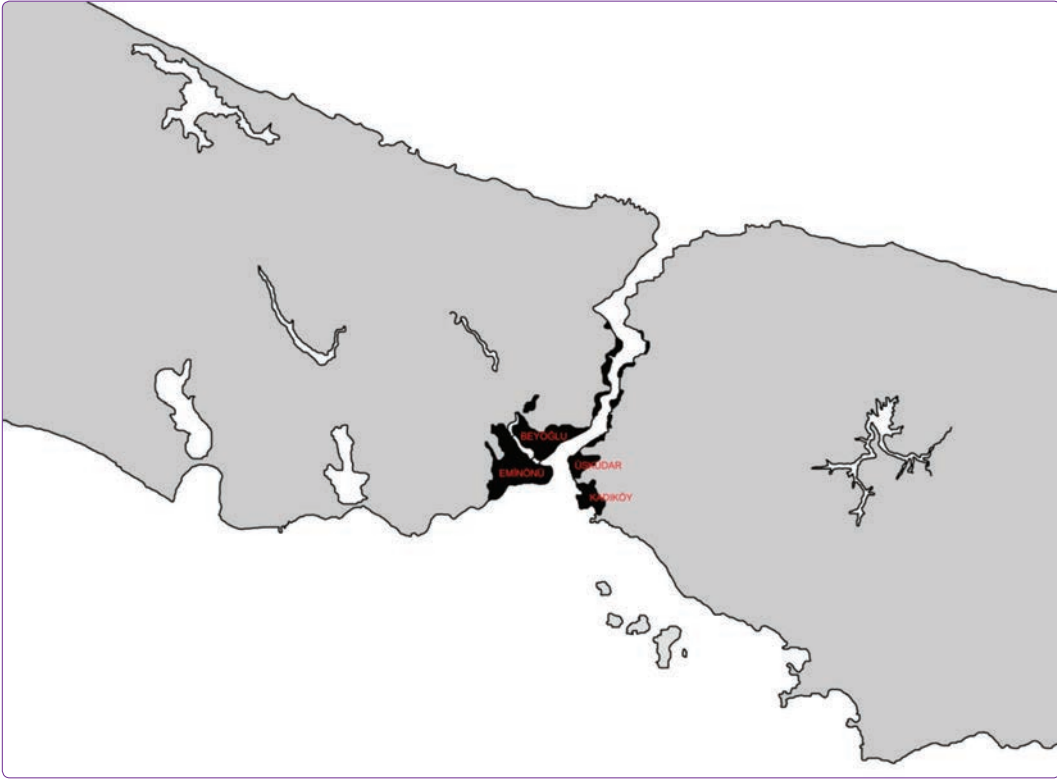
türücü etkisinin araştırıldığı çalışma kapsamında tarihsel süreçte İstanbul'da ulaşım sistem ve araçlarının gelişimi incelenerek kentli bireyin menzil örüntülerinde yaşanan değişime bu bağlamda dikkat çekilmektedir. Diğer yandan, bu değişimi daha anlaşılabilir kılabilmek için kentsel ölçekte haritalama çalışmaları yapılarak ulaşım alanındaki gelişmeler görsel bir yolla ifade edilmeye çalışılmaktadır. Böylece kentsel makroform ile ulaşım arasındaki ilişki ortaya koyulurken kent sakinlerinin menzillerinde yaşanan değişim de büyük oranda takip edilebilmektedir.

Cumhuriyet'in kurulduğu ilk yılları başlangıç alan araştırmada ağırlıklı olarak Erken Cumhuriyet Dönemi ile 2000'li yıllar sonrası İstanbul'u ele alınmaktadır. Bu noktada çalışma kapsamında dönemler arasında kentin nüfusu, demografik özellikleri, teknolojik altyapısı, makroformu, politik anlayışı gibi çeşitli özelliklerinin süreç içinde farklılaşması sebebiyle dönemler arası bir karşılaştırmanın hedeflenmediği belirtilmeli, iki dönemle ilgili kentsel dağılım ve ulaşım anlamında üretilen haritalar üzerinden bir okuma yapılmakta olduğunun altı çizilmelidir. Özetle bu çalışmada, her iki dönemde kentte ulaşım alanında yaşanan önemli girişimlerin anlaşılması ve kentsel makroformun ulaşım ekseninde değişiminin bireylerin menzilleri üzerine sunduğu yeni açılımlar farklı bir bakış açısıyla kavranmaya çalışılmaktadır.

Çalışma kapsamında öncelikle Cumhuriyet öncesi dönemde İstanbul'un kentsel sınırları çizilmekte ve kentlinin ulaşım alanında sahip olduğu seçeneklere yer verilmektedir. Ardından ağırlıklı olarak Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte İstanbul'da ulaşım konusunda yaşanan gelişmelere yer verilerek kentlinin menzili bu bağlamda sorgulanmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi ile 2000'li yıllara kadar geçen süreçte kentte ulaşım anlamında yaşanan başlıca gelişmeler bir geçiş süreci olarak ele alındıktan sonra 2000'li yıllarda ulaşım alanında gerçekleştirilen çalışmalardan bahsedilmekte, ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin menzil kavramı üzerine yansımaları araştırılmaktadır. Bireyin kentle kurduğu ilişki ağına farklı bir perspektiften yaklaşılmaya çalışılan bu araştırmada kent sakinlerinin menzil deneyimleri hazırlanan haritalar üzerinden yorumlanmaktadır.

Cumhuriyet Öncesi Dönemde İstanbul'da Ulaşım-Menzil İlişkisinin İrdelenmesi

Erken Cumhuriyet dönemine geçilmeden önce İstanbul'daki ulaşım dinamiklerinin anlaşılması ve Cumhuriyet öncesi yıllarda kentteki ulaşım sisteminin incelenmesi yaşanan değişimin kavranması açısından önemlidir. Konuya bu açıdan yaklaşıldığında Cumhu-



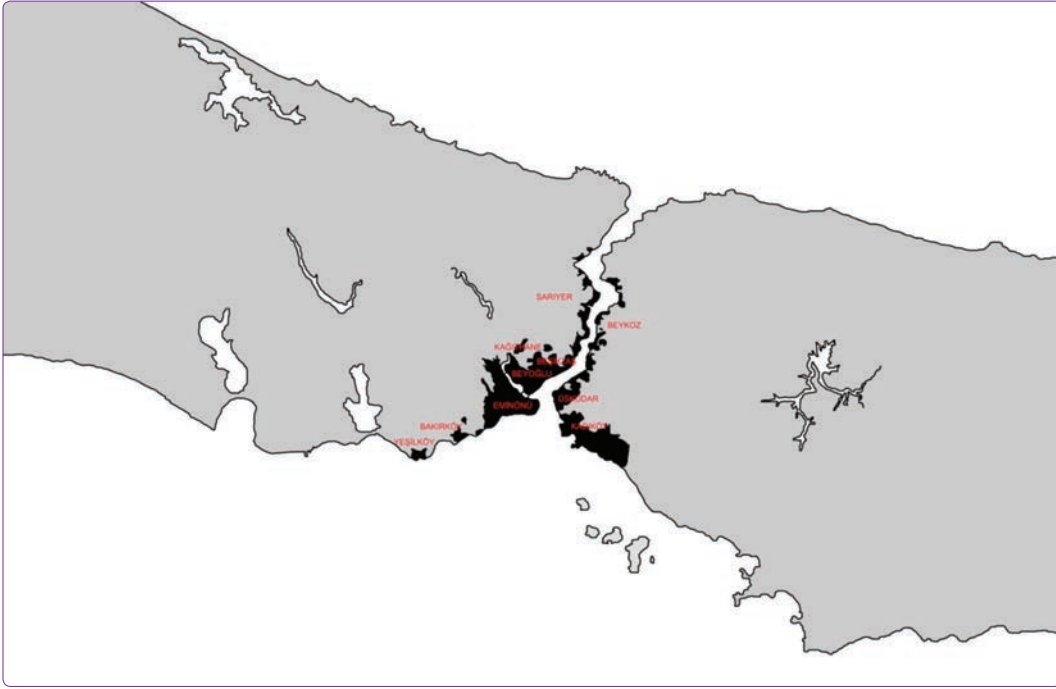
Şekil 1. 1910'lu yıllarda kent.

riyetin ilk yıllarına kadar İstanbul'daki ulaşım grafiğinin ancak atlı araba, kısmen de vapur ya da tramvayın kullanıldığı görülmektedir. Bu alanda yaşanan gelişmelerle başlangıçta tarihi yarımada, Galata ve Üsküdar'da yoğunlaşan kentsel alanlar deniz ulaşımının etkisiyle zamanla kıyılar boyunca yayılmaktadır.¹ Dolayısıyla kent genelinde kamusal anlamda kullanılabilen vapur ve tramvay hatlarının bu döneme kadar İstanbul'da yaşayan bireylerin menzillerini güzergahları ve ulaşabilecekleri alanlar üzerinden etkilediği söylenebilir. Bu perspektiften bir bakışla Cumhuriyet'in ilan edildiği ilk yıllara kadar geçen dönemde bir İstanbullunun menzili ulaşım bağlamında değerlendirildiğinde, kent içinde günlük olarak kat edilen mesafelerde bireylerin yaya olarak hareketliliğinin yüksek oranda olduğu anlaşılmaktadır. Kamu ulaşımında ise Tanzimat sonrası dönemde kurulan raylı sistemler ve deniz ulaşımında servis veren Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapur Şirketi vapurlarının bireylerin günlük hareketliliğini etkilediği, kent içindeki dolaşımda bireyin noktalar arasındaki ulaşımında bu sistemlerin güzergahları üzerinden yeni menzil oluşumlarının ortaya çıktığı görülmektedir. Diğer yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk yıllarından

beri öncelikle üst düzey mensuplarına hizmet veren, sonraları ise kullanımı genelleşen atlı arabaların da önemine değinilmelidir. Uzun yıllar boyunca kent sakinlerinin günlük ulaşımında sandallar haricinde sahip oldukları yegane ulaşım aracı olan atlı arabalar, kişilerin noktalar arası gidiş gelişlerini kolaylaştıran önemli çözümlerdendi. Sandallar ise kentsel deneyimin yaya olarak sağlanabildiği dönemlerden beri kıtalar arası iletişimi sağladıklarından sistemli bir kamu ulaşımının kurulmasından önce kentlinin yaşantısında öne çıkan en temel ulaşım araçları idi. İki kıta arasındaki iletişimin bu yolla sağlandığı düşünüldüğünde vapurlardan önce sandalların bireyin gündelik menzil örüntülerinin oluşumundaki yeri daha açık bir biçimde kavranabilir.

Kısacası Cumhuriyet'in ilanından önce başlarda yaya ulaşım haricinde sandal ve atlı arabalarla hareket edebilen kentlinin menziline bu ulaşım araçlarının imkanları ölçüsünde yaya olarak kat edebilecekleri mesafelerin dışına çıktığı ve kentsel ölçekte genişlediği söylenebilir. Böylece kent geneline verilen hizmetlerin artışı ve ulaşımın kolaylaşması ile menzilin gelişerek daha esnek bir form aldığı ifade edilebilir. Bu sebeple araştırma genelinde kişisel menzilin çeşitlilik ve esneklik kazanmasında ulaşım alanında yaşanan teknolojik gelişmelerin rolünün altı çizilmektedir.

¹ Çelik, 1998, s.68-83.



Şekil 2. 1940'lı yıllarda kent.

Çalışma kapsamında Erken Cumhuriyet dönemi ele alınan temel dönemlerden biri olduğundan bu süreçte İstanbul'da kentsel anlamda yaşanan gelişmelere yer verilmektedir. Kara ulaşımı, raylı ulaşım ve deniz ulaşımında yaşanan ilerlemelerden bahsedilen araştırmada ulaşımın kentsel ölçekte neden olduğu değişim bireyin menzil kavramı ile ilişkisi açısından sorgulanarak önceki dönemlerle aradaki fark ortaya çıkarılmaya çalışılmaktadır.

Cumhuriyet'in ilanı ve İstanbul'da Değişim Rüzgarları

Cumhuriyet'in 1923 yılında ilan edilmesinin ardından Ankara'nın başkent oluşu o zamana kadar ülke genelinde üstünlüğü olan İstanbul'da önemli değişimlere neden olmuştur.² Tarihinde ilk kez ikinci plana gerileyen kentte ülkenin yeni modernleşme odağı olarak görülen Ankara'yla karşılaştırıldığında bir statü kaybı başlamış, o döneme kadar devam eden iddialı dönem sona ermiştir.³ Bu dönemde ekonomisi durgunlaşan, nüfusu azalan kentteki ulaşım ve sanayi altyapısının düzenlenmesi kentin tekrar canlandırılması adına önem kazanmıştır. Bu noktada Tanzimat sonrasındaki dönem İstanbul'una bakıldığında kentin modernleşmesi yönünde batılı uzmanlardan yardım alma geleneğinin devamı niteliğinde 1936-1951 yılları arasında İstanbul'da bulunan Prost'un çalışmalarının öne çıktığı; kentin ve yol sisteminin biçimlenmesinde önemli rol oynadığı anlaşılmaktadır.⁴ Kentin nazım planını oluşturmakla gö-

revlendirilen Prost, çalışmalarında genel olarak kentin kendine özgü dokusunu ve mimari anıtlarını korumayı, bunlarla birlikte çağdaş altyapı sistemlerini kurmayı, ulaşımı rahatlatmayı, rekreasyon alanlarını düzenlemeyi hedeflemiştir.⁵

Kentin mekansal dönüşümünde etkin bir rol oynayan bu düzenlemeler ekseninde stratejik noktalara çözümler getirerek kent merkezini bir uçtan diğer uca duraksamadan ulaşılabilir bir modern otoyol sistemi oluşturmayı hedefleyen Prost'un çalışmaları doğrultusunda dağınık kent parçalarının bir araya getirilmesi, merkezi alanlara ulaşımın kolaylaştırılması adına çeşitli çalışmalar yapılmıştır.⁶ Böylece, kentin bir bütün olarak ele alınması ile bireyin kentsel deneyimindeki kopuk ilişki daha sistematik bir hal almış, farklı konut ve çalışma alanlarının da tanımlanmasıyla birlikte kent içinde daha hareketli bir pozisyon kazanan bireyin menzili genişlemiştir.

Erken Cumhuriyet Dönemi Ulaşım-Menzil İlişkisi

Ulaşım konusunda bu dönemde yaşanan gelişmelere bakıldığında kentte bir bütünlük duygusunu ortaya çıkarmaya yönelik çalışmalar yapıldığı ve bu durumun menzil konusunda kent sakinlerine yeni açılımlar sağladığı anlaşılmakta, bu konudaki atılımlarla kentin farklı

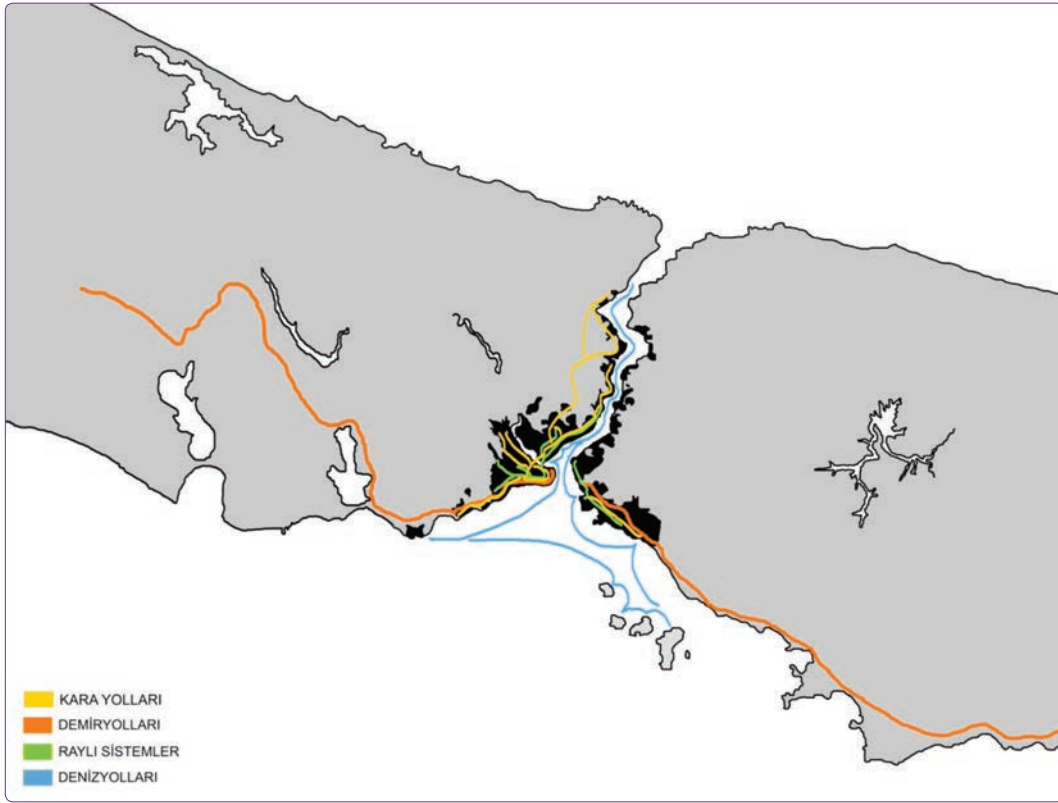
² Bilsel, 2010, s.101-165

³ Tanyeli, 2004, s.20.

⁴ Çelik, 1998, s.129.

⁵ Tanman, Bilsel, 2010, s.9.

⁶ Bilgin, Akın, vd., 2010 ve Bilsel, 2010, s.101.



Şekil 3. 1940'lı yıllarda kentin temel ulaşım hatları.

alanlarına erişimin kolaylaşp hızlanmasıyla bireylerin menzillerinin artık fiziksel olarak daha geniş ve esnek bir hal aldığı sonucuna varılmaktadır.

Çalışmanın bu kısmında Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'da ulaşım sistem ve araçlarındaki yeniliklere yer verilmekte, kentli bireyin menzili üzerine etkileri yorumlanmaktadır.

Kara Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler

20. yüzyıl başından itibaren ulaşım alanında yaşanan en önemli gelişmelerden biri olan otomobil olgusu İstanbul'da ulaşım sistemindeki yerini hızla almış, 1. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda kentteki otomobil sayısı giderek artmış, kara ulaşımında kullanılan atlı arabalar zamanla önemlerini kaybetmiştir.⁷ Diğer yandan 1920'li yıllarda kent içi toplu taşıma sistemine giren otobüslerin de hızlı bir biçimde yaygınlaşmaya başlamasıyla raylı ulaşım ile deniz ulaşımındaki mevcut güzergahların dışında kara ulaşımında yeni güzergah kalıpları ortaya çıkmıştır.⁸ 2. Dünya Savaşı'nın yaşandığı yıllara gelindiğinde birçok ülke gibi Türkiye'de de önemli bir değişim başlamış, savaştan sonra tarımın ve karayollarının modernleşmesiyle hızlı bir göç hareketi yaşanmıştır. Önemli bir göç odağı haline gelen İstanbul'da bu dönemde hızlı bir kentleşme gerçekleşmiştir.⁹ Bu

dönemde aldığı göçün de etkisiyle plansız bir biçimde büyüyen kentin mevcut kamu ulaşım sistemleri kent içi yolculuk ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalınca bu süreçte ortaya çıkan dolmuş olgusuyla ulaşımındaki açık kapatılmaya çalışılmıştır.¹⁰ Motorlu araç sayısında yaşanan hızlı artış kent içi taşımacılıkta ağırlığın raylı taşımadan motorlu araçlara kaymasını sağlamış ve hızlı kentleşmenin de etkisiyle birçok yeni yol yapılmıştır.¹¹ İlerleyen süreçte ulaşımında minibüsler devreye girmiş, iş alanları ile gecekondu alanları ve uzak mesafeler arasında ulaşım sağlayan bu araçlar, dolmuşlarla birlikte etkin bir konuma gelmiştir.¹²

Kentin çeşitli güzergahlarında seferler yapmaya başlayan motorlu araçlarla birlikte ulaşımında dengeler önceki dönemlere göre değişmeye başlamış, 1950'lere gelindiğinde kent artık atlı araba, tramvay ve vapurla desteklenen bir "yayalar kenti" formatından çıkmıştır.¹³ Ulaşımını otobüs, dolmuş ya da otomobille sağlayan kentlilerin konutlarına ya da işlerine daha yakın alanlara kadar ulaşabilmeleri için yol yapımında ana arterler

⁷ Tekeli, 2010a, s.23.

⁸ Tekeli, 2010a, s.37.

⁹ Yücesoy, Güvenç, 2010, s.12.

¹⁰ Tekeli ve Okyay, 1980, s.23-49.

¹¹ Tekeli, 2010a, s.50. ve Keyder, 2006, s.209.

¹² Tekeli, 2010a, s.61.

¹³ Bilgin vd., 2010.

kadar ara yolların da yapımına ağırlık verilmiş, kentsel dokuyu tahrip eden yeni yol çalışmaları kentin biçimlenişini etkilemiştir.¹⁴

Raylı Ulaşımda Yaşanan Gelişmeler

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte raylı ulaşım sistemi ne bakıldığında ülkedeki demiryollarının durumunun oldukça kötü olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle öncelikle Anadolu ve Avrupa Yakasındaki tramvay sistemlerine önem verilmiş ve gelişmeleri sağlanmış, ardından ülkede toplu taşımacılık yapan yabancı sermayeli şirketler devletleştirilmiş ve raylı sistemlerin tek elde toplanabilmesi için İETT kurulmuştur.¹⁵ Cumhuriyetin ilanından sonra açılan yeni hatlarla ülkenin demiryolu bulunmayan bölümlerine de ulaşımın sağlanması istenmiş olsa da 1950'li yıllarda karayollarında yaşanan gelişmeler nedeniyle demiryollarına yapılan yatırım bu süreçte tekrar azalmıştır.¹⁶

Deniz Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler

Cumhuriyetin ilanının ilk yıllarında deniz ulaşımına bakıldığında kent nüfusunda yaşanan artışa rağmen bu sistemin yaşanan ekonomik krizden etkilendiği ve vapurla yolculuk yapan kişi sayısının azaldığı görülmektedir. Bu durumdan en çok etkilenen Haliç Vapurları olmuş, şirketin faaliyeti durdurularak işletmesi belediyeye devredilmiştir. Diğer yandan Boğaziçi hatlarındaki yolcu sayısındaki düşüşünü engelleyebilmek için çeşitli önlemler alınmış; daha çok sayfiye olarak kullanılan Boğaziçi hattının canlandırılarak bu güzergah üzerinde bütün yıl oturumun özendirilmesi yönünde çalışmalar yapılmıştır.¹⁷ Bu sayede sürekliliği sağlanan deniz ulaşımı kentsel yerleşimi etkilemiş, kıyı boyunca gelişen konut alanları kentin yayılımını biçimlendirmiştir. Dolayısıyla oluşan yeni konut bölgeleri ve ulaşım olanakları bireylerin yeni menzil düzenlerine sahip olmalarını sağlamıştır.

Özellikle 2. Dünya Savaşı yıllarına bakıldığında ise şehir hatlarındaki gemilerin taşıdıkları yolcu sayılarında kent nüfusundaki artışla karşılaştırılamayacak kadar önemli bir artış gözlenmektedir.¹⁸ Bu açıdan düşünüldüğünde, yapılan yeni yollarla sağlanan sürekliliğe ve kentin parçalarının bu yolla bir araya getirilmesi yönündeki çabalara ek olarak deniz ulaşımı sayesinde de kentsel alanların yayılım doğrultularının biçimlendiği söylenebilir. Dolayısıyla motorlu araçlar gibi deniz ulaşımının da bu süreçte öne çıkarak kent sakinlerinin günlük ulaşım ağının temel bir parçası olduğu anlaşılmaktadır.

Deniz ulaşımında yaşanan bir diğer önemli gelişme olarak 1950'li yıllarda karayollarında yaşanan gelişme-

lerle birlikte otobüs ve otomobille yapılan taşımacılığın öneminin artması üzerine araba vapurlarına olan talebin de çoğalması, bu doğrultuda yeni araba vapuru hatlarının açılması olarak sayılabilir. Öte yandan aynı dönemde denizde çalışan dolmuş motorlar, ulaşım sistemindeki yerlerini almış, bu şekilde kentin iki yakasındaki çeşitli noktalar arasındaki deniz ulaşımı sağlamışlardır.¹⁹

Erken Cumhuriyet döneminde ulaşım alanında yaşanan temel yenilik ve değişiklikler üzerinden kentli bireyin menzili değerlendirildiğinde; kentin daha önce ulaşılamayan ya da ulaşımın güç sağlandığı farklı noktalara erişimin kolaylaştığı, bu sayede kentsel ölçekte yeni gündelik ulaşım mesafelerinin ve zaman-mekan ilişkilerinin tanımlandığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, gündelik yaşamın deneyimlenişinin ulaşım sistemleri ve kentin kendisinde yaşanan değişimlerin de etkisiyle evrilmesiyle yeni boyutlara ulaştığı ve menzil konusunda önceki dönemlerden farklı kavrayışların ortaya çıktığı düşünülmektedir.

Geçiş Dönemi ve İstanbul;

Kent, Ulaşım-Menzil İlişkisi

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin ardından 2000'li yıllara kadar geçen birkaç on yılda İstanbul'da belirli dönemlerde önemli kentsel çalışmalar yapılmış, bunlar ekseninde kentin metropoliten alanında farklı parametreler ekseninde birçok değişim yaşanmıştır. Yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde, belli başlı bazı kentsel projeler ile ulaşım alanında atılan adımların öne çıktığı görülmektedir. Konuya bu bağlamda yaklaşıldığında, 1950'li yılların ikinci yarısında İstanbul'da birçok çalışmaya imza atan Adnan Menderes'in imar hareketleri ile 1980'li yıllarda Turgut Özal'ın Başbakanlığı döneminde İstanbul belediye başkanı olarak görev yapan Bedrettin Dalan'ın kentsel ölçekte aldığı kararlar ve çalışmalar dikkat çekicidir. Her iki dönemde yapılan çalışmalara bakıldığında, kentin farklı eksenlerde evrildiği, süreç içinde yaşanan değişimin bu dönemde hızlanarak kentsel ölçekte temel kırılma noktaları halini aldıkları söylenebilir. Çalışmanın bu kısmında bahsedilen süreçte yaşanan gelişmelere değinilmekte ve kentlinin menzilinün değişimine/dönüşümüne katkısı olan bu noktalara yer verilmektedir.

Öncelikle İstanbul'un kentsel gelişimi/değişiminde rolü olan önemli kırılma noktalarından biri olarak başbakan Adnan Menderes'in 1956 ile 1960 yılları ara-

¹⁴ Türel, 1998, s.165. ve Tekeli, 2010a, s.1.

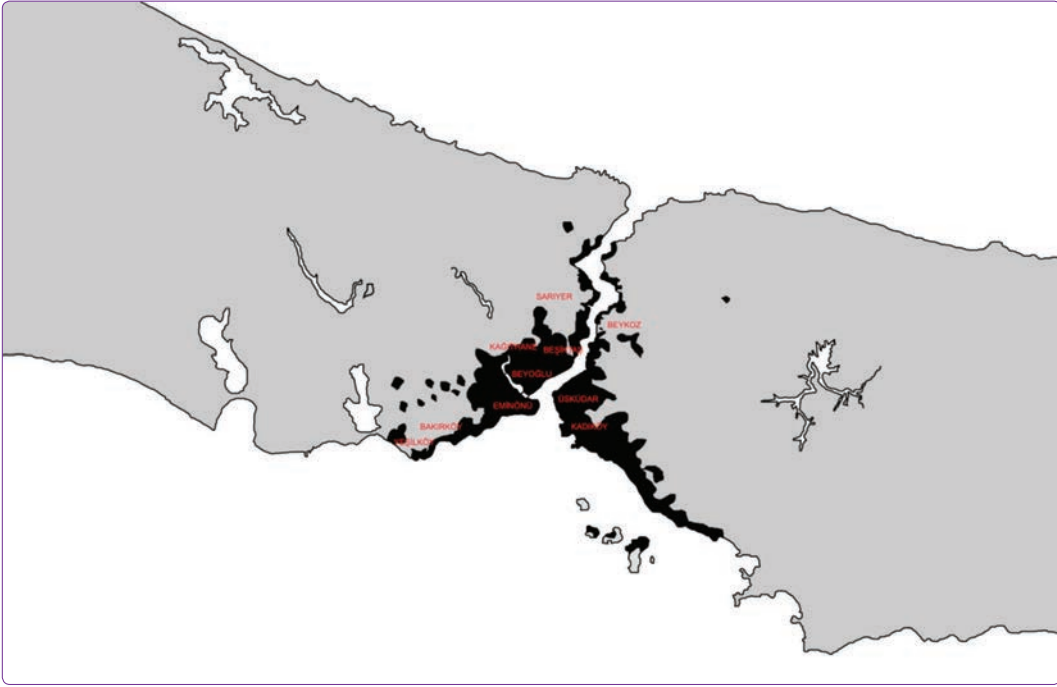
¹⁵ Tekeli, 2010a, s.37.

¹⁶ Türel, 1998, s.155.

¹⁷ Tekeli, 2010a, s.38.

¹⁸ Tekeli, 2010a, s.44.

¹⁹ Tekeli, 2010a, s.49.



Şekil 4. 1960'lı yıllarda İstanbul.

sında yaptığı imar çalışmalarına değinilmelidir.²⁰ Yağ lekeleri biçiminde büyüyen yüksek yoğunluklu kentsel dokuların geliştiği bu dönemde, ülkede aynı zamanda özel otomobil sahipliğinin artışıyla önemli trafik sorunları baş göstermiş, sorunları çözmek isteyen Menderes bu durumdan kentin imarını siyasal bir yatırım olarak kullanmak yönünde faydalanmıştır. Aynı zamanda yapılan imar çalışmalarıyla kentte ilk defa modernleşmenin yıkıcı gücü hissedilmiştir.²¹ Kamu ulaşımına antipati duyan, otomobil ve geniş caddelere meraklı olan Menderes, tarihi semtlerde geniş çaplı yıkımlar gerçekleştirerek kentin otomobille bütünleşmesini hızlandırmıştır.²² Ulaşımda raylı sistemlerin yerine motorlu araçların kullanımına yönelik önemli değişiklikler yapılan bu süreçte, kentteki raylı sistemler kaldırılarak yerlerine otobüs ve trolleybüsler kullanılmaya başlanmıştır.²³ Sürekli tekrarlanan “Trafik su gibi akması” söylemi kentin önemli konularından biri haline gelirken bu amaçla yeni yol ağları oluşturulmuştur.²⁴ Sahil yolu, Vatan ve Millet Caddeleri ve Barbaros Bulvarı gibi birçok önemli aks bu dönemde açılmış, Londra Asfaltı ve Haydarpaşa-Pendik yönlerinde açılan yollarla kent doğu ve batı yönünde, Barbaros Bulvarı ve Büyükdere Caddesi ile de kuzeye doğru genişleşmiştir.²⁵ Menderes’in imar çalışmaları İstanbul’un çehresinin değişmesinde etkili olmuş, önceki dönemlerde kamu ulaşımı ekseninde yapılan çağdaştırma çabaları bu defa otomobil ve karayolları üzerinden yeniden gündeme gelmiş, o zamana kadar özellikle deniz ulaşımı ve

raylı sistemlerle sağlanan kamu ulaşımıyla büyük ölçüde şekillenen günlük yolculuklar kara ulaşımının özen-dirilmesi yönündeki uğraşlarla farklı bir hal almıştır. Aynı zamanda kentin farklı parçaları arasındaki kopuk ilişkinin sağlanması yönündeki çabalarla kara ulaşımı ön plana çıkarılmış, parçalı bir yapı üzerinden farklı ulaşım araç ve sistemleriyle hareket edebilen kentli daha bütüncül bir menzil biçimlenişiyle kentsel deneyiminde yeni bir adım atmıştır.

Motorlu araç trafiğinin deniz ulaşımının önüne geçtiği 1960’lı yıllarda, bu duruma kıtalar arasındaki işyeri konut dağılımındaki dengesizlikler de eklenince araçların boğazdan geçiş talebi artmış; kıtaların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak bir köprü projesi gündeme gelmiş, Boğaziçi Köprüsü’nün yapımı kentin en öncelikli ve tartışılan konularından biri olmuştur.²⁶ Kamuoyunda yaşanan tartışmalara rağmen 1973 yılında açılan köprü, kentin zaman-uzaklık matriksini değiştiren bir olgu olduğu gibi aynı zamanda ilerleyen süreçte metropoliten alanın gelişme dinamiğini belirleyen temel öğelerden biri haline gelmiştir.²⁷ Köprü’nün kullanıma açılmasıyla birlikte kentin mekansal yapısını etkileyen bir değişim

²⁰ Bozdoğan, 2010, s.143.

²¹ Tekeli, 2010b, s.169 ve Kiray, 2007, s.138.

²² Keyder, 2006, s.208.

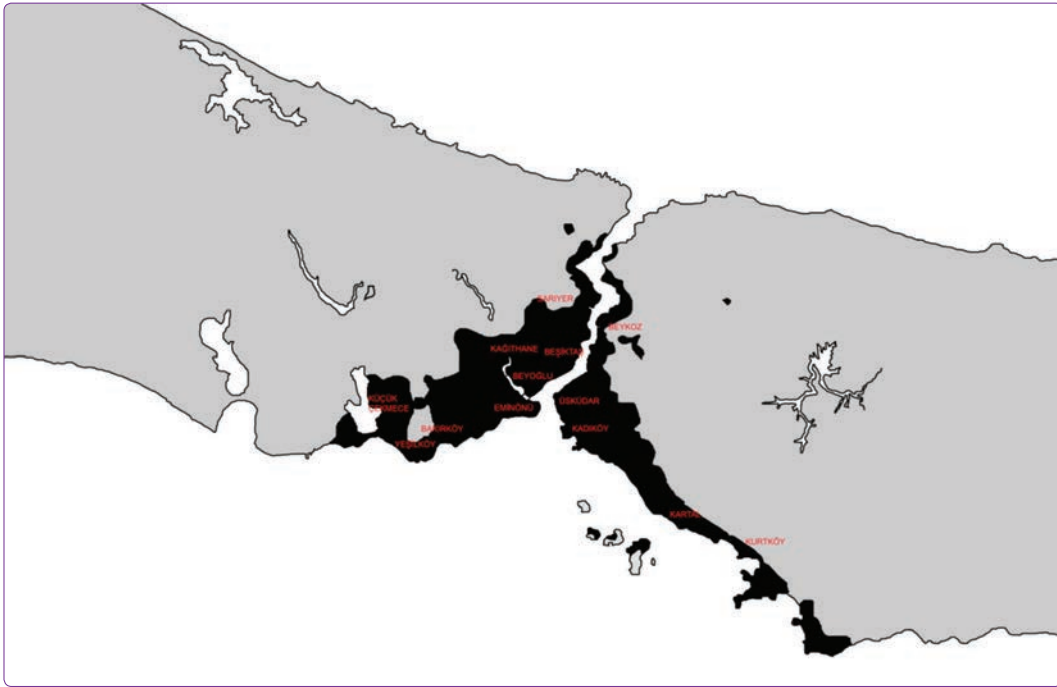
²³ Murat, Şahin, 2010, s.217.

²⁴ Akpınar, 2010, s.167-199.

²⁵ Boysan, 2010, s.91.

²⁶ Tekeli, 2010a, s.50-62.

²⁷ Tapan, 1998, s.85.



Şekil 5. 1970’li yıllarda İstanbul.

olarak kent içi ulaşımında 1. Çevreyolu'nun başat aks olarak rol oynamaya başlamasıyla kentsel biçimlenişin doğrultusu zaman içinde değişmiştir. Böylelikle kentin farklı noktaları arasındaki mesafelerin kat ediliş süreleri değişime uğramış, kentsel büyüme ve mekansal biçimlenme konularında yeni eğilimler doğmuş, köprü ve çevre yoluyla birlikte kent karayolları doğrultusunda genişleme eğilimine girmiştir.²⁸ Böylece İstanbulluların menzilleri yeni yollar ve köprüyle birlikte farklılaşarak genişlemiş, ağırlıklı olarak kara ulaşımının etkisinde yönlenmeye başlamıştır.

1980’li yıllara gelindiğindeyse dışa dönük bir politika izlemeye başlayan ülke, dünya çapındaki akışlara kendini iyice açarak hızlı bir dönüşüm sürecine girmiş, İstanbul insan, para, mal ve simge akışlarının yoğunluğunun en çok hissedildiği kent olmuştur.²⁹ Ancak ülke genelinde liberalleşmenin etkilerinin hissedilmeye başlanmasıyla İstanbul’la ilgili yapılan çalışmalarda planlama olgusu geri planda kalmıştır.³⁰

Bu yıllarda belediye başkanı olan Bedrettin Dalan'ın gerçekleştirdiği projelerin kentin biçimlenişi ve ulaşım konusu üzerinde önemli yansımaları olmuştur. Dalan'ın ele aldığı en önemli proje günümüzdeki kentsel dönüşüm projelerinin başlangıcı olarak değerlendirile-

çalışmamız Haliç’i temizleme projesidir.³¹ Bunun yanı sıra ulaşım konusunda da öncü projeler üzerinde çalışılmış; Tarlabaşı Bulvarı, Boğaz’daki kazıklı yol, Kadıköy-Maltepe sahil yolu açılmıştır.³² Böylece kentin iki yakasındaki kara ulaşımının rahatlatılması açısından atılan adımlarla, kent sakinlerinin ulaşımının sürekliliği sağlanmaya çalışılmıştır. Menzil konusu bağlamında yapılanlar değerlendirildiğinde, bu dönemlerde metropoliten alanın gelişmesi ve ulaşım alanında yaşanan yeniliklerle kişilerin kent içinde deneyimleyebildikleri bölgelerin genişlemiş olduğu söylenebilir, ulaşımın kolaylaştırılmasının hedeflenmesiyle kent sakinlerinin menzillerinin özellikle iki yaka arasındaki ilişkinin köprülerle kuvvetlenmesi ve karayollarında yapılan çalışmalarla genişleyerek çeşitlendiği öngörülebilir.

Öte yandan zamanla kentin karmaşılaşması ve desantralizasyona uğramasıyla ulaşım problemi artmış, bu sorunların özel otomobil kullanımını arttıran politikalara çözülemeyeceği gerçeğinin gün yüzüne çıkmasıyla kentin ulaşım sorunlarına çare arayışı olarak 1960'lı yıllarda kaldırılan raylı sistemler tekrar kentin ulaşım ağındaki yerlerini almış ve metro, hafif metro, cadde tramvayı, föniküler sistem ile teleferiklerin işletmeciliğini sağlamak üzere 1988 yılında İstanbul Ulaşım A.Ş.

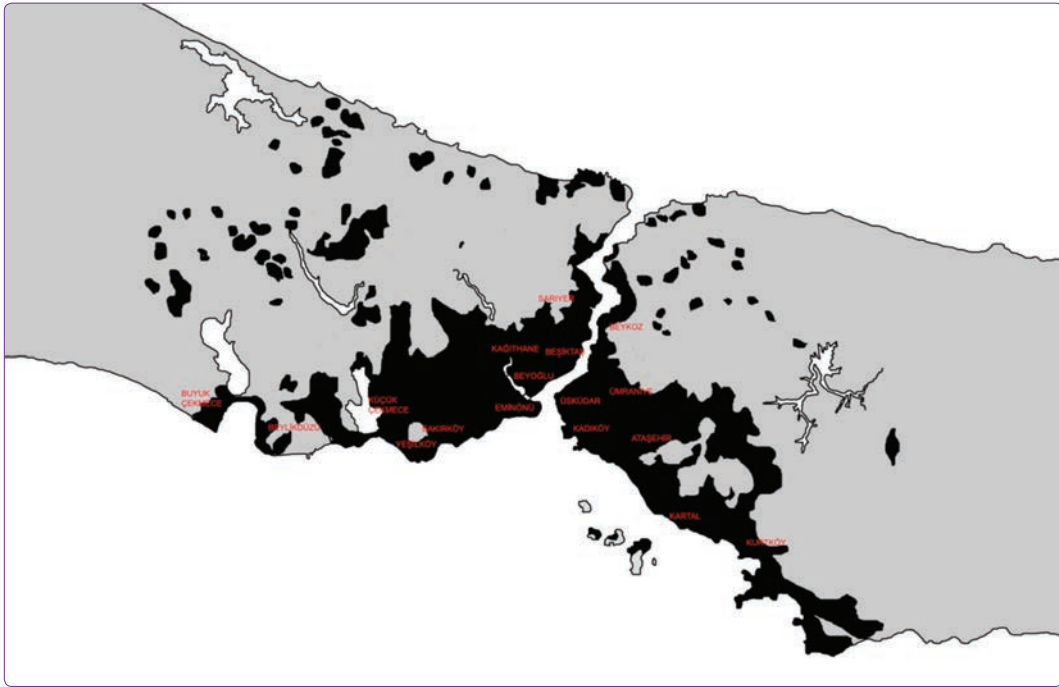
²⁸ Murat, Şahin, 2010, s.218.

²⁹ Tekeli, 2010b, s.171 ve Keyder, 2006, s.220.

³⁰ Tapan, 1998, s.87.

³¹ Enlil, 2011, s.17.

³² <http://www.haber3.com/istanbul-trafigi-icin-8220ic-ring8221-projesi-200609h.htm#ixzz1uMikDd00>.



Şekil 6. 1990'lı yıllarda kent.

kurulmuştur.³⁰ 1990'lı yıllardan başlayarak günümüze kadar bu konuda hummalı çalışmalar yapılmış, birçok raylı sistem hattı etap etap açılarak kent sakinlerinin hizmetine sunulmuştur.

2000'li yıllara gelmeden İstanbul ölçeğinde ulaşım alanında gerçekleştirilen bir diğer önemli gelişme ise kentin ikinci köprüsü olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün 1988 yılında açılmasıdır. Bu köprü'nün etkisiyle kuzeye doğru genişleyen kentte yeni sanayi ve konut alanları tanımlanmış, plansız kentleşme ve araba sahipliğinin artışıyla kent çeperleri genişlemiştir.³⁴ Kent içi ulaşım sorununa kısa vadeli çözüm getiren yol, kavşak, köprü vb. yapım çalışmaları uzun vadede özel otomobil sahipliğini teşvik etmiş, köprü'nün açılmasıyla kentsel yapıda önemli değişiklikler meydana gelmiş; özellikle çevreyolu bağlantıları üzerinde yeni iş merkezleri ve alt merkezler oluşmuştur.³⁵ Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, TEM ve E-5 bağlantılarıyla kuzeye doğru hızla genişleyen kentin etrafına yeni konut alanları, alışveriş merkezleri, sanayi parkları, araştırma alanları kurulmuş, otomobil sahipliğine göre organize olan kent mekanında otomobil fonksiyonel bir ihtiyaç halini almıştır.³⁶ Böylece birkaç on yıl içinde kentin topoğrafyası önemli ölçüde değişmiştir.³⁷

Menzil konusuna bakıldığında ise özellikle otomobil sahipliğinin öne çıkmasının kişisel menzil üzerinde dönüştürücü bir etki yarattığı söylenebilir. Konut yerleşimi seçimlerinde bu durumun göz önüne alındığı, iş ve sosyal yaşantının deneyimlendiği alanlara erişilebilirlik parametrelerinin farklılaşması ile yeni yaşantı biçimlerinin olduğu ve yeni menzil kalıplarının meydana geldiği ifade edilebilir.

2000'li Yıllar Sonrasında İstanbul

2000’li yıllar sonrası İstanbul’una bakıldığında Cumhuriyet tarihinin en önemli krizlerinden biri olan 2001 krizine dikkat çekilmelidir, çünkü bu kriz sonrasında Türkiye hızlı ve radikal bir ekonomik-politik dönüşüm sürecine girmiştir. Yapılan ilk seçimlerde AKP tek başına iktidar olmuş ve yeni başlayan süreçte birçok önemli karar alınmış, özellikle İstanbul ölçeğinde etkileri hızla hissedilen bu kararlar aynı zamanda ülke çapında da bir takım pratiklerin dönüşümüne ön ayak olmuştur. Alınan kararların en önemlilerine bakıldığında çıkarılan birçok yasayla yerel yönetimlerin haklarının artırıldığı, TOKİ’nin yeniden yapılandırılarak Başbakanlığa bağlı bir kurum haline getirildiği ve ülke genelinde önemli kararlar alan bir aktör olduğu görül-

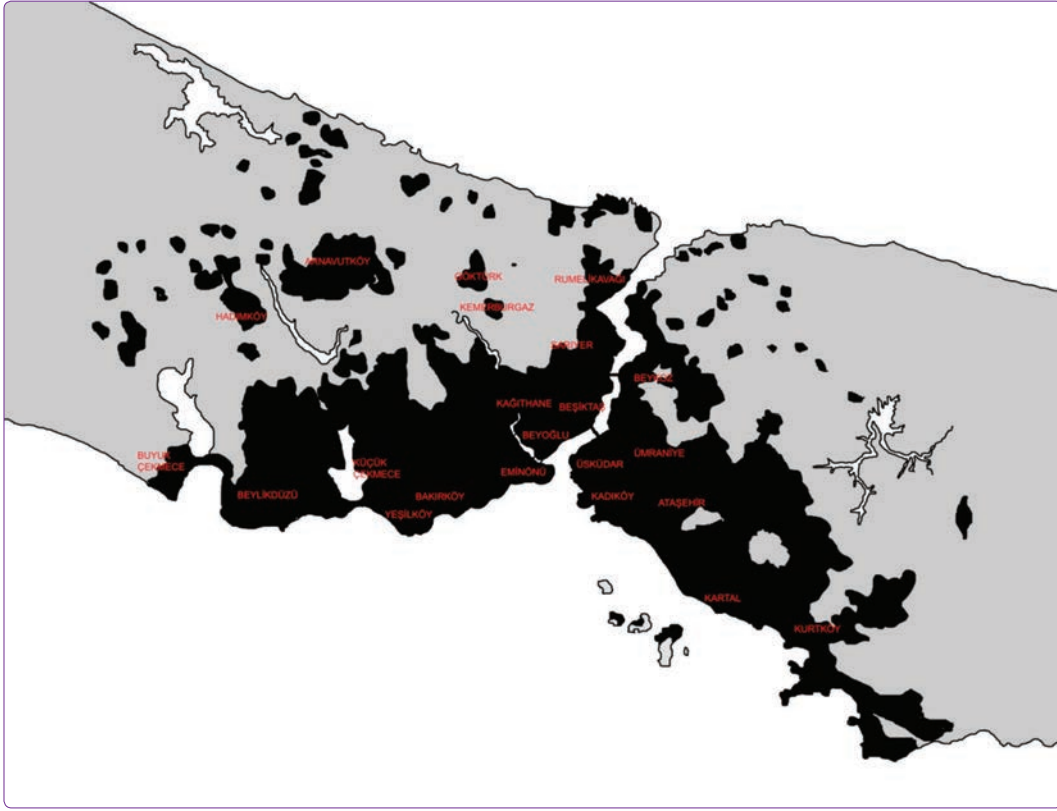
³³ Murat, Şahin, 2010, s.220.

³⁴ Uysal, 2006, s.77.

³⁵ Murat, Şahin, 2010, s.220.

³⁶ Tekeli, 2010a, s.110 ve Enlil, 2011, s.18.

³⁷ Yücesoy, Güvenç, 2010, s.13.



Şekil 7. 2010 yılında İstanbul metropoliten alanı.

mektedir. Diğer yandan kentin birçok alanında büyük konut projeleri, alışveriş merkezleri, oteller vb. inşaa faaliyetlerinin devam ettiği bu süreçte, orman alanları imara açılmış ve üçüncü köprü projesinin planlarına başlanmıştır. Ayrıca kamusal arazileri özelleştirme çalışmaları, kentsel dönüşüm projeleri, 2-B arazilerinin imara açılması gibi birçok kritik kararla devlet altyapısal, sosyo-ekonomik ve çevresel etkilerin yeterince dikkate alınmadığı bir anlayış benimsemiş, kentin çeşitli bölgelerine “mega projeler” yapılmasını hedeflemiştir.³⁸

Bu süreçte büyük çapta bir mekansal dönüşümün yaşanmaya başlandığı İstanbul, yeni çekim merkezleri ve gelişme alanlarıyla birlikte Avrupa yakasında Büyük Çekmece’nin batısına, Anadolu yakasında ise Sabiha Gökçen Havalimanı’nın doğusuna kadar genişlemiştir.³⁹ Yaşanan gelişmeler kentsel düzeni farklılaştırırken mevcut ulaşım sistemlerinin üzerinde yeni düzenlemelere sebep olmuş; günün neredeyse her saatinde yaşanan trafik sıkışıklıkları ve uzun yolculuk saatleri nedeniyle kamu ulaşımında yeni yöntemler aranmaya başlanmış,

farklı ulaşım araçlarının birbirleriyle entegrasyonunun sağlanması yönünde adımlar atılarak çeşitli ulaşım projeleri bu dönüşümü destekleyen tamamlayıcı projeler olarak sunulmuştur.

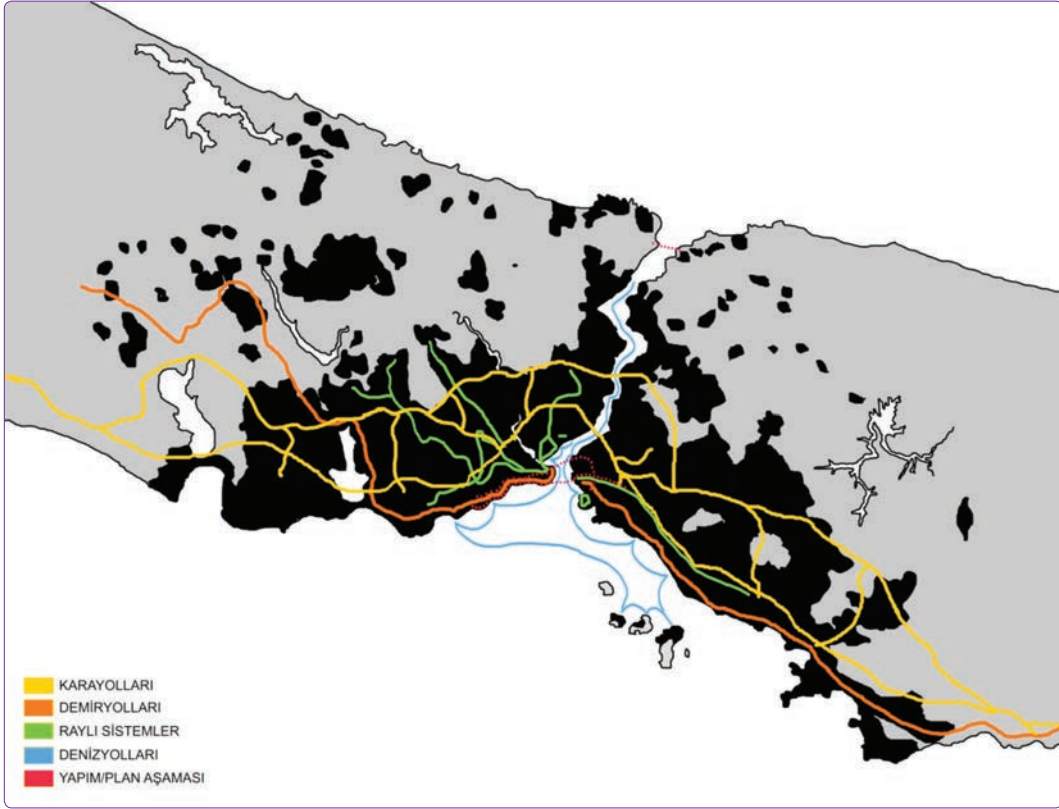
2000’li Yıllar Sonrasında Ulaşım-Menzil İlişkisinin Sorgulanması

2000’li yıllarla birlikte İstanbul ölçeğinde birçok büyük çaplı planlama çalışmaları yapılmış, metropoliten ölçekte yaşanan genişleme ve dağılım kentin mevcut düzeninde farklılıklar ortaya koymuştur. Kentin çeperlere doğru genişlemesi hem kent sakinlerinin menzillerini genişleten bir etken olmuş, hem de yeni oluşan alanlara ulaşılabilirliğin önem kazanması ulaşım alanında birçok yeni adım atılmasını gerektirmiştir. Dolayısıyla ulaşım alanında birçok proje ön plana çıkmış; otomobille ulaşımın yanı sıra kamusal ulaşımın gelişmesi yönünde çalışmalar yapılmış, trafikte yaşanan problemler yeni plan arayışlarına sebep olmuştur.

Daha önceki yılların aksine münferit çözümler yerine birbirleriyle entegre olabilen yeni bir ulaşım planlamasının hedeflendiği bu dönemde farklı ulaşım türlerinde yeni araçlar sisteme dahil edilerek kentlinin ulaşım yöntem ve araçlarında alternatiflere yönelinmiştir. Çalışmanın bu kısmında özellikle 2000’li yıllar sonrasında

³⁸ Kuyucu, 2010, s.122.

³⁹ Sönmez, 2010, s.98.



Şekil 8. 2010 yılı kent-ulaşım ilişkisi.

İstanbul genelinde gerçekleştirilen projelerin başlıca örneklerine yer verilmekte, kişisel menzilin değişimi ve çeşitliliği üzerinden bu bağlamda bir okuma yapılmaktadır.

Kara Ulaşımında Yaşanan Gelişmeler; Yeni Bir Deneyim Olarak Metrobüs Örneği

2000'li yıllara gelindiğinde İstanbul'un kara ulaşımında yaşanan en önemli gelişmelerden biri Metrobüs sistemidir. Kentin ana arterlerindeki trafik yoğunluğunu azaltmak, hızlı ve konforlu ulaşım sağlamak, seyahat sürelerini kısaltmak amacıyla kurulan sistem 2007 yılında öncelikle Avrupa yakasında çalışmaya başlamış, ardından Anadolu yakasına ulaşmıştır. İstanbul'un iki yakasını en kısa yoldan birbiriyle ilişkilendiren bu sistem zamanla banliyö hattı, hafif metro, tramvay, metro gibi farklı ulaşım sistemleriyle entegre edilerek gün içinde binlerce kişi tarafından kullanılır hale getirilmiştir.⁴⁰ 2000'li yıllar sonrasında İstanbul sakinlerinin menzillerini ulaşım anlamında etkileyen başlıca gelişmeler arasında olan metrobüs sistemi, kıtalar arası olduğu kadar Avrupa yakasındaki ulaşım matrisini de

etkilemiş, trafikte kendi şeridinde akıcı bir biçimde yol alabildiğinden güzergahı üzerinde gündelik konut-iş yolculuklarını yapan bireylerin mevcut ulaşım kalıplarında değişikliğe neden olarak yeni menzil düzenleri oluşturmaya başlamıştır.

Raylı Sistemler, Yeniden

İstanbul'un raylı sistemlerle olan deneyimi diğer ulaşım türlerine göre daha farklıdır. Tanzimat sonrasında kent içi ulaşımında kullanılmaya başlanan tramvay ya da tünel metrosu gibi erken örneklerle sahip kentte, raylı sistemler otomobilin ulaşımında yerini almasından sonra geri planda kalmıştır. 1960'lı yıllarda kaldırılan raylı sistemler yerine motorlu araç trafiğine ağırlık veren bir ulaşım çizgisi olan kentte süreç içinde belirginleşen trafik problemlerinin önüne geçilemeyince 1990'larda raylı sistemlere dönüş yaparak yeni arayışlar içine girilmiştir. Kimi zaman yer üstünden kimi zaman ise yer altından giden yeni raylı ulaşım araçları trafikte çözüm arayışının önemli bir parçası haline gelmiş, yapılanmaların birbirleriyle entegrasyonuna daha önceki dönemlerde önem verilmezken artık kent içindeki hareketliliğin sürekliliği esas alınmaya başlanmıştır.

Raylı ulaşım bağlamında bu dönemdeki gelişmelere bakıldığında Aksaray-Havalimanı arasında hizmet ve-

⁴⁰ <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=29> ve Murat, Şahin, 2010, s.236.

ren hafif metro hattı ile Zeytinburnu-Kabataş tramvayı ilk örneklerdendir.⁴¹ 2000 yılında hizmete giren Taksim-4. Levent arasında işleyen metro ile 2006 yılında açılan Taksim-Kabataş fönüküler sistemi ise İstanbul'da 21. yüzyılda raylı ulaşım sistemlerinde en önemli adımlardandır. Fönüküler sistem sayesinde Yeşilköy havalimanından sadece raylı sistem kullanılarak Taksim metrosuna ve Kabataş, Beşiktaş gibi deniz ulaşım araçlarının yoğunlaştığı bölgelere erişim yapılabilmektedir. 2006 yılında açılan modern tramvay ile de sadece raylı sistem kullanılarak havalimanı, otogar ya da Taksim-4. Levent metrosuna kesintisiz ulaşım sağlanabilmektedir.⁴² Avrupa yakasında gerçekleştirilen diğer raylı sistemlere bakıldığında ayrıca Şişhane-Hacı Osman, Başakşehir-Olimpiyatköy ve Zeytinburnu-Bağcılar metro hatları görülmektedir.⁴³ Ulaşım sisteminde yerini alan son gelişmelerden bir diğeri de 2012 yılında açılan Kadıköy-Kartal metrosudur. Anadolu yakasında önemli bir boşluğun giderileceği ve yaklaşık olarak günde bir milyon yolcu taşıyacağı öngörülen bu hattın artan trafik sıkıntısına yardımcı olması hedeflenmektedir. Ayrıca Anadolu yakasında günümüzde Üsküdar-Sancaktepe metrosunun çalışmalarına da devam edilmektedir.⁴⁴ Bu hatlar Avrupa yakasında yapılan büyük çaplı ulaşım projelerinin artık diğer yakada da gerekli olduğunun bir göstergesi olarak okunabilir.⁴⁴

Raylı sistemlerde yapılan çalışmalar genel olarak değerlendirildiğinde günümüzde Atatürk Havalimanı'ndan Kabataş'a kadar birbirleriyle entegre biçimde çalışan hatlarla kent sakinlerinin ulaşımının rahatlatılmaya çalışıldığı ve bu noktadan deniz ulaşımı ile karşı yakaya bağlantı sağlanarak Kadıköy'deki metronun kullanımıyla Kartal'a kadar ulaşımın kolaylaştırılması yönünde adımlar atıldığı görülmektedir. Ayrıca, deniz ulaşımı ve raylı sistemlerin daha sonra Marmaray Projesi ve iki yakada devam eden metro/hafif metro hatlarıyla da entegre olması ve bu sayede özellikle zirve saatlerde çok yoğun olan trafik probleminin hafifletilmesi planlanmaktadır.

Kıtalar Arası Geçiş Önerileri

Günümüzde Anadolu ve Avrupa yakaları arasında geçiş, köprüler ve deniz ulaşımı üzerinden sağlanabilmektedir; ancak bu geçişlerdeki yoğunlukların da etkisiyle yeni arayışlar üzerinde durulmaktadır. İki kıta arasındaki bağlantıyı yer altından sağlamak üzere geliştirilen Marmaray Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş Projesi

ile Avrasya Tüneli Projesi bu dönemde sunulan önemli projelerdendir. 2004 yılında inşaatına başlanan Marmaray Projesi ile iki yaka arasındaki mevcut demiryolu hatları İstanbul Boğazının altında bir tüp tünelle birleştirilerek ulaşımında yüksek kapasiteli toplu ulaşım sağlanması ve yolculuk sürelerinin azaltılarak köprülerin trafik yükünün hafifletilmesi amaçlanmaktadır.⁴⁵ Avrasya Tüneli (İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi) ile de sadece motorlu araçların geçeceği bir tünel/tüp çalışması yapılmaktadır. Harem-Kumkapı arasında yapılacak bu tünelle birlikte kentin iki köprüsü haricinde motorlu araçlara bir alternatif getirilecek ve ilk defa Boğaz geçişleri denizin altından sağlanacaktır.⁴⁶

Kıtalar arası yer altından geçişi sağlaması planlanan iki sistemin haricinde günümüzde kentin üçüncü köprü projesi üzerinde de çalışılmaktadır. Diğer iki köprüünün yapımından önce olduğu gibi bu projeye de itiraz çoktur; projenin kentin kuzeyindeki orman alanlarını, su havzalarını tüketeceği ve kenti yeni yapılaşma baskılarına maruz bırakacağıyla ilgili birçok karşıt fikir bulunmaktadır.⁴⁷ 2010 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından güzergahı Garipçe-Poyrazköy olarak açıklanan köprü dolaylarında imara ve yayılıma izin verilmeyeceği belirtilmiş olsa da geçmişteki süreçlere bakıldığında durumun akıbetinin şüpheli olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁸ Adının Yavuz Sultan Selim Köprüsü olacağı duyurulan bu köprüünün yapım çalışmalarına başlanmıştır.

Deniz Ulaşımında Yaşananlar

Günümüzde İstanbul'da deniz ulaşımında kent sakinlerine hizmet sunan araçlar şehir hatlarının vapurları, deniz otobüsleri, arabalı vapurları ve motorlar olarak sıralanabilir. İki yaka arasındaki deniz ulaşımını sağlayan bu araçlar kent sakinlerinin gündelik yolculuklarında özellikle köprülerin trafiğine girmek isteyenler ve yolculuk sürelerini azaltmaya çalışanlar tarafından sıklıkla tercih edilmektedir. Son yıllarda bu konuda yapılan çalışmalara bakıldığında vapurların yenilendiği ve sayılarının artırılmaya çalışıldığı görülmektedir. Kamusal bir sistem olmasa da deniz ulaşımında son yıllarda deniz taksilerin de hizmet vermeye başladığı, belirli bir tarifeyle bağlı olarak çalışmayan bu araçların kara ulaşımındaki taksiler gibi müşterilerine özel bir hizmet sunduğu gözlenmektedir. Diğer yandan postmodern bir örnek olarak, kentin turistik algısını artırmak amacıyla son yıllarda Boğaz'da özellikle turistlerin gezmelerine yönelik çalışan saltanat kayıklarından da bahsedilebi-

⁴¹ Murat, Şahin, 2010, s.220.

⁴² Murat, Şahin, 2010, s.225.

⁴³ <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/m4-kadikoy-kartal.aspx>

⁴⁴ Murat, Şahin, 2010, s.223-227.

⁴⁵ Murat, Şahin, 2010, s.229.

⁴⁶ Uysal, 2006, s.78.

⁴⁷ Bilgin vd., 2010 ve Uysal, 2006, s.77-78.

⁴⁸ Murat, Şahin, 2010, s.255-256.

lir. Ayrıca, deniz ulaşımının sağlandığı bazı iskelelerin yenileme çalışmalarının yapılması ve yeni marinaların açılması da bu anlamda sıralanabilecek önemli adımlardandır.

İstanbul'un 2000'li yılların başından beri tartıştığı, Karaköy'den Tophane'ye kadar uzanan sahil şeridini kapsayan Salıpazarı Liman Sahası'nın yeni oteller, alışveriş ve eğlence merkezlerini de içeren bir planlamayla kentin kruvaziyer deniz limanı olmasını öneren Galataport projesi ile son yıllarda sıklıkla eleştirilere maruz kalan Harem Bölgesi, Haydarpaşa Limanı ve geri sahalarını kapsayan Haydarpaşa Port projesi kentsel ölçekte denizle ilişkilendirilebilecek çalışmaların başlıcalarındandır.⁴⁹ Bir yandan bu kadar çok tartışılan ve itiraz edilen diğer yandansa kentin prestij projeleri olarak sunulan bu projeler henüz gerçekleştirilmemiş olsalar da kentsel dokuyu ve yaşantıyı etkileyecekleri, bu anlamda bir değişim yaratacakları söylenebilir.

İstanbul'da son yıllarda ulaşım alanında yapılan başlıca çalışmalar incelendiğinde, diğer dönemlerden farklı olarak artık ulaşım sistemlerinin entegrasyonuna önem verilen adımlar atıldığı, bireyin kent içindeki hareketini aksatmayacak şekilde alternatifler içeren çözümlemelere yöneldiği gözlenmektedir. Dolayısıyla metropoliten alandaki gelişmelerle birlikte menzili genişleyen kentli bireyin ulaşım araç ve sistemlerinde yapılan yeni düzenlemelerle gün içinde ulaşım konusundaki tercihlerinin çeşitlenebildiği bu dönemde, bireyin yeni/alternatif menziller üzerinden kentsel deneyimlerinin farklılaştığı anlaşılmaktadır.

Sonuç Yerine... Değerlendirme

İstanbulluların gündelik yaşamlarında kullandıkları farklı ulaşım türlerinde yaşanan değişimlerin incelendiği, ulaşım türlerinin birbirlerini nasıl etkilediğinin ve beslediğinin araştırıldığı bu çalışmada, İstanbul'un dönüşümünün en önemli tetikleyenlerinden biri olan ulaşım ağları haritalanmakta ve bu haritalardan elde edilen verilerle kentin morfolojik yapısındaki değişimler ilişkilendirilerek menzil kavramı üzerine okumalar yapılmaktadır.

Bu çalışmada ulaşım konusunda yapılan çalışmaların kentsel gelişimin en önemli adımlarından ve dönüşümün başlıca belirleyicilerinden olduğu ortaya konulmaktadır. Kentsel mekanlardaki değişimler ve ulaşım olguları birbirlerini tamamlar nitelikte olduğundan,

ulaşım sistemleri ve araçlarında yaşanan gelişmelerin tarih boyunca kent sakinlerinin yaşamlarının temel bileşenlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır. Ancak, İstanbul söz konusu olduğunda ulaşım alanında yaşanan değişimlerin kimi zaman morfolojik yapıyla uyumlu hareket ettiği, kimi zamansa onu kendine uydurduğu çalışma kapsamında düzenlenen haritalar üzerinden de okunabilmektedir.

Ulaşım konusunda yapılan incelemeler ve haritalar birlikte ele alınarak kentsel yayılım incelendiğinde; deniz ulaşımına vapurların katılması ile kentsel alanların vapurların rotaları ekseninde denize paralel bir biçimde gelişmesine neden olduğu, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde ise karayollarında yaşanan gelişmelerle kılcallaşarak karayolu güzergahları ekseninde yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Zamanla kentleşme sürecinin hızlı ve plansız bir biçimde artmasıyla birlikte her yönde genişlemeye başlayan kentin, yıllarca koruduğu su kenti kimliğinden koparak kara kenti kimliğine büründüğü gözlenmektedir.⁵⁰ Çoğu kez uzun vadeli olmayan ulaşım altyapı sistemleri ile bu güzergahlarda kentlilerin ulaşımını kolaylaştırmak için üretilen yeni ulaşım araç ve sistemlerinin birbirlerini beslediği kentte, sonuç olarak ortaya son derece kaotik ve rastlantısal bir ulaşım ağı ve ona bağlı olarak gelişen bir kent morfolojisi açığa çıkmaktadır.⁵¹

Bu çalışma bağlamında yapılan araştırmalar göstermektedir ki; ulaşım konusunda yaşanan gelişmeler ve uygulamalar bir yandan kentsel yapıyı etkilerken diğer yandan kent sakinlerinin yaşantılarını kentsel ölçekte ulaşılan alanlar, buralara ulaşım süreleri, sıklıkları ve kolaylık/zorlukları bağlamında da değiştirmektedir. Böylece kent ve ulaşım olgusunun eşzamanlı evrilmeleri ve birbirleri üzerindeki projeksiyonları, bireyin menzil sınırlarının oluşumunda farklı dönemlerde sunulan olanaklar ölçüsünde değişiklik göstermekte, bu sınırlara esneklik ve çeşitlilik katan bir etken olarak belirmektedir. İstanbul'da Tanzimat döneminde ulaşım alanında yapılan gelişmelere kadar kentsel hayat sadece yaya olarak, atlı arabalar ve deniz ulaşımındaki sandallarla erişilebilen yerlerde deneyimlenebilmiş, bireyin menzili de bu perspektifte biçimlenmiştir. Ulaşım altyapı ve araçlarının gelişimiyle birlikte kentsel hayat değişmiş, kent sakinleri farklı güzergahlar üzerinde çalışan raylı sistemlerin ve motorlu araçların yardımıyla istediği alanlara daha kolay erişebilme, daha hızlı mesafe kat edebilme olanağına sahip olmuş, bu bağlamda yeni menzil örüntülerinin oluşumu sağlanmıştır. Kentin çeperlere doğru yayılmaya başlamasıyla kamu

⁴⁹ Hürriyet Gazetesi, Galataport İhalesi Doğuş'un, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23299621.asp>, 8 Mayıs 2013. Milliyet Gazetesi, Haydarpaşa Port Projesine Onay, <http://ekonomi.milliyet.com.tr/-haydarpaşa-port-projesine-onay/ekonomi/ekonomide-tay/15.11.2012/1627436/default.htm>, 11 Mayıs 2013.

⁵⁰ Ünal vd., 1993, s.118-128.

⁵¹ Ekenyazıcı Güney, 2012, s.372.

ulaşımının kentin gelişimine yetişemediği noktalarda devreye yeni ulaşım araçları ve biçimleri girmiş, bunlar sistemde yerlerini aldıktan sonra kentsel form farklı bir eksende biçimlenmeye devam etmiştir. Sırasıyla açılan köprülerle birlikte kentin kontrolsüz yayılımı devam ederken kara yolu ulaşımı diğer ulaşım biçimlerinin önüne geçerek kente hükmeder hale gelmiştir. Ulaşım problemlerine noktasal ve parçacı bir yapıda yaklaşımlarda bulunulup bütüncül ve merkezi bir anlayışla konuya yaklaşılmadığından çözümler hep geçici kalmış, bir süre sonra ise işlevsizleşmiştir. Oysa, Gerçek'in de belirttiği gibi uygun aktarma noktalarının belirlenmesi ve tasarlanmasıyla birlikte entegrasyon sağlandığında kent yaşantısını kolaylaştırmanın önünün açılabilir.⁵² 2000'li yıllardan sonra İstanbul ölçeğinde bu duruma yönelik önlemler alınmaya başlanarak farklı ulaşım sistemleri arasında entegrasyon sağlanmaya dönük çalışmalar yapılmaktadır. Böylece, kent içinde kamu ulaşımını kullanarak iki nokta arasında rahatça ulaşımın sağlanması hedeflenmektedir. 2000'li yıllardan beri hızla devam eden bu entegrasyon çalışmaları doğrultusunda kenti bir uçtan diğer uca kat etmek isteyen bir kişinin en kısa sürede istediği yere gidebilmesi ve trafikten muaf olabilmesi adına farklı ulaşım araçlarıyla yeni sistemler hizmete sokulmakta, kara ulaşımına alternatifler sunulmaktadır.

İstanbul'daki ulaşım olgusunun gelişimi ve menzil ilişkisi üzerine bir değerlendirme yapıldığında; bu olgu kentsel makroformun önemli belirleyicilerinden biri olarak karşımıza çıkmakta, kentin gelişeceği yönü, değerlendirilecek kentsel alanları etkileyen ulaşım projelerinin oluşturduğu sistem ağıyla ilgili alınan kararların kent bağlamında stratejik olduğu ve kent/kentli ilişkisinde birincil derecede önem arz eden parametreler arasında bulunduğuna dikkat çekilmelidir. Bu bağlamda çalışmada ulaşımın araç ve sistemlerinin kişilerin günlük hareketleri ile kentsel deneyimlenen alan sınırlarının biçimlenişi üzerindeki etkileri vurgulanmaya çalışılmakta, ulaşımın menzil konusuyla ayrılmaz bir bağa sahip olduğunun altı çizilmektedir.

Düzenlenen haritalardan da anlaşıldığı gibi İstanbul'un metropoliten alanı gittikçe genişlemekte, dolayısıyla kent sakinlerinin hareket alanları artmaktadır. Ancak yaşanan bu genişleme kimi zaman ulaşım ağları sayesinde belirginleşirken kimi zaman ise ulaşım ağlarının kentsel ölçekte yaşanan değişimler doğrultusunda ortaya çıkmakta olduğu haritalar üzerinden takip edilebilmektedir. Bu bağlamda İstanbul ölçeğinde birbirleriyle etkileşim içinde bir değişim grafiğine sahip

olan ulaşım ve kent olgularının kentli bireyin hayatına temas ederek farklı menzil örüntülerinin oluşumuna olanak sağladığı ve gündelik yaşantının doğrultusunu belirlediği söylenebilir.

Farklı parametreler üzerinden de okunabilecek olan kentli-menzil ilişkisi bu çalışmada ulaşım olgusu üzerinden değerlendirilmektedir. Kentsel dönüşüme yönelik diğer parametrelerin en önemlilerinden bir tanesi ise İstanbul üzerine üretilen politikalarla. 1990'larda kent çeperlerinin konut yerleşmeleri açısından imara açılması, özellikle yer seçimlerinin de çevre yolları ile ilişkilendirilmesi, kentinin merkezlerden dışarıya doğru yayılmasını getirmiş; gerek menzil mesafelerinin biçimlenmesi açısından, gerek ise süre açısından ciddi değişimler olmuştur. Kent çeperlerinde bulunan bazı yerleşmeler süreç içinde giderek kentle ilişki kuran alt merkezler biçimine dönüşmeye başlayınca; işyeri-konut ilişkisi bu alt merkezlerde azalmış, ancak buna paralel olarak kent merkezlerinde uygulanan dönüşüm modelleri ve yenilemelerle aşırı pahalanan konut fiyatları, çeperlere yerleşen kişilerin merkezlere dönmelerini zorlaştırmış, kemikleşmiş bir nüfusun gün içinde trafikte geçirdiği süreyi de giderek artırmıştır. Yakın zamanda yine İstanbul için planlanan; kent merkezinin yükünü azaltacağı düşünülen yeni işlev alanları ise yine yeni yol ağları ile yeni menzillerin oluşumuna yol açacak niteliktedir ve özellikle son yirmi yılda bu menziller ile kent makroformunun değişiminin en önemli araçlarındandır.

Kaynaklar

1. Akpınar, İ.Y., (2010) "İstanbul'da Modern Bir Pay-I Taht: Prost Planı Çerçevesinde Menderes'in İcraatı", Ed: Bilsel C., Pinan P., (editör), İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, s. 167-99.
2. Bilgin, İ., Akın, G., Boysan B., Bozdoğan, S., (2010) İstanbul 1910-2010 Kent, Yapılı Çevre Ve Mimarlık Kültürü Sergisi Kitabı, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
3. Bilsel, C., (2010) "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", Ed: C.Bilsel, P.Pinan (editör), İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, s. 101-65.
4. Boysan, B., (2010) "İstanbul'un Sıçrama Noktası", Ed: Akpınar İ.Y. (editör), Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s. 81-96.
5. Bozdoğan, S., (2010) "Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış", Ed: Bozdoğan S., Kasaba R., (editör), Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, İstanbul,

⁵² Gerçek, 2006, s.64.

- Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 135-55.
6. Çelik, Z., (1998) 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
 7. Ekenyazıcı Güney, E., (2012) "A Study On The Effect Of Transportation Systems To The Evolution Of The City Image: The Case Of Istanbul", Contemporary Architecture And Urbanism In The Mediterranean And The Middle East Caumme 2012 International Symposium Global Impacts and Local Challenges Sempozyumu, 21-23 Kasım 2012, İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 372-92.
 8. Enlil, Z., (2011) "The Neoliberal Agenda And The Changing Urban Form Of Istanbul", International Planning Studies, Sayı 16:1, s. 5-25.
 9. Ercan, F., (1996) "Kriz Ve Yeniden Yapılaşma Sürecinde Dünya Kentleri Ve Uluslar Arası Kentler: İstanbul", Toplum Bilim Dergisi, Sayı 71 Kış 1996, İstanbul, s. 61-95.
 10. Gerçek, H., (2006) "Kent İçi Ulaşımında Yeni Eğilimler", Dünya Mirası Gelişmeler-Sorunlar-Çözüm Önerileri/Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, s. 64-9.
 11. Gerçek, H., (2009) "Yoğunluk", Urban Age İstanbul Konferansı, Konferans Kitapçığı, 05-06 Kasım 2009, s. 42.
 12. Keyder, Ç., (2006) "İki Sementin Hikayesi", Ed: Keyder Ç., (editör), İstanbul Küresel İle Yerel Arasında, İstanbul, Metis Yayınları, s. 206-23.
 13. Kiray, M., (2007) Kentleşme Yazıları, İstanbul, Bağlam Yayıncılık.
 14. Kuyucu, T., (2010) "Bir Mülkiyet Transferi Aracı Olarak TOKİ ve Kentsel Dönüşüm Projeleri", Ed: Akpınar İ.Y., (editör), Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s.122-135.
 15. Murat, S., Şahin, L., (2010) Düünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
 16. Sönmez, M., (2010) "Küresel Krizin İstanbul'a Etkileri ve Finans Merkezi Olma İddiası Üzerine", Ed: Keyder Ç., (editör), Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s. 95-102.
 17. Tanman, M.B., Bilsel, C., (2010) "Giriş", Ed: Bilsel C., Pinan P., (editör), İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Kataloqları 7.
 18. Tanyeli, U., (2004) İstanbul 1900-2000: Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak, İstanbul, Akın Nalça Kitapları.
 19. Tapan, M., (1998), "İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri", Ed: Y.Sey (editör), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, s. 75-89.
 20. Tekeli, İ., (2010a) İstanbul ve Ankara için Kent İçi Ulaşım Yazıları, İstanbul, İlhan Tekeli Toplu Eserleri-9, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
 21. Tekeli, İ., (2010b) "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması", Ed: Bozdoğan S., Kasaba R., (editör), Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 155-73.
 22. Tekeli, İ., Okyay, T., (1980) Dolmuşun Öyküsü, Ankara, Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği Yayınları.
 23. Türel, A., (1998) "Kent ve Ulaşım", Ed: Sey Y., (editör), 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, s. 155-71.
 24. Ünal Y., Yenen Z., Merey-Enlil, Z., (1993) İstanbul'un Kimlik Değişimi: Su Kentinden Kara Kentine, İstanbul Üç Aylık Dergi, Sayı 5, s. 118-28.
 25. Uysal, Y., (2006) "Planlama ve İstanbul", Dünya Mirası Gelişmeler-Sorunlar-Çözüm Önerileri/Teknik Kongre, 10 Şubat 2006, İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, s. 77-8.
 26. Yücesoy, E.Ü., Güvenç, M., (2010) "İstanbul'un Yeni Zamanları: 1990 Sonrası İktisadi Ve Sosyal Yapıda Değişme", Ed: Keyder Ç., (editör), Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi, İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, s. 12-20.
- ### İnternet Kaynakları
1. <http://www.iett.gov.tr> [Erişim tarihi 21 Ocak 2013]
 2. <http://www.haber3.com/istanbul-trafigi-icin-8220icring8221-projesi-200609h.htm#ixzz1uMikDd00> [Erişim tarihi 18 Kasım 2012]
 3. <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayli-sistemler> [Erişim tarihi 21 Ocak 2013]
 4. <http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler> [Erişim tarihi 1 Mart 2013]
 5. Hürriyet Gazetesi, Galataport İhalesi Doğuş'un, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23299621.asp>, 8 Mayıs 2013.
 6. Milliyet Gazetesi, Haydarpasa Port Projesine Onay, <http://ekonomi.milliyet.com.tr/-haydarpasa-port-projesine-onay/ekonomi/ekonomidetay/15.11.2012/1627436/default.htm>, 11 Mayıs 2013.
- ### NOT
- Makale içindeki haritalar birinci yazar tarafından çeşitli kaynaklar incelenerek oluşturulmuştur. Bu kaynaklar aşağıdaki gibidir:
1. Urban Age İstanbul Konferansı, Konferans Kitapçığı, 05-06 Kasım 2009
 2. Çelik, Z., (1998), 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları
 3. İstanbul 1910-2010 Kent, Yapılı Çevre Ve Mimarlık Kültürü Sergisi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010
 4. <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
 5. <http://www.sehirhatlari.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
 6. <http://www.sirketihayriye.com/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
 7. <http://www.marmaray.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
 8. <http://www.avrasyatuneli.com/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]
 9. <http://www.ido.com.tr/> [Erişim tarihi 2 Şubat 2013]

Anahtar sözcükler: İstanbul; menzil; ulaşım.

Key words: Istanbul; transportation; personal reach.

Information for the Authors

Megaron is an official publication of Yıldız Technical University, Faculty of Architecture. It is an anonymously peer-reviewed e-journal that considers for publication original articles, research briefs, book reviews and viewpoints on planning, architecture, design and construction. Priority of publications is given to original studies; therefore, selection criteria are more refined for reviews. Three issues are published annually. As from 2008 Megaron has been indexed in EBSCO Host Art & Architecture Complete. On 07.04.2008 it was recognised as national refereed journal in the Social Science Data Base of ULAKBİM by TUBİTAK.

Manuscripts may be submitted in English or in Turkish. The preferred length for manuscripts submitted is 7000 words including Notes and References for articles, or 2500-3000 words (including Notes and References) for viewpoints and research briefs. All submissions are initially reviewed by the editors, and then are sent to reviewers. All manuscripts are subject to editing and, if necessary, will be returned to the authors for responses to outstanding questions or for addition of any missing information. For accuracy and clarity, a detailed manuscript editing is undertaken for all manuscripts accepted for publication. Final galley proofs are sent to the authors for approval.

Submission of a manuscript implies: that the work has not been published before; that it is not under consideration for publication elsewhere; and that its publication in Megaron is approved by all co-authors. The author(s) transfer(s) the copyright to Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, effective if and when the manuscript is accepted for publication. The author(s) guarantee(s) that the manuscript will not be published elsewhere in any other language without the consent of the Faculty. If the manuscript has been presented at a meeting, this should be stated together with the name of the meeting, date, and the place.

Manuscript preparation: Manuscripts should have double-line spacing, leaving sufficient margin on both sides. The font size (12 points) and style (Times New Roman) of the main text should be uniformly taken into account. All pages of the main text should be numbered consecutively. Cover letter, manuscript title, author names and institutions and correspondence address, abstract in Turkish (for Turkish authors only), and abstract in English should be provided before the main text.

The cover letter must contain a brief statement that the manuscript has been read and approved by all authors, that it has not been submitted to, or is not under consideration for publication in, another journal. It should contain the names and signatures of all authors. Abstracts should not exceed 250 words.

Figures, illustrations and tables: All figures and tables should be numbered in the order of appearance in the text. The desired position of figures and tables should be indicated in the text. Legends should be included in the relevant part of the main text. Authors are themselves responsible for obtaining permission to reproduce copyright material from other sources.

References:

All references should be numbered in the order of mention in the text and should be given in abbreviated form (author, year of publication and page numbers) in footnotes. The style and punctuation of these abbreviated references should follow the formats below:

1 Kuban, 1987, s. 43.

2 Ünsal, 1972, s. 135.

3 Alkım, 1958, s. 201.

4 Having provided an overview of the literature, this section focuses on....

5 Kuban, 2002, s. 97.

The references should be listed in full at the end of the paper in the following standard form. If several papers by the same author and from the same year are cited, a, b, c, etc. should be put after the year of publication.

Journal article;

Andreasyan, H.D. (1973) "Eremya Çelebi'nin Yangınlar Tarihi", Tarih Dergisi, Sayı 27, s. 57-84.

Chapter in book;

Tekeli, İ. (1996) "Türkiye'de Çoğulculuk Arayışları ve Kent Yönetimi Üzerine", Ed.: F.Bayramoğlu Yıldırım (editör) Kentte Birlikte Yaşamak Üstüne, İstanbul, Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi Yayınları, s. 15-27.

Book;

Demircanlı, Y. (1989) İstanbul Mimarisi için Kaynak Olarak Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Ankara, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.

Proceedings;

Kılınçaslan, T. ve Kılınçaslan, İ. (1992) "Raylı Taşıt Sistemleri ve İstanbul Ulaşımında Gelişmeler", İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi, 16-18 Aralık 1992, İstanbul, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, s. 38-48.

Unpublished thesis;

Agat, N. (1973) "Boğaziçi'nin Turistik Etüdü", Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.

Internet sources should be listed at the end of the reference list in the following standard form:

<http://www.ia.doc.gov/media/migration11901.pdf> [Accessed 14 April 2008]

Manuscript submission: Please send three copies of your manuscript (including figures and tables) and an electronic copy of them in a CD to: Megaron Journal, Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Merkez Yerlesim, Barbaros Bulvarı, Besiktas, 34349, İstanbul - Turkey. Tel: +90 (0)212 2366537 Fax: +90 (0)212 2610549.

E-mail: megaron@yildiz.edu.tr



