

**MİMARLIK, PLANLAMA ve  
TASARIM ALANINDA  
AKADEMİK ARAŞTIRMA ve  
DERLEMELER**

**EDİTÖR**

**Prof. Dr. Latif Gürkan Kaya**

**Doç. Dr. Fürüzan ÇELİK ASLAN**



**DUJAF**





**MİMARLIK, PLANLAMA  
VE TASARIM ALANINDA  
AKADEMİK ARAŞTIRMA ve  
DERLEMELER**

**Editörler**

**Prof. Dr. Latif Gürkan Kaya**

**Doç. Dr. Fûrûzan ÇELİK ASLAN**



***Mimarlık, Planlama ve Tasarım Alanında Akademik Araştırma ve Derlemeler***

***Editörler:***

***Prof. Dr. Latif Gürkan KAYA***

***Doç. Dr. Fűrüzan ÇELİK ASLAN***

**Genel Yayın Yönetmeni:** Berkan Balpetek

**Kapak ve Sayfa Tasarımı:** Duvar Design

**Baskı:** Mayıs 2021

**Yayıncı Sertifika No:** 49837

**ISBN:** 978-625-7680-65-3

© Duvar Yayınları

853 Sokak No:13 P.10 Kemeraltı-Konak/İzmir

Tel: 0 232 484 88 68

[www.duvar yayinlari.com](http://www.duvar yayinlari.com)

[duvarkitabevi@gmail.com](mailto:duvarkitabevi@gmail.com)

**Baskı ve Cilt:** Vadi Grafik Tasarım ve Reklamcılık Ltd. Şti.

İvedik Org. San. 1420. Cad. No: 58/1

Yenimahalle/ANKARA

**Tel:** 0 312 395 85 71

**Sertifika No:** 47479

# İÇİNDEKİLER

<b>1.Bölüm</b>	<b>5</b>
<b>Bursa Orhangazi Meydani ve Çevresi Kentsel Tasarım Projesi</b>	
<i>Ahmet Salih GÜNAYDIN</i>	
<i>Saliha TAŞÇIOĞLU</i>	
<i>Murat YÜCEKAYA</i>	
<b>2.Bölüm</b>	<b>21</b>
<b>Sağlıklı Kent Planlaması Sürecine Sürdürülebilir</b>	
<b>Ulaşım Türlerinin Katkısı</b>	
<i>Şeyma AVCI</i>	
<i>Sedef ŞENDOĞDU</i>	
<b>3.Bölüm</b>	<b>33</b>
<b>Türkiye’de Kamunun Ürettiği Afet Sonrası Acil ve</b>	
<b>Geçici Barınma Çözümleri, 1924-2011</b>	
<i>Bülent Ünal</i>	



## –1.Bölüm–

# BURSA ORHANGAZİ MEYDANI ve ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM PROJESİ

*Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Salih GÜNAYDIN<sup>1</sup>*  
*Dr. Öğr. Üyesi Saliha TAŞÇIOĞLU<sup>2</sup>*  
*Dr. Öğr. Üyesi Murat YÜCEKAYA<sup>3</sup>*

---

1 İnönü Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

2 Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Teknik Bilimler MYO, Park ve Bahçe Bitkileri Bölümü

3 Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Mühendislik - Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü,





## 1. GİRİŞ

Kent, içerisinde yer alan yüzlerce yapı, sokak, bulvar ve meydan gibi oluşumlarının yanı sıra, kenti kurgulayan, tanımlayan kimlik öğeleri olarak ifade edilmektedir (Öztaş, 2007). Bu öğelerin en iyi sergilendiği kentsel alanlar ise hiç şüphesiz meydanlardır. Bu açıdan değerlendirildiğinde, insanların kentsel mekânı kullanma konusunda ilk keşiflerinin meydan olduğu düşünülmektedir. Konutların açık bir alan etrafında gruplandırıldığı bu sistemde meydan, dış mekânı karşı savunmayı da kolaylaştırmıştır (Krier, 1979). Kent meydanları, yapı, avlu ve bahçe, sokak bileşenleri ile birlikte bir kentin uzun yıllar boyunca oluşmuş deneyimini ve birikimini ortaya koymaktadır. Toplumsal ilişkilerin kurulması, sürdürülmesi ve toplumsal dayanışmanın yerleşmesinde, kentlilik kimlik ve kültürünün geliştirilmesinde önemli işlevler üstlenmektedir (Konaklı ve ark, 2010).

Şehirlerin hafızasının bir parçası olan tarihi kentsel alanlar, kent peyzajının temel öğesi durumundadır (Wang, 2012). Günümüzde ise değişen, sağlıksız büyüyen kentler, özgün kimliklerini, zaman ve mekân içindeki okunabilirliklerini yitirebilmektedir (Kiper, 2004). Unutulmaması gereken en önemli unsur ulusal ve tarihsel değerleri dikkate almadan gerçekleştirilen planlamaların toplumda yabancılaşma yaratmasıdır (Tunçer, 2014). Bu nedenle planlama hiyerarşisini oluşturan tüm planlama aşamalarında, kentlerin geleceğini şekillendirdiği düşünülerek kentin iyi bir şekilde analiz edilmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda kentlerin kendine has tarihi ve kültürel özelliklerinin korunarak tarihsel sürecin devamlılığı, kentsel yaşam kalitesinin artırılması ve kent kimliğinin sürdürülebilirliği sağlanabilecektir.

Bursa kurulumundan itibaren pek çok farklı medeniyete ev sahipliği yapmış ve yüzlerce yıllık birikime sahip bir şehirdir. Kent sahip olduğu bu birikimi yansıtan tarihi doku ve çevresi ile kendine özgü bir kimlik sergilemektedir. Bu bağlamda çalışmanın amacı Bursa kentinin önemli kültürel kimlik değerlerinden biri olan Ulu Cami, Orhan Gazi Cami, Kozahan'ın içinde yer aldığı Orhan Gazi Meydanı ve çevresinin, etrafındaki tarihsel ve kültür varlıkları ile birlikte yeniden düzenlenmesi, kentsel mekân kalitesinin artırılması ve koruma kullanma dengesini oluşturarak kullanıcı ihtiyaçlarına hitap edecek şekilde planlanmasıdır. Bu amaçla Bursa Orhan Gazi Meydanı ve çevresinin yeniden düzenlenmesi, kentsel katmanlar göz önünde bulundurularak değerlendirilmiştir.

## 2.MATERYAL VE YÖNTEM

### 2.1. Materyal

Çalışma alanı olarak seçilen Bursa kenti 2019 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 3 milyon 56 bin 120 nüfusa sahiptir. Sınırları içerisinde barındırdığı tarihî kent dokusu ve doğal güzellikleri ile Türkiye'nin uluslararası düzeyde kültür ve turizm merkezlerinden biridir. Yüzölçümü 11.043 km<sup>2</sup> olan Bursa 40° boylam ve 28°-30° enlem arasında yer almaktadır. Kuzeyde Kocaeli, Yalova, İstanbul ve Marmara Denizi Karadeniz, güneyde Kütahya, doğuda Bilecik, Adapazarı, batısında Balıkesir ili ile çevrilidir (Şekil 1).



Şekil 1. Çalışma alanının coğrafi konumu

Çalışmanın ana materyalini Bursa Osmangazi ilçesinde yer alan ve farklı kullanım biçimlerine sahip olmuş Orhangazi Meydanı oluşturmaktadır. Meydan, Osmanlı döneminde inşa edilen yapılar arasında yer almakta olup, kentin bütün özelliklerini yansıtmaktadır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2010).

#### 2.1.1. Bursa Kenti Tarihi ve Kentsel Gelişim

Bursa ve çevresi çok eski tarihlerden beri yerleşimlere sahne olmuştur. Bölgede 7 bin yıl öncesine uzanan uygarlıklara ait yerleşim alanları Ilıpınar höyüğü kazılarında ortaya çıkmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi,2010). Tarihi geçmişi

M.Ö. 5000’li yılların öncesine kadar inen Bursa ve çevresinin yazılı tarihi, Küçük Asya’nın geçmişindeki en önemli olaylardan biri olan Ege göçleri ile başlamaktadır. M.Ö. 546’da Lidya Devleti’nin ortadan kalkmasına dek, bölge önce Lidya Krallığı’nın egemenliğinde, ardından M.Ö. 334 yılına dek Pers egemenliğinde yaşamıştır (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013).

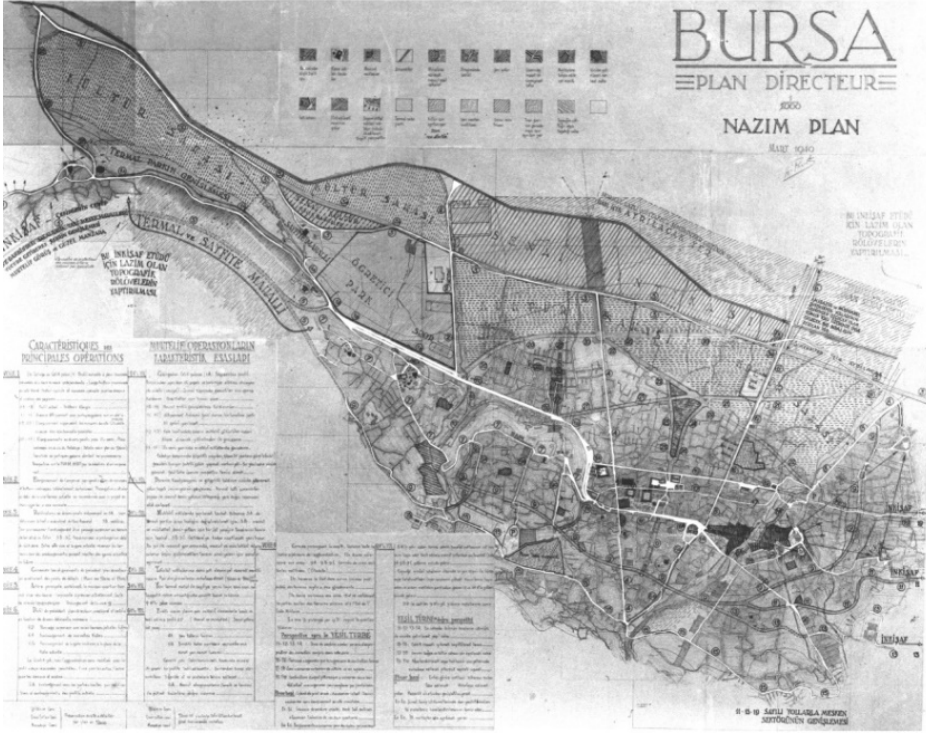
Bursa şehri, 1326 yılına kadar sadece Hisar içiyle sınırlı olup, Bitinya ve Roma döneminde şehir dokusunun bugünkünden daha sade olduğu anlaşılmaktadır. Roma dönemi Prusa/Bursa’sında, diğer büyük Roma kentleri gibi bir kütüphane, stadyum, hamam, hipodrom, üstün tapınaklar ve sütunlu bir alan bulunmaktadır. Bizans döneminde de Bursa’nın kent yapısının fazla bir değişiklik göstermediği, kamusal binaların işlev değişikliğine uğrasa da varlıklarının sürdüğü tahmin edilmektedir. Kentteki en önemli değişiklik, sarayın yanında, bir İç Kale/akropolun yapılmasıdır (Kaplanoğlu,2008).

Osmanlı devletinin ilk başkenti Bursa’da kent merkezini, yüzlerce yıl boyunca çarşı belirlemiştir. Uluslararası ticaret tüm islam başkentlerinde olduğu gibi hanlarda gerçekleşmiş ve 1330-1559 yılları arasında toplam 25 han yaptırılmıştır.1453 yılında başkent özelliğini yitiren Bursa ticaret kenti olma özelliğini sürdürmektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2010).

Bursa kentinin uğradığı istila, yangın ve deprem felaketleri sonucunda birçok tarihi yapısı zarar görmüştür.1402 yılındaki Timur istilası sonrasında, 1414 yılında da Karamanoğlu Mehmet Bey kenti kuşatmış, Orhan Camii ve çevresini yakmıştır. 1489 yılında 25 mahallesi tamamen yanan kentte, 1491 yılındaki yangında ise birçok anıt ve tarihi yapı tahrip olmuş, 1801 yılındaki yangında ise kentin üçte ikisi yanmıştır. 1520 yılındaki deprem ise kentin yarısını yok etmiş, 1855 yılındaki 7,5 şiddetindeki deprem ise konutların neredeyse tamamı tahrip olmuştur (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2010).

Bursa (Prusia) 1326’da Osmanlılar tarafından fethedildiğinde sadece kale sınırları içinde yerleşim bulunmakta iken, 1339 civarında erken Osmanlı kentleşme modeli uygulanmaya başlanmıştır. Şehir iki temel alt bölümden oluşmakta olup, bu alt bölümlerden ilki, Osmanlı valilerinin bulunduğu kalenin iç bölümüdür. İkinci bölüm ise ticari faaliyetlerin aktif olduğu kale dışındadır. Bu alanda bir ana cami, caminin yanında bir kapalı çarşı, hamamlar ve tüccarın konaklaması için hanlar yer almaktadır. İkili şehir yapısı camilerin etrafında şekillenen mahalle birimleriyle çevrelenmiş, geleneksel Osmanlı kentsel yapısı haline gelmiştir (Gönül vd., 2017).

Morfolojik açıdan, Bursa 1855 depremine kadar organik dokusunu korumuş, depremden sonra geleneksel doku içinde ızgara sistemli mahalleler ve dik açılı yollar oluşturulmuş, kentin yüzlerce yıl değişmeyen dokusunda elli yıl içinde önemli değişimler gerçekleşmiştir (Polat,2011) (Şekil 2).

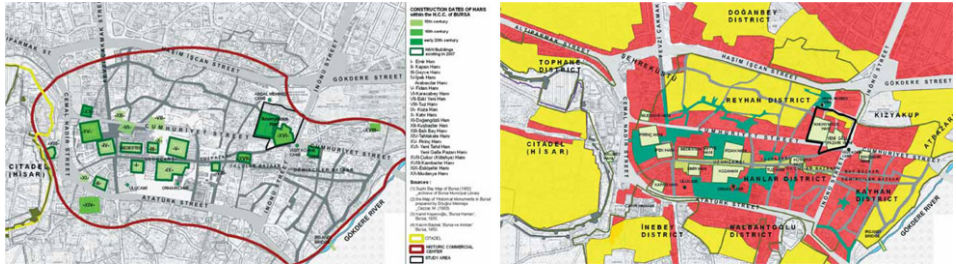


**Şekil 2.** Fransız mimar- şehir plancısı Henri Prost tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Bursa planı, 1940 (Polat, 2011)

Bursa kentinin İpek Yolu üzerinde konumlanması ticari açıdan önem kazanmasına, hızlı gelişmesine neden olurken, Osmanlı Devleti'nin kenti doğu-batı eksenini üzerinde yayma politikası ile ticari merkezin konumlandığı alan belirlenmiştir. Dolayısıyla bugünkü tarihi ticaret merkezinin gelişimini ve değişimini sağlayan iki ana etken söz konusudur. Bunlar;

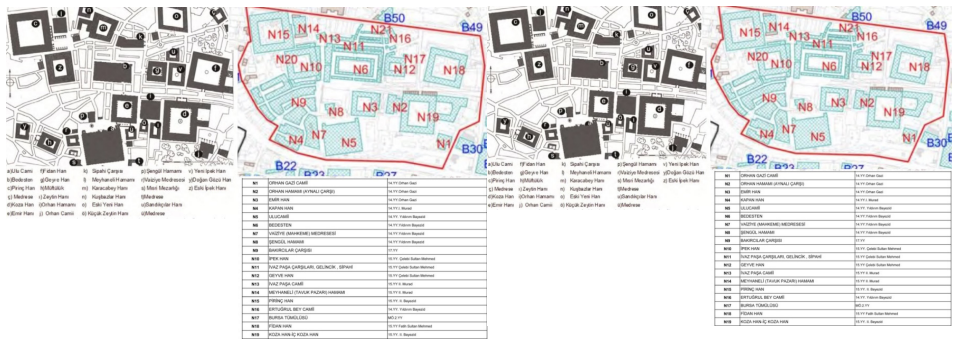
- Ticari kazancın devamlılığı / sürekliliği,
- Planlama hareketlerinin ticaret merkezi ile olan ilişkisi şeklinde tanımlanabilir.

Bu iki etkenin varlığı, buradaki tarihi dokunun, günümüze kadar olumlu ya da olumsuz müdahalelere maruz kalmasına sebep olmuştur (Çakıcı, 2009)(Şekil 3).



Şekil 3. Hanlar bölgesinin 19. yy ve 2008 yılına ait Durumu (Çakıcı, 2009)

Günümüzde çalışma alanının, batısında Medrese, Ulu cami ve Mektep, kuzeyinde Koza Han, Zeytin Han, Küçük Zeytin Han, doğusunda Orhan Cami ve İmarret Ambarı, Orhan Hamamı, Ulu Cami, kuzeyinde ise Emir Han yer almaktadır (Bursa Büyükşehir Belediyesi,2010) (Şekil 4).



Şekil 4. Hanlar Bölgesi 2013 yılı mevcut durumu (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013).

## 2.2. Yöntem

Araştırma yöntemi alan çalışması ve peyzaj tasarım yaklaşımı olarak 2 aşamadan oluşmaktadır. Alan çalışması kısmında ilk olarak mevcut literatür taraması yapılarak alanın ilgili tarihi, doğal, kültürel, fiziksel, sosyal yapı, ulaşım ağı ve yeşil alan sistemleri ile ilgili verileri elde edilmiştir. Elde edilen bu veriler ile birlikte ilkel tasarım sınırları içerisinde sorunlar analiz edilmiş ve tasarım çalışmasına altlık oluşturacak üst ölçek planlama kararları alınmıştır. Peyzaj tasarım yaklaşımı aşamasında, alan çalışması aşamasında yapılan analizlere ek olarak belirlenen sorunların çözümüne yönelik tasarım kararları geliştirilmiştir. Bu kararlar doğrultusunda çalışma alanı, kentsel sistemler ile bir bütün oluşturacak şekilde çözülmeye çalışılmıştır. Sistemin kendi içinde ve çevresiyle olan sürekliliğini, işlevini sağlamak ve mevcut durumdaki aksaklıkları gidermeye yönelik, tarihi

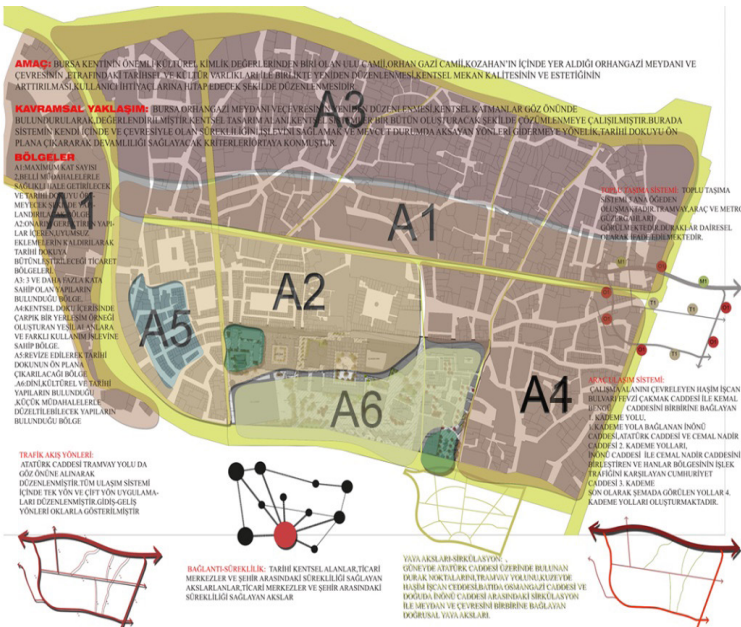
dokuyu ön plana çıkararak devamlılığını sağlayacak kriterler ortaya konulmuştur. Çevre ve yörenin doğal, kültürel, tarihi, ekonomik, estetik, görsel değerlerini ve özgün kimliğini koruyarak ön plana çıkaracak bir planlama anlayışı çalışmanın odak noktasını oluşturmaktadır.

### 3. BULGULAR VE TARTIŞMA

Bu çalışmada Bursa Orhangazi Meydanı'nın günümüz koşullarına uygun biçimde genel ihtiyaçlar dahilinde yeniden tasarlanması amaçlanmıştır.

#### 3.1. Alan Çalışması

Çalışmanın bu bölümünde, mevcut literatür taraması yapılarak alanın ilgili tarihsel, doğal kültürel, fiziksel, sosyal yapı, ulaşım ağı ve yeşil alan sistemleri ile ilgili verileri incelenmiş ve çalışma alanı bu veriler göz önünde bulundurularak altı farklı bölgeye bölünmüştür (Şekil 5). Her bölge içerisinde tasarım stratejileri geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu bölgeler ve tasarım stratejileri aşağıda detaylıca açıklanmaktadır.



Şekil 5. Bölgeler ve tasarım yaklaşımı

## *Bölgeler*

A1:Kentsel tasarım ve ilkesel tasarım alanı sınırları içerisinde yer alan A1 bölgeleri, tarihi dokuyu çevreleyerek, yapıların arka planda kalmasına ve görüntü kirliliğine sebep olmaktadır. Bu alanda yer alan yapıların maksimum kat sayısı 2 olacak şekilde düzenlenmeli, birtakım müdahalelerle sağlıklı hale getirilmeli, tarihi yapıyı kapatmayacak şekilde planlanmalıdır.

A2:Bölgede tarihi yapıların cephelerine dayandırılarak, inşa edilen yapıların, kaldırılarak onarım gerektiren tarihi yapıların alana yeniden kazandırılması ve kendi içinde uyumlu ve işlevsel bir ticaret alanının oluşmasına katkıda bulunacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Kare şeklindeki ticaret yapılarının ortalarında yer alan açık alanlar muhafaza edilerek, yeşil alanların revize edilmesi ön görülmüştür.

A3: Haşim İşcan Bulvarı ve Cumhuriyet Caddesi arasında yer alan bu bölge, kademeli olarak düzenlendiğinde, arka planda yer alan ve kat sayısı en fazla 3 olarak planlanacak bir gelişim alanı olarak nitelendirilebilir. Mevcut çarpık ve eklenti binaların onarılabileceği bir bölge olarak görülebilir.

A4:Mevcut kentsel tasarım alanı içinde yer alan bu iki bölge, gerek tarihi dokuya çok yakın inşa edilmesi, gerekse görüntü kirliliğine neden olmasından dolayı yeşil alana dönüştürülebilir. Yapı adalarıyla çevrelenen küçük yeşil alanlar kentin meydan ve yeşil alan sistemiyle bütünleştirilmelidir. Alan içinde yer alan Ulu Cami Hamamı, etrafındaki niteliksiz yapılardan kurtarılarak yeşil alan ortasında konumlandırılan bir yapı olarak düzenlenmiştir. Bu şekilde açık yeşil alan ile birlikte uzun çarşı sonunda insanların dinlenebileceği bir mekân oluşturulabilir.

A5:Bölge tarihi dokunun kötü görünümü eklentiler ile olumsuz bir görüntüye sahip olduğu bir alandır.

A6:Bölge içerisinde yer alan tarihi dokular ön plana çıkarılacak şekilde, tüm kötü görüntü unsurlarını ortadan kaldıracak çalışmalar yapılmalıdır. Ulu Cami etrafı çok fazla müdahaleye uygun olmadığı için bu alanda yeşil alanlar yeniden düzenlenmiş ve şadırvanlar yeniden konumlandırılmıştır. Atatürk Caddesi İle olan bağlantının bir kısmı bu yol üzerinden sağlandığı için ulaşım yolları yeniden gözden geçirilerek düzenlenmiştir. Atatürk Caddesini Ulu Cami'ye bağlayan Ulu Cami Caddesi'nin ise tamamen yayalaştırılması uygun görülmüştür.

Ayrıca çalışma alanı ile ilgili diğer kararlar;

➤ Bölge içinde yer alan Zeytin Hanı çevresinde reklam panoları görsel kirliliğe neden olduğu için, reklam panolarının kaldırılması ve dükkân isimlerinin yapıyla uyumlu doğal malzemeler ile ön plana çıkmayacak şekilde yerleştirilmesi,

- Koza Han çevresi yeşil alanlar yeniden düzenlenerek muhafaza edilmesi,
- Orhangazi Cami ve belediye hizmet binasının yeşil alanlarla desteklenen bir şekilde yeniden düzenlenmesi,
- Belediye binasından başlayan hareketli su gösterilerinin Ulu Cami'ye kadar desteklenen bir şekilde devamlılık sağlaması olarak sıralanabilir.

### 3.2. Peyzaj Tasarım Yaklaşımı

Bir önceki bölümde belirlenen stratejiler göz önünde bulundurularak peyzaj tasarıma altlık oluşturacak olan hedef ilkeler aşağıda detaylıca açıklanmaktadır.

#### HEDEFLER İLKELER

- Çevre ve yörenin doğal, kültürel, tarihi, ekonomik, estetik, görsel değerlerini ve özgün kimliğini koruyarak ön plana çıkaran bir projelendirme anlayışıyla hareket edilmesi,
- Projelendirme sürecinde doğal çevreye (iklim, toprak, su, doğal yapı, flora, fauna vb.) ilişkin faktörler belirlenerek, bu faktörlerin yapılaşmış çevre (binalar, yapılar, kültürel varlıklar vb.) ve sosyal (yaşam, çalışma, dinlenme olanakları vb.) çevre üzerindeki etkileri ve birbirleri arasındaki etkileşimlerinin saptanması ve bu verilere dayanarak koruma kullanma dengesinin sağlanması,
- Projelendirme sürecinde çevreye uyumlu tasarımlarla çevre kalitesinin yükseltilmesi,
- Kullanıcı profili belirlenerek, kullanıcılara göre tasarım yapılarak, engelli, çocuk, yaşlı vb. dezavantajlı kullanıcıların gereksinimlerine yönelik düzenlemelerin gerçekleştirilmesi,
- Açık mekanların, meydanların, bahçelerin, avluların, yaya yollarının vb. alanların geleneksel, yöresel, tarihi, kültürel, doğal nitelikleri ve çevresindeki alanlar ile işlevsel bütünlüğünün korunması
- Proje alanının ulaşılabilirliği artırılırken ulaşım ve dolaşım sistemini doğal çevre ve geleneksel yapılaşmış dokuya zarar vermeden, ana yaya ve taşıt ulaşımı olabildiğince ayrıştırılmış ve servis olanakları sağlanmış biçimde çözümlenmesi,
- Proje alanı ile kent bütünü veya çevresi arasında yaya ve taşıt ulaşımında işlevsel ve mekânsal olarak bütünlük ve süreklilik sağlanması,
- Elektrik ve telefon direklerinin, reklam panolarının, alt yapı hatlarının ve benzerlerinin yaratacağı karmaşıklığın giderilmesi yönünde düzenlemelere gidilmesi,
- Yapılacak tasarımlarda kimlik öğelerinin korunması ve sürdürülmesi,
- Proje alanında mevcut tesisler, ticaret merkezleri varsa öncelikle bunların kullanma olanaklarının araştırılması ve önerilerin getirilmesidir.



Tüm bu ilkeler ve stratejiler göz önünde bulundurularak yapısal ve bitkisel peyzaj projesi tasarımı gerçekleştirilmiştir.

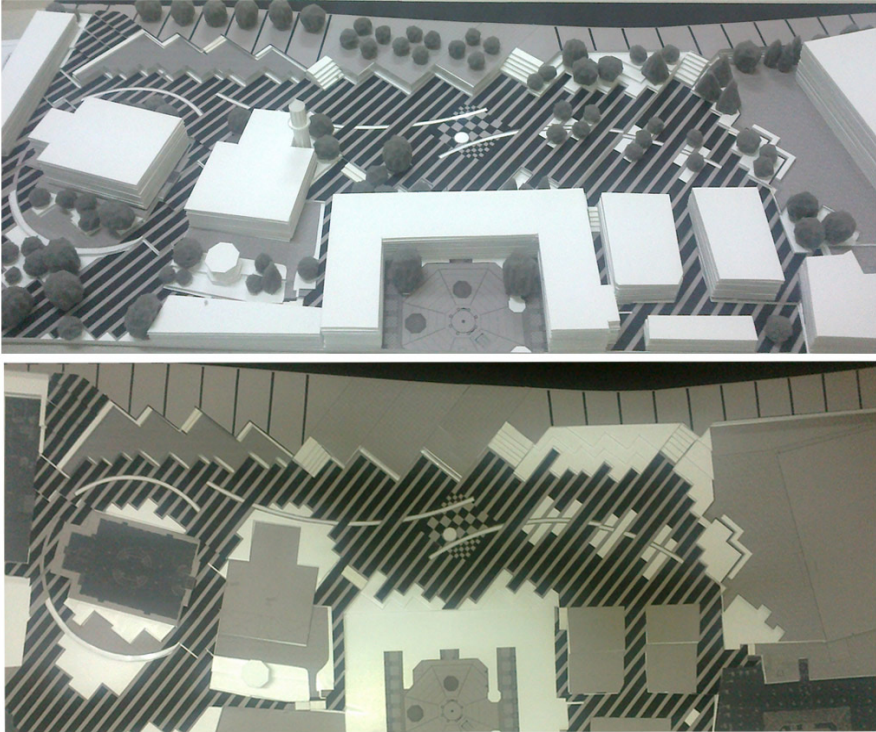
### 3.2.1. Yapısal Tasarım

Çalışma alanına ait yapısal proje, üç boyutlu görseller ve makete ait görseller şekil 6 ve şekil 7’de verilmektedir. Yapılan bu proje ile;

- Tarihi kentsel alanlar, ticari merkezleri ve şehir arasındaki bağlantıyı sağlayan aksların bütünlüğü sağlanması,
  - Güneyde Atatürk Caddesi üzerinde bulunan durak noktalarını, tramvay yolunu, kuzeyde Haşim İşcan Caddesi, batıda Osmangazi Caddesi ve doğuda İnönü Caddesi arasındaki sirkülasyon ile meydan ve çevresini birbirine bağlayan doğrusal yaya akslarının oluşturulması,
  - Çalışma alanını içerisinde yol hiyerarşisini sağlamak için alan içerisinde bulunan, Haşim İşcan Bulvarı Fevzi Çakmak Caddesi ile Kemal Bengü Caddesini birbirine bağlayan yolun 1. Kademe yolları oluşturması,
  - 1.kademe yola bağlanan İnönü Caddesi, Atatürk Caddesi ve Cemal Nadir Caddesi’nin 2. Kademe yolları oluşturması;
  - İnönü Caddesi ile Cemal Nadir Caddesini birleştiren ve hanlar bölgesinin işlek trafiğini karşılayan Cumhuriyet Caddesi’nin 3. Kademe yolları oluşturması,
  - Diğer ara bağlantı yollarının 4. kademe yolları oluşturması,
  - Atatürk Caddesi’nde tek yönlü olarak seyreden taşıt trafiğinin yanında, önerilen çift yönlü tramvay hattı ile ulaşım sistemi içinde tek yön ve çift yön uygulamaları düzenlenerek gidiş-geliş yönlerinin belirlenmesi,
  - Şefik Bursalı Sanat Merkezi’nin mevcut durumundaki sınırlarının değiştirilerek muhafaza edilmesi, üst katı sergi - bilgi panoları ve oturma alanlarıyla desteklenecek şekilde düzenlenmesi,
  - Atatürk Caddesi cephesinde yer alan zemine gömülü dükkânların muhafaza edilerek yeniden yerleştirilmesi,
  - Kafeterya sınırı genişletilmiş alan içerisinde oluşturulan yeşil duvarlar ile hem mekânlar arası bağlantının görsel olarak sağlanması hem de duvarın sert görüntüsü yumuşatılması
- ana tasarım kararlarını oluşturmaktadır.



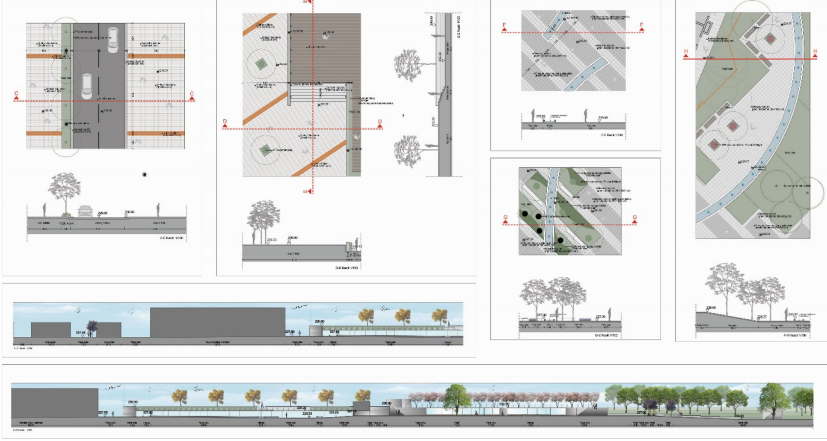
Şekil 6. Yapısal tasarım ve üç boyutlu görünüşler



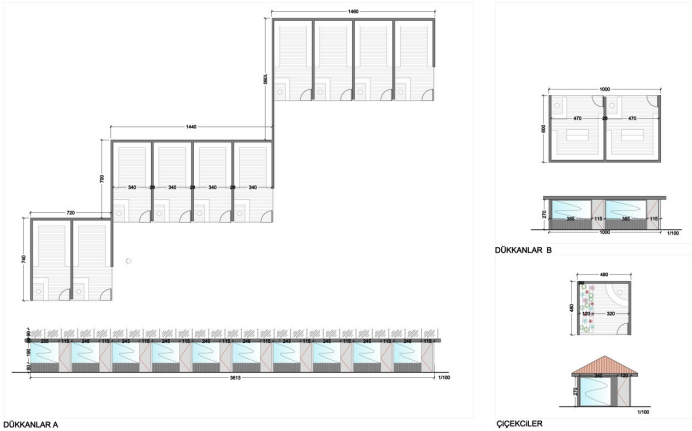
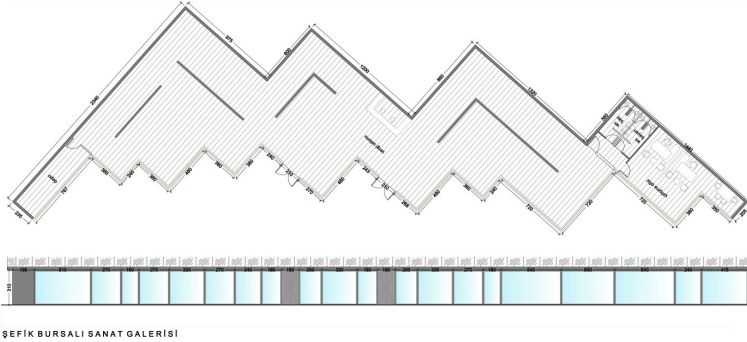
Şekil 7. Tasarıma ait maket görüntüleri

Tasarıma Ait Kesit ve Detaylar;

Alan ile ilgili yapılan çalışma farklı kesit noktaları üzerinden detaylandırılmış, kent mobilyaları ve mimari çizimler oluşturulmuştur (Şekil 8 ve 9).



Şekil 8. Alana ait kesit örnekleri



Şekil 9. Mimari öneriler

### 3.2.2. Bitkisel Tasarım

Tasarım esnasında alanda anıt ağaçlar başta olmak üzere, mevcut tüm bitkileri korumaya yönelik çalışma yapmaya özen gösterilmiştir. Sert zeminlerin görüntüsü açılan yeşil alanlarla yumuşatılmaya çalışılmıştır. Ticaret alanları, restoranlar, dini yapılar ve kamu yapılarının bulunduğu alanda ulaşım aksları göz önünde bulundurularak yeşil alanlar oluşturulmaya çalışılmıştır. Bitkilendirme çalışmasında olabildiğince küçük ağaçlar, çalılar ve yer örtücüler kullanılmıştır. Kullanılan lavanta, biberiye gibi bitkiler özellikle havuz etrafında konumlandırılarak etrafa hoş bir koku yayması sağlanmıştır.

Yapı kredi bankası ile zabıta binası arasında yer alan çiçekçiler kaldırılarak Tayyare Kültür Merkezinin doğusuna yeniden konumlandırılmış ve kullanıma açılmıştır. Daha önce bölgede bulunan yapı grubu kaldırılmış, yerine yeşil alan çözümleri sunulmuştur. Gümüşçeken Caddesi'nden verilen giriş ile nilüfer köylü pazarıyla bağlantı sağlanmıştır. Bitkilendirme tasarımı Şekil 10'da, mevcut bitkilere ek olarak kullanılan bitkiler ise Çizelge 1 verilmektedir.



Şekil 10. Bitkilendirme tasarımı

**Çizelge 1.** Kullanılan bitki türleri

Tilia tomentosa (Ihlamur)	Prunus cerasifera "Pissardii Nigra"(Süs eriği)	Cortaderia selloana (Pampas otu)	Prunus serrulata "Kanzan"(Kanzan eriği)
Jacaranda mimosifolia (Jacaranda)	Lavandula angustifolia "Hidcote Blue"(Lavanta)	Juniperus horizontalis "Hughes"(Yayılcı ardıç)	Eonymus japonica "Auera"(Alacalı taflan)
Cupressocyparis leylandi (Melez servi)	Cercis siliquastrum (Erguvan)	Rosmarinus officinalis (Biberiye)	Juniperus sabina 'Tamariscifolia' (Ardıç)
Betula alba (Huş)	Viburnum tinus "Lucidum"(Parlak yapraklı kartopu)	Pennisetum setaceum "Rubrum" (Penisetum)	

#### 4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmada, Bursa şehrinin eski yerleşim yerlerinden biri olan Orhangazi Meydanı ve yakın çevresi yeniden tasarlanmıştır. Çalışma mevcut veriler içerisinde korunmaya değer olan faktörler göz önünde bulundurularak, mevcut dokuyu korumaya çalışan bir yaklaşım temelinde yürütülmüştür.

Yapılan araştırma sonucunda Bursa Orhangazi Meydanının yoğun bir kullanıma, trafik yoğunluğuna maruz kaldığı belirlenmiştir. Görsel ve işitsel kirlilik sebebi olan faktörler ortadan kaldırılarak, kullanıcıların tarihi alanda daha rahat hareket edebilmesi hedeflenmiştir. Yapılan yeni tasarım ile tespit edilen eksiklikler giderilmeye çalışılmış ve tarihi dokuya uyumlu bir görüntü oluşturulmuştur.

Kentsel planlama çalışmalarının birkaç farklı aktörün iletişim halinde olmasını gerektiren karmaşık bir süreç olduğu unutulmamalıdır. Özellikle tarihi alanlarda gerçekleştirilen planlama süreçlerinde detaylı veri gerekliliği, daha farklı yöntemler, sınırlamalar planlamacılar tarafından dikkatlice düşünülmelidir.

• Bu çalışmada sunulan ve değerlendirilen kentsel tasarım projesi, Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 2011 yılında düzenlenen "Orhangazi Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması" kapsamında hazırlanmıştır.

## KAYNAKLAR

1. Bursa Büyükşehir Belediyesi (2010). Etüd ve Projeler Dairesi Başkanlığı, Orhangazi Meydanı Proje Yarışması Raporu.
2. Bursa Büyükşehir Belediyesi. (2013). Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı. Bursa
3. Cakici, S. (2009). 100 Yıllık Planlama Sürecinde Bursa Ticaret Merkezi'nin Değişimi ve Koru (N) Ma Kararları (1890-1990)(Preservation decisions and changing of the trade center of Bursa in planning process of a hundred years (1890-1990)). *Dosya*, 14, 21-28.
4. Gönül, A., Durak, S., & Arslan, T. V. (2017). Analysis Of Urban Identity Of A Palimpsest City: Bursa City Center as a Case. *Paradoks: The Journal of Economics, Sociology & Politics*, 13(1).
5. Kaplanoğlu, R., & Bursası, O. (2008). Bursa'nın Kentsel Gelişmesi. *Bursa Defteri Dergisi*, Mayıs, 2008, 39-52.
6. Kiper, H. P. (2004). Küreselleşme Sürecinde Kentlerin Tarihsel- Kültürel Değerlerinin Korunması- Bodrum Örneği. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
7. Krier, R., & Rowe, C. (1979). *Urban space*. London: Academy editions.
8. Konaklı N., Altunkasa, M.F., Uslu, C., ve Sirel, B.(2010). Mekânsal Algılama ve Mekânın Davranışsal Başarımı: Adana 5 Ocak ve Uğur Mumcu Meydanı Örneği. *Peyzaj Mimarlığı 4. Kongresi*, pp. 283-295,(In Turkish).
9. Öztan, Y. (2007). Kent Kimliği ve Ankara. *TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, Peyzaj Mimarlığı 3. Kongresi*, s 53, Antalya.
10. Polat, S. (2011). Kamusal dış mekanlarda mimari kimliği değerlendirmek için bir yöntem önerisi: Bursa-Cumhuriyet alanı örneği. Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.
11. Tunçer, M.(2014). Tarihi Çevre Yok Olurken. *Alter Yayınları*,337 s, Ankara.
12. Wang, J.(2012).Problems and Solutions In The Protection of Historical Urban Areas. *Frontiers of Architectural Research (Elsevier)*.1:40-43.

## –2.Bölüm–

# SAĞLIKLI KENT PLANLAMASI SÜRECİNE SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM TÜRLERİNİN KATKISI

*Şeyma AVCI<sup>1</sup>*  
*Dr. Öğr. Üyesi Sedef ŞENDOĞDU<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, [seymaaavci@gmail.com](mailto:seymaaavci@gmail.com)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5752-5583>

<sup>2</sup> Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,  
[sedef\\_sendogdu@hotmail.com](mailto:sedef_sendogdu@hotmail.com) ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8021-306X>





## 1. GİRİŞ

Hem yerel hem de uluslararası seviyede, çevremizle doğrudan ilişkili olan kentsel sağlık, içerisinde kentsel ulaşım, barınma kalitesi, iş olanakları, beslenme, çevresel kalite, sağlık hizmetleri gibi birçok konunun bulunduğu bir kavram olmaktadır. Tüm bu kavramları içinde barındırırken, kentsel sağlığa erişimde, çevresel, ekonomik ve sosyal boyutlarıyla ele alınabilen sağlıklı kent planlaması süreci sürdürülebilir kentsel gelişimde büyük önem arz etmektedir. Sağlıklı kent planlamasının temel ilkelerinin incelenmesi neticesinde, sağlıklı kent planlaması ile sürdürülebilir kentsel gelişmenin birbirini destekleyerek geliştiği görülmektedir.

Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı (UNCED)'nin Brundtland Raporu'nda sürdürülebilir gelişme; “gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarının karşılanmasından ödün verilmeden günümüz ihtiyaçlarının karşılanması” olarak tanımlanmaktadır (Gudmundsson vd., 2016). Sağlıklı kent planlamasının genel tanımı ise; “insanların ve toplulukların ihtiyaçlarını kent planlama sürecinin merkezine koymak ve insan sağlığı ve refahı için alınan kararların sonuçlarını dikkate almak” şeklindedir (Barton ve Tsourou, 2013). Genel amacının; sosyal, ekonomik, çevresel baskılar ve gelişmeler arasında doğru dengeyi kurmak olan sağlıklı kent planlamasının, bu yönüyle, sürdürülebilir kentsel gelişme ile ortak noktaları bulunmaktadır. Referans gösterilen iki kentsel hareket (sürdürülebilir kalkınma ve sağlıklı kent planlaması), Stockholm Konferansı olarak bilinen ve 1972 tarihli Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı'nda ortaya çıkmış olup, sosyal, çevresel ve ekonomik boyutları arasındaki dengenin önemini kabul etmektedir (Louro, vd., 2019).

Sürdürülebilir kentsel gelişme ekonomik, sosyal ve çevresel boyutları ile ele alındığında, gelişmeyi sağlayan ana faktörün sürdürülebilir kentsel ulaşım sistemleri olduğu görülmektedir. Sağlıklı kent planlama sürecine bakıldığında ise, kentsel sağlığın olumsuz yönde etkilenmesi sağlayan, özellikle çevresel ve sosyal faktörler kentsel ulaşım sistemlerinden kaynaklanmaktadır. Bu noktada; sağlıklı kent planlaması ile sürdürülebilir ulaşım ilkeleri karşılaştırıldığında, toplu ulaşım, yaya ve bisiklet ulaşımının kullanımının artırılması, kentsel sağlık konusu üzerinde olumlu etkilere neden olmaktadır.

Çalışmanın amacı; sağlıklı kent planlama sürecine sürdürülebilir ulaşım türlerinin katkısını ortaya koymaktır. Bu bakımdan öncelikle, sağlıklı kent kavramına değinilerek, sağlıklı kent planlaması ile kentsel ulaşım ilişkisine vurgu yapılmış ve sürdürülebilir ulaşım türlerinin sağlıklı kent planlaması sürecine katkısı ortaya konulmuştur.

## 2. SAĞLIKLI KENT KAVRAMI

Kentsel sağlık kavramı ve kentlerde yaşayan insanların sağlıklarının korunması ve devam ettirilmesi, etkili müdahalelerin uygulanması ve geliştirilmesi açısından zor bir alan olmaktadır. Faaliyetlerin, refahın, kaynak ve fırsatların kentsel alanlarda yoğunlaşması, bu alanlara nüfusu çekmekte; kentlerde daha fazla etnik çeşitlilik, yapıları çevrenin etkileri, ulaşım ve erişilebilirlik gibi konularda zorluklar yaratmaktadır (Glouberman, vd., 2006). Sağlıklı kent kavramı ve buna yönelik geliştirilen stratejiler, bu zorlukların çözümünde en etkili yol olarak görülmektedir.

Sağlıklı kent kavramı, kentsel ortamın kentlilerin sağlığını nasıl etkilediğini vurgularken; kentsel yaşamın birçok unsurunun çeşitliliğini ve birbiriyle bağlantılı olduğunu açıkça kabul etmektedir. Bir topluluk içindeki her şeyin birbiriyle bağlantılı olduğunu varsayan bütüncül bir yaklaşım olmakla birlikte, kentlerin halk sağlığı politikalarının geliştirilmesinde birçok sektörün yer alması gerektiğini savunmaktadır (Ashton, vd, 1986). Sağlıklı kent en genel ifadeyle; “fiziksel ve sosyal çevreleri sürekli olarak iyileştiren, insanların kentsel yaşamın tüm işlevlerini yerine getirmesinde ve potansiyellerini geliştirmesinde karşılıklı olarak destek olmalarını sağlayan kent” olarak tanımlanmaktadır (Çelik, 2006; Kenzer, 1999).

Sağlıklı kent yaklaşımının temel özelliklerinden biri, bireyler ile doğal, yapay ve sosyal çevre arasındaki etkileşimlerin önemini kabul edilmesidir. Kentlilerin kentsel ortamlarla birçok yönden etkileşime giriyor olması kabul edilerek, sağlığın birden çok faktör aracılığıyla belirlenen interaktif doğasına yapılan bu vurgu, bu yaklaşımın önemli bir özelliğidir.

Sağlıklı bir kentin, sadece geleneksel olarak tanımlanmış sağlık kavramından çok daha fazlasını kapsamasıyla birlikte, sağlıklı kent kavramında ele alınan konular oldukça geniş olmaktadır. Sağlıklı kent yaklaşımları sadece fiziksel sağlığı değil, aynı zamanda zihinsel, sosyal, ekonomik, politik ve ruhsal sağlığı da içermektedir. Tüm bunlar ışığında sağlıklı bir kentin özellikleri;

- Temiz, güvenli, yüksek kaliteli fiziksel ortam (konut kalitesi dâhil),
- İstikrarlı ve uzun vadede sürdürülebilir bir ekosistem,
- Güçlü, karşılıklı olarak destekleyici ve istismarcı olmayan bir topluluk,
- Kişinin yaşamını, sağlığını ve refahını etkileyen kararlara halkın yüksek derecede katılımı ve kontrolü,
- Tüm kentliler için temel ihtiyaçların (yiyecek, su, barınma, gelir, güvenlik ve iş) karşılanması,

- Birden çok etkileşim ve iletişim olasılığı ile çok çeşitli deneyimlere ve kaynaklara erişim,
- Çeşitli, canlı ve yenilikçi bir kent ekonomisi,
- Geçmişle, kültürel ve biyolojik mirasla ve diğer grup ve bireylerle bağlantı kurmanın teşvik edilmesi,
- Herkes için erişilebilir, optimum düzeyde uygun halk sağlığı ve hasta bakım hizmetleri,
- Yüksek sağlık durumu (hem yüksek pozitif sağlık durumu hem de düşük hastalık durumu),
- Yukarıdaki parametreler ve davranışlarla uyumlu ve bunları geliştiren bir kent formu, şekilde sıralanmaktadır (WHO, 2013):

## 2.1. Sağlıklı Kent Planlaması

Kentlerin sağlık üzerindeki etkisi, hem kavramsallaştırma hem de politika geliştirmenin önemli bir alanı olmakta ve bu kapsamda; kentsel çevreler, geçmişten günümüze kadar geçen süreçte sağlığın temel belirleyicisi olarak kabul edilmektedir. Kentlerin fiziksel gelişmeleri, sosyal, ekonomik ve çevresel etkileri en net şekilde yansıttığından, kent planlamasının sağlığı geliştirmedeki rolünün değerlendirilmesi oldukça önemli olmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü'nün yerel düzeyde herkes için sağlık ilkelerinin uygulanmasını test etmek amacıyla bir araç olarak başlattığı Sağlıklı Kentler Programı, programa üye tüm kentlerin geliştirmesi gereken ana temalardan biri olarak sağlıklı kent planlamasını içermektedir. Bu program sağlık ve kent planlaması arasında bağlantı kurma çalışmasının temelini oluşturmaktadır (Ekinci ve Susmaz, 2009). Ancak; programa katılan kentlerin üçte birinde kent planlamasından kaynaklanan, yüksek motorlu taşıt kullanımı, sosyal ayrımcılık, kentsel faaliyetlere erişimde eşitsizlikler, ekolojik bozulmalar vb. sağlık karşıtı sorunların olduğu belirtilmiştir.

Ortaya çıkan bu durum neticesinde, kentlerin fiziksel çevresi ile ilgili tüm sağlık belirleyicilerini ele almak; eşitlik, toplum katılımı ve sektörler arası işbirliği gibi Dünya Sağlık Örgütü'nün herkes için sağlık stratejisinin 16 temel ilkelerini yansıtmak için kapsamlı bir sağlıklı kent planlaması tanımı geliştirilmesi sağlanmıştır. Sürdürülebilir kalkınma ve Gündem 21 ile tutarlı olarak ilerleyen sağlıklı kent planlamasının teması için;

- Sağlıklı yaşam tarzlarını teşvik etmek (özellikle düzenli egzersiz),
- Sosyal uyumu ve destekleyici sosyal ağları kolaylaştırmak,

- Kaliteli konutlara erişimi teşvik etmek,
- İstihdam fırsatlarına erişimi teşvik etmek,
- Kaliteli tesislere erişimin teşvik edilmesi (eğitim, kültür, eğlence ve sağlık hizmetleri),
- Yerel gıda üretimini ve sağlıklı gıda satışlarını teşvik etmek,
- Güvenliği ve güvenlik duygusunu teşvik etmek,
- Eşitliği ve sosyal sermayenin gelişimini teşvik etmek,
- Kabul edilebilir gürültü seviyeleri ve iyi hava kalitesine sahip çekici bir ortam sağlamak,
- İyi su kalitesinin sağlanması,
- Arazi ve maden kaynaklarının korunması,
- Ekolojiyi tehdit eden emisyonların azaltılması olarak belirtilen ve 12 heften oluşan bir set kabul edilmiştir (Barton ve Grant, 2011).

### 3. SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE SAĞLIKLI KENT

Sürdürülebilir kalkınma kavramı, geçmişten günümüze kadar geçen süreçte dünyadaki tüm politikaların bileşeni olarak kabul edilmektedir. Özellikle kentsel hareketlilik kapsamında, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları gibi uygulamaların ortaya konulmasıyla, sürdürülebilir kalkınma kavramı planlama araçlarına sistematik olarak entegre edilmektedir. Aynı zamanda, sağlıklı kent hareketinin ortaya çıkmasıyla birlikte, sağlık kavramı hastalık yokluğundan tam bir fiziksel, zihinsel ve sosyal refah durumuna geçiş olarak belirtilebilmektedir.

Sürdürülebilir kalkınma ve sağlıklı kent ilkeleri, tanınmış küresel kuruluşlar tarafından desteklendiğinden ve her iki kavram da; yaşam kalitesine ve çevrenin korunmasına yönelik olduğundan, bu kavramlar benzer yönler sunmaktadır (Louro, vd., 2019). Bir yandan kentsel hareketlilik, sürdürülebilir kalkınma bağlamında bir sorun ve çözüm kaynağı olarak yaygın bir şekilde kabul edilirken, diğer yandan sağlıklı kentler bağlamındaki rolü de oldukça önemli olmaktadır.

Sürdürülebilirlik bağlamındaki çeşitli yaklaşımlar, özellikle sürdürülebilir kalkınma ve sağlıklı kent hareketlerine vurgu yapmaktadır. Örneğin, Akıllı Büyüme ve Yeni Şehircilik yaklaşımları, kompakt kentsel biçimleri ve karma arazi kullanımlarını, güçlü bir topluluk duygusunu, ulaşım için motorsuz modları ve insanlar için etkili toplu ulaşım ağlarının uygulanmasını teşvik etmektedir (Portney ve Sansom, 2017).

Sürdürülebilir ve sağlıklı kent tanımları ve onları yönlendiren ilkeler, iki kavram arasındaki ilişkiyi kanıtlayan ortak noktaları ortaya koymaktadır. Burada bazı önemli noktalar göze çarpmaktadır. Bunlardan ilki, her iki hareketin de müdahaleleri ve sonuçlarını, şimdiki zamanı, geleceği ve gelecek nesilleri eşzamanlı

olarak değerlendirilen çok zamanlı perspektife sahip olmasıdır. Bir diğeri ise; sürdürülebilir kentler, çevresel, ekonomik ve sosyal alanlarda çeşitli sektörler arasında ilişki gerektirdiğini vurgulayan çok yönlü perspektif sunarken, sağlıklı kent vurgusu ise daha çok bireysel davranışlar ve yaşam tarzları, istihdam, barınma, sosyal çevre vb. konularda bir perspektif sunmasıdır (Portney ve Sansom, 2017). Son olarak ise; her iki yaklaşımın da belirli hedeflere ulaşmaya değil, daha çok kentlere uygulanan sürekli bir iyileştirme sürecinin gerçekleştirilmesine ve kentlilerin yaşam kalitesine odaklanmasına yönelik ortak görüşü benimsemesidir.

### 3.1. Sağlıklı Kent ve Kentsel Ulaşım

Dünyanın pek çok yerinde hızlı kentleşme ve banliyöleşme, kentlerde yaşayan ve istihdam sağlayan insanların artmasını sağlamaktadır. Ancak; bu durum, kentlerin mekânsal olarak genişlemesiyle birlikte kentsel alanlardaki mal ve hizmet akışlarının daha uzun mesafelerde yapılmasına sebep olmaktadır. Kentleşme hızı arttıkça, küreselleşme süreci ilerlemekte ve bu da dünya ticaretinde ve kentsel ulaşımdaki yoğunluk ve taleplerde beklenen artışlara yol açmaktadır. Kentlerin kentsel ulaşım için artan bu talebi karşılama yöntemlerinin, küresel çevre ve insan yerleşimlerinin ekonomik verimliliği ve ulaşımın çevresel, sosyal ve sağlık boyutu üzerinde oldukça büyük etkileri olmaktadır (Hall, 2002).

Son yıllarda, kentlerde gerek sağlıklı kent kavramının gerekse sürdürülebilirliğin öneminin artmasıyla birlikte, ulaşım politikalarında eşitliği ön plana çıkaran daha dengeli, motorsuz ve sürdürülebilir ulaşım türlerini teşvik etmeye yönelik politikalar artmaktadır. Ortaya konulan politikalar sonucunda ise; ulaşımına bağlı kirlilik emisyonları daha düşük seviyelere inmekte, motorsuz ulaşım kullanıcılarının daha fazla hareketliliğe ve daha az yaralanma riskine sahip olduğu kentsel ortamlar ve sağlıklı ulaşım sistemleri ortaya çıkmaktadır. Sağlıklı ulaşım sistemleri, sadece araçların değil, insanların verimli hareketini vurgularken, bu tür sistemler;

- Kent içi toplu taşıma için özel yüksek kapasiteli ağlar ve koridorlar,
- Yaya ve bisiklet ulaşımı için modern ve yüksek kaliteli ağlar,
- Sağlıklı ve yaşanabilir kentsel alanlar için entegre arazi kullanım planlaması ilkelerini benimsemektedir (Mottaeva, 2018).

Sağlıklı ve sürdürülebilir ulaşımın amacı; erişimi, kişisel hareketliliği ve sağlıklı fiziksel aktiviteyi en üst düzeye çıkarmaktır. Sağlıklı ve sürdürülebilir bir ulaşım ağının bileşenleri bölgeye, kentsel ihtiyaçlara ve ulaşım modellerine göre değişmekle birlikte, aşağıdaki bazı politika bileşenleri sağlıklı bir ulaşım sistemi için en önemlileri olarak kabul edilmektedir:

- Sosyal eşitlik: Kentsel ulaşım sistemleri, özel bir araca sahip olup olmadıklarına bakılmaksızın, işe, eğitime ve ticari bölgelere erişime ihtiyaç duyan tüm kentlilere yüksek kalitede hareketlilik sağlamalıdır. Bu tür bir hareketlilik, kirlilik ve yaralanmalardan kaynaklanan sağlık risklerini en aza indirmeli ve sağlıklı fiziksel aktivite ve toplumsal etkileşim fırsatlarını artırmalıdır.
- Entegre ulaşım: Entegre ulaşım sistemleri, farklı modlar arasındaki bağlantıları maksimum düzeyde tutarak, sadece özel motorlu taşıtlara değil, sürdürülebilir ulaşım türleri olan toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımına teşvik etmelidir.
- Düşük emisyonlu ulaşım: Toplu taşıma ve bireysel motorsuz ulaşım modları, ulaşım birimi başına sağlık açısından daha az olumsuz çevresel etki yaratmaktadır. Bu ulaşım modları, hem fiziksel hem de ekonomik önlemler kullanılarak bir talep yönetimi politikasında önceliklendirilmelidir.
- Toplu taşıma koridorları: Ayrılmış toplu taşıma koridorları, kalabalık kentsel alanlarda toplu taşıma hizmetini ve verimliliği artırabilen önemli bir uygulama olmaktadır. Özel toplu taşıma koridorları, yerel ulaşım ihtiyaçlarına ve hacimlerine, bağlantı ve hareketlilik ihtiyaçlarına ve kentsel arazi kullanım modellerine uygun olarak hızlı otobüs taşımacılığı, hafif raylı sistem ve metro hizmetlerini içermektedir. Toplu taşıma koridorlarını ayırmanın mümkün olmadığı durumlarda, yayaların ve bisikletlilerin hayatlarının tehlikeye atılmaması ve motorlu araç hızlarının yavaşlatılması için trafiği sakinleştirici önlemler alınmalıdır (WHO, 2017).

#### **4. SAĞLIKLI KENT PLANLAMASI SÜRECİNE SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM TÜRLERİNİN KATKISI**

Kentler, yüksek insan ve faaliyet yoğunluğu, yüksek kaynak tüketimi ve çevresel bozulmalar nedeniyle sürdürülebilirlik ve sağlıklı yaşam tartışmalarının odak noktası olurken; her iki yaklaşımın ana konusu kentsel hareketlilik olmaktadır.

Sürdürülebilir kentsel hareketlilik, “bugün veya gelecekte, temel insani ve ekolojik değerlerden ödün vermeden toplumun özgürce hareket etme, erişim sağlama, iletişim, ticaret yapma ve ilişkiler kurma ihtiyaçlarını karşılama yeteneği” olarak tanımlanmaktadır (Litman, 2006). Diğer bir deyişle, sürdürülebilir hareketlilik kavramı, tüm kentlilerin güvenli, rahat, zamanında ve uygun fiyatlı erişim ve hareketlilik modlarını seçebileceğini ve aynı zamanda yüksek enerji yoğunluğu ve azaltılmış çevresel etkilerle ekolojik çevrenin korunmasına katkıda bulunmayı savunmaktadır. Sürdürülebilir kentsel hareketlilik çevresel, ekonomik ve sosyal boyutlarıyla değerlendirildiğinde, sağlıklı kent yaklaşımı ile aynı paralellikte olduğu

görülmektedir. Zira sağlıklı kent planlaması sürecinde hedeflenen, kentlilerin hem fiziksel hem sosyal hem de ekonomik açıdan refah ve esenlik içinde olmasıdır. Bu nedenle, sürdürülebilir ulaşım türleri olan toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımının sağlıklı kent bağlamında değerlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Yüksek kaliteli toplu taşıma sistemleri ve toplu taşıma ile entegre ulaşım modları, trafik kazalarını ve kentsel kirlilik başta olmak üzere ulaşımdan kaynaklanan sağlık sorunlarını azaltarak ulaşım faaliyetlerini olumlu yönde etkilemektedir (Litman, 2012). Mevcut demografik ve ekonomik eğilimler (yaşlanan nüfus, artan yakıt fiyatları, artan sağlık ve çevre endişeleri ve artan tıbbi bakım maliyetleri) toplu taşıma sistemlerinin sağlık üzerindeki etkilerinin değerini artırmaktadır. Toplu taşıma alternatiflerinin kaliteli, konforlu, güvenli ve uygun fiyatlı olması, hane halkının daha az özel araç kullanmasını ve toplu taşımayı tercih etmesini sağlamaktadır. Sürdürülebilir ve sağlıklı bir toplu taşıma sistemi, yerel ve küresel olarak çevreye zararlı emisyonları en aza indiren ve ekonomik, çevresel ve sosyal anlamda talep gören, yaya ve bisiklet ulaşım sistemleri ile entegre, yüksek kapasiteli ulaşım sistemleri olarak tanımlanabilmektedir (Munawar, 2008; Ellis 2011).

Bisiklet ulaşımı, kentsel ulaşım sistemlerinde gerek kentlere gerekse kentte yaşayan bireylere çok büyük faydalar sağlayan bir ulaşım türüdür. Bunlardan ilki, fiziksel ve psikolojik olarak hastalık riskini azaltmasıdır. Bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılması, fiziksel aktiviteyi artırmasıyla daha sağlıklı bir yaşamın önündeki engelleri kaldırmaya yardımcı olurken; düşük maliyeti nedeniyle, kentte yaşayan tüm bireylere daha eşit ve erişilebilir bir ulaşım hizmeti sunmaktadır (Erçetin, 2014).

Bisikletin toplu taşımayla entegrasyonu, daha geniş bir ağda bisiklet kullanımını artırmak konusunda oldukça önemli olmaktadır. Bisiklet kullanımı toplu taşıma araçlarıyla birleştirildiğinde raylı sistem istasyonları ve otobüs duraklarının etki alanı artmaktadır (Pucher ve Buehler, 2009). Bisikleti toplu taşıma ile koordine etmek, her iki modun da faydalarını arttırmak ve daha fazla bisiklet ve toplu taşıma kullanımını teşvik etmek konusunda karşılıklı olarak fayda sağlamaktadır.

Hareketsizlikten kaynaklanan sağlık bozuklukları, hareketsiz yaşam tarzlarının yanı sıra, son yıllardaki özel araç odaklı kentsel gelişim ile yakından ilgilidir. Bu nedenle, sağlığı sürdüren bir ortam yalnızca doğrudan sağlık riski faktörlerini azaltmakla kalmamalı, aynı zamanda sağlığı dolaylı olarak destekleyebilecek fırsatlara da katkıda bulunmalıdır (Demir, 2019). Yürüyüş, bu bağlamda en etkili davranış olarak görülmekte, aynı zamanda en çevre dostu ulaşım türü olmaktadır. Kentsel mekânlarda kaliteli, konforlu ve en önemlisi güvenli yürüyüş alanlarının planlanması, kentsel tasarım ve sağlık alanlarında önemli bir konu haline gelerek daha fazla kabul görmektedir (Tran, 2016). Yürümenin sağlık ve sürdürülebilirlik so-

nuçları açık olsa da, sağlıklı ve sürdürülebilir yürüyüş alanlarının yaratılması, sosyal kapsayıcılık, kültürel aktivite, artan arazi değerleri, kentlerin çekiciliği gibi birçok geniş avantaj için katalizör görevi görmektedir.

## 5. SONUÇ

Son yıllarda kentlerimizde görülen hızlı nüfus artışı, ekonomik gelişmeler ve artan kentleşme hızı, kentsel sağlık kavramına verilen önem yerel politikaların bir boyutu olması artmaktadır. Ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlarıyla bütünlük olarak ele alınması gereken sağlıklı kent planlama sürecinde, sürdürülebilir kalkınma ilkeleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Sürdürülebilir kentsel gelişmenin ana faktörlerinden olan kentsel ulaşım, günümüzde birçok kentin karşılaştığı en ciddi çevresel tehlikelerden ve sağlık risklerinden sorumlu olup, ulaşım ile ilgili sağlık ve çevre riskleri, son birkaç yıldır ortak politika diyalogunun temel noktasını oluşturmaktadır. Nüfus artışı ve ekonomik gelişmeler neticesinde, kentlerimizde sürdürülebilir ulaşım türlerinden olan toplu taşıma, yürüme ve bisiklet kullanımı azalmaktadır. Kentsel alanların genişlemesi ve kentsel planlamada özel araç kullanımını teşvik edici politikaların uygulanması neticesinde; her geçen gün kentlerimizde özel araç kullanımı ve sahipliliği artmakta, kentsel alanların verimliliği düşmektedir. Kentlerimizde özel araç kullanımının artması sonucunda ise, ulaşımdan kaynaklanan ve kentsel sağlığı doğrudan etkileyen, çevresel (hava kirliliği, iklim değişikliği vb.), ekonomik (ulaşıma ayrılan bütçe, finansal eşitlik), ve sosyal (esneklik, güvenlik vb.) sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Sağlıklı kent, temelinde tüm kentlilerin yaşam kalitesinin yüksek olduğu ve kentsel ihtiyaçlarının karşılandığı mekân olmaktadır. Kentsel faaliyetlere erişimde ve ihtiyaçların karşılanmasında en önemli unsur olan kentsel ulaşım sistemlerinin sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi, sürdürülebilir ulaşım türleri olan toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımının uygun politikalarla teşvik edilmesi ile mümkün olmaktadır. Sağlıklı kent planlaması sürecinde sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanımının arttırılmasına yönelik politikalar ise, kentsel ulaşım planlaması ve sağlık bilimleri alanlarında yapılan araştırmalara ve sosyo-mekânsal bulgulara dayanan yaklaşımların göz önünde bulundurulmasını gerektirmektedir.

Sağlıklı ve sürdürülebilir ulaşım türlerinin teşvik edilmesi, motorlu taşıt kullanımından kaynaklanan, insan sağlığı üzerinde olumsuz etkileri olan çevresel kirlilik, fiziksel hareketsizlik, sosyal dışlanma vb. olumsuzlukların azaltılmasında büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle; sağlıklı kent planları yapılırken sürdürülebilir ulaşım türleri mutlaka planlama sürecine dahil edilmelidir.



## KAYNAKÇA

1. Ashton, J., Grey, P., & Barnard, K., 1986. Healthy Cities—WHO's New Public Health Initiative. *Health Promotion International*, 1/3, 319-324.
2. Barton, H., & Grant, M., 2011. Urban Planning For Healthy Cities. *Journal Of Urban Health*, 90/1, 129-141.
3. Barton, H., & Tsourou, C., 2013. *Healthy Urban Planning*. Routledge, London.
4. Çelik, Y. 2006. Sürdürülebilir Kalkınma Kavramı ve Sağlık, *Hacettepe Sağlık İdaresi Dergisi*, 9/1, 19-37.
5. Demir, Z., 2019. Mekânsal Planlamanın Fiziksel Aktivite ve Yürünebilirlik Üzerine Etkisi: Bursa Cumhuriyet ve Atatürk Caddeleri. *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 8/1, 115-127.
6. Ekinci, C. E., & Susmaz, H., 2009. Sağlıklı Kentleşme Süreci Esasları. *Social Sciences*, 4/1, 21-34.
7. Ellis, E., 2011. *Developing Sustainable Public Transport Case Studies: Varmlandstrafik AB and TransJogja*, Karlstads Universitets, Faculty of Economic Sciences, Communication and IT, Master Thesis.
8. Erçetin, C., 2014. *Planning and Management Of Bike Sharing Systems For Sustainable Urban Transport: Konya, Kayseri And Istanbul Cases*, Doctoral Dissertation, Phd Dissertation, Retrieved from Middle East Technical University.
9. Glouberman, S., Gemar, M., Campsie, P., Miller, G., Armstrong, J., Newman, C., & Groff, P., 2006. A Framework For Improving Health In Cities: A Discussion Paper. *Journal Of Urban Health*, 83/2, 325-338.
10. Gudmundsson, H., Marsden, G., ve Josias, Z., 2016. *Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks, and Performance Management*, Samfundslitteratur Press, Denmark.
11. Hall, R. P., 2002. *Introducing The Concept Of Sustainable Transportation To The US DOT Through The Reauthorization Of TEA-21*, Doctoral Dissertation, Massachusetts Institute Of Technology, Engineering Systems Division, Technology And Policy Program; And,(SM)--Massachusetts Institute Of Technology, Department Of Civil And Environmental Engineering.
12. Kenzer, M., 1999. *Healthy Cities: A Guide To The Literature*. *Environment And Urbanization*, 11/1, 201-220.
13. Litman, T., 2006. *Issues In Sustainable Transportation*. *International Journal Of Global Environmental Issues*, 6/4, 331-347.

14. Litman, T., 2012. Evaluating Public Transportation Health Benefits. Victoria Transport Policy Institute.
15. Louro, A., Marques Da Costa, N., & Marques Da Costa, E., 2019. Sustainable Urban Mobility Policies As A Path To Healthy Cities—The Case Study Of LMA, Portugal. *Sustainability*, 11/10, 2929.
16. Mottaeva, A., 2018. Improvement of Transport For The “Healthy Cities” Planning. In *MATEC Web Of Conferences*, 193, EDP Sciences.
17. Munawar, A., 2008. Sustainable Urban Public Transport Planning In Indonesia, Case Studies In Yogyakarta And Jakarta. In *Indonesian Students’ Scientific Meeting*. Deft University, Netherlands.
18. Portney, K. E., & Sansom, G. T., 2017. Sustainable Cities and Healthy Cities: Are They The Same?. *Urban Planning*, 2/3, 45-55.
19. Pucher, J., & Buehler, R., 2010. Walking and Cycling For Healthy Cities. *Built Environment*, 36/4, 391-414.
20. Tran, M. C., 2016. Healthy Cities—Walkability As A Component Of Health-Promoting Urban Planning And Design. *Advances In Sustainable Urbanization*, 1/1, 11-21.
21. World Health Organization, 2017. Healthy transport in developing cities, United Nations Environment Programme World Health Organization, Geneva.

### –3.Bölüm–

## TÜRKİYE’DE KAMUNUN ÜRETTİĞİ AFET SONRASI ACİL VE GEÇİCİ BARINMA ÇÖZÜMLERİ, 1924-2011

*Bülent Ünal<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Atılım Üniversitesi, Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Endüstriyel Tasarım Bölümü, <https://orcid.org/0000-0003-1721-7903>



Türkiye afet riski yüksek bir ülkedir. Jeolojik konumu sebebi ile sürekli deprem tehdidi altındadır. Son 60 yılda meydana gelen afetlerin % 50'den fazlası depremlerdir ve Türkiye nüfusunun % 98'i deprem tehdidi altında yaşamaktadır (TMMOB, 2011).

Türkiye'de 1995-2014 yılları arasında meydana gelen afetlerde 22.549 kişi hayatını kaybederken, 5.744.534 kişi bu afetlerden etkilenmiştir. Bu çalışmada 1924 Horasan depreminde 2011 Van depremine kadar geçen sürede afet sonrası barınma çözümleri ele alınmıştır.

### **Afet Sonrası Barınma**

Türkiye, depremlerde insan kaybı açısından dünyada üçüncü sırada, depremlerden etkilenen insan sayısı bakımından ise sekizinci sıradadır. Ortalama olarak her yıl, büyüklüğü 5.0 ile 6.0 arasında değişen en az bir deprem yaşanmakta ve son 58 yıllık veriler incelendiğinde; depremler nedeniyle 58 binden fazla insanın hayatını kaybettiği ve 122 binden fazla insanın yaralandığı ve 400.000'den fazla binanın yıkıldığı veya ağır hasar gördüğü anlaşılmaktadır. Afetlere karşı direnci düşük olan yapılaşma nedeni ile konutların oturulamaz hale gelmesi acil ve hızlı barınma gereksinimi doğurmaktadır ( Müdahale İyileştirme Ve Sosyo Ekonomik Açıldan 2011 Van Depremi Raporu, 2011).

Afet sonrası kalıcı konutlara geçene kadar yıllar geçebilmektedir. Türkiye'de ve dünyanın bazı ülkelerinde geçici ve kalıcı konutların inşaatı için geçen süre ortalama 3 yıldır ve tentenin altında sığınmaktan kalıcı konutlara geçene kadarki tüm süreci içermektedir.

Quarantelli (1995), afet sonrası yeniden yapılanma sürecini 4 başlıkta ele almıştır:

1. Acil Sığınak Aşaması - Öncelikli olarak konutları hasarlı ya da yıkılmış olan ailelere acil yardım barınaklarının sağlanması aşamasıdır. Gerektiğinde bir muşamba tentenin altına sığınmak bile yeterlidir.
2. Geçici Sığınak Aşaması - Bu aşama genellikle afetin meydana gelmesinden sonra bir kaç hafta sürecek aşamadır. Hangar çadırlar ya da küçük çadırlar kullanılabilir. Afetzedelere yemek su ve tıbbi yardım desteği verilmesi gerekmektedir.
3. Geçici Konut Aşaması - Günlük hayata geri dönülen bir süreçtir. Geçici olarak hazırlanmış bir alanda iş, ev işleri, okul, barınakta yemek pişirme, alışveriş gibi günlük işlerin yapılabilmesine olanak sağlar. Bu barınak, kiralanmış bir ev de olabilir, konteyner afet konutu da.
4. Yeniden Yapım Aşaması - Yeniden yapım aşaması, rehabilitasyon aşamasından sonra, afetzedelerin en kısa zamanda nitelikli konutlara geçmesini kapsayan aşamadır.

Türkiye’de de kamunun afet sonrası barınma çözümleri acil barınma, geçici barınma ve kalıcı barınma başlıkları altında incelenebilir. Özellikle acil barınma ve geçici barınma çözümlerine dair resimler ve kayıtlar Afet İşleri Genel Müdürlüğü’nün kapatılması ve tüm arşivin SEKA’ya gönderilerek imha edilmesi sebebi ile yok olmuştur. Bu çalışmada yer verilen bilgilerin ve resimlerin bir kısmı, Afet İşleri eski Genel Müdürü Oktay Ergünay ile yapılan görüşmede elde edilmiştir.

### **Türkiye’de Kamunun Ürettiği Acil ve Geçici Barınma Çözümleri**

1924 Erzurum Horasan depreminde afetzedelerin Kızılay çadırlarından farklı olarak ilk kez ‘Zeminlik’ adı verilen 1.5 m. derinlikte kazılan bir çukurun içine kazıklar dikilip üzerinin örtülmesi ile oluşturulmuştur. Afetzedeler, evlerini ve hayvanlarını yalnız bırakmak istememişler ve buralarda geçici olarak ikamet etmeyi seçmişlerdir (Ergünay, 2014)

1929 Kızılay Faaliyet Raporu’nda (1929 faaliyet raporuna bakıldığında, 1928 yılına kadar Osmanlıca olan kayıtlar, Harf Devrimi ile birlikte Türkçe olarak tutulmaya başlanmıştır) çadır kullanıldığından bahsedilmektedir. Bu tarihlerde çadırla birlikte çoğunlukla para yardımı, evlerin tamiri için kereste, çivi ve bunun gibi inşaat malzemesi gönderildiğinden de bahsedilmektedir (Kızılay Faaliyet Raporu, 1930).

Kızılay, Düzce depremine kadar ‘Mahruti Çadır’ (Şekil 1) adı verilen çadırları üretmiş ve kullanmıştır. Bu çadırlar depolama, taşıma ve kurma kolaylığı nedeniyle uzun zaman tercih edilse de daha sonra Düzce depremi sonrasında gelen şikayetler neticesinde iki yeni çadır (Şekil 2-3) tipi hayata geçirilmiştir (Ergünay, 2014). 2011 yılında, Van depremi sonrasında 53.535 çadır bölgeye sevk edilmiş, 8 adet çadır kent kurulmuş ve bu çadırlarda yaklaşık 250.000 afetzede barınma ihtiyacını karşılamıştır ([https://www.kizilay.org.tr/Upload/Dokuman/Dosya/1353075061\\_web.xVan\\_Faaliyet\\_Raporu\\_Son.pdf](https://www.kizilay.org.tr/Upload/Dokuman/Dosya/1353075061_web.xVan_Faaliyet_Raporu_Son.pdf)).



**Şekil 1.** Mahruti Çadır

(<http://d.haber3.com/news/18784.jpg>)



**Şekil 2. Yeni Tip Çadır 1**



**Şekil 3. Yeni Tip Çadır 2**

(<http://www.kizilay.org.tr>)

1939 Büyük Erzincan Depremi'nde (Şekil 4) Kızılay'ın çadırları ile birlikte Romanya'dan ithal edilen "kurma ev"ler (Şekil 5-6) kullanılmıştır (Ergünay. 2014).



**Şekil 4. 1939 Erzincan Depremi Sonrası Çadırlar**

(<http://www.erzincannostalji.com/1939-erzincan-depremi-p2-aid.40.html>)



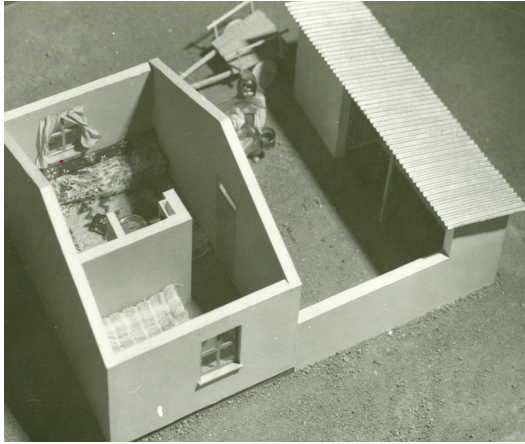
**Şekil 5. Romanya'dan İthal Edilen Kurma Ev 1**

(Oktay Ergünay'ın Kişisel Albümünden)



**Şekil 6.** Romanya'dan İthal Edilen Kurma Ev 2  
(Oktay Ergünay'ın Kişisel Albümünden)

1966 Muş Varto Depremi'nde ahşap karkas esaslı, dikmelerin araları, samanla çamur karıştırılarak kaplanmış, dışı yalı baskı ile örtülen, çatısı sac olan konutlar kullanılmıştır. Bu konutlar, afet bölgesinde atölyeler kurularak inşa edilmiştir. Yörenin mimarisine uygun olarak her köye “muhtar evi” denilen ‘tip proje’li konutlar (Şekil 7) inşa edilmiş ve yörenin malzemelerinin nasıl kullanılacağı afetzedelere öğretilmiştir (Ergünay, 2014).



**Şekil 7.** Varto Depremi Sonrası Barınma İçin Tasarlanan  
‘Tip Proje’li Konutun Maketi  
(Oktay Ergünay'ın kişisel albümünden)

Ayrıca Muş Varto depremi sonrası Rusya'dan yardım olarak demonte şekilde konutlar (Şekil 8) gelmiş ve burada inşa edilmiştir. Bu konutlar 20 sene boyunca okul ve yatılı bölge okulu olarak kullanılmıştır (Ergünay, 2014).





**Şekil 8.** Rusya'dan Gelen Konutlar  
(Oktay Ergünay'ın Kişisel Albümünden)

1968 yılında Afet İşleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak Ahşap Prefabrikasyon Konut Fabrikası kurulmasından sonra aynı yıl meydana gelen Amasra Bartın ve 1969 Alaşehir depremlerinde çadırlar ve ahşap prefabrikasyon konutları kullanılmıştır. 1969 yılında ise yine Afet İşleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak Beton Prefabrikasyon Konut Fabrikası kurulmuştur (Ergünay, 2014).

1970 Gediz Depremi'nde Kızılay çadırları ve ahşap prefabrikasyon evleri (Şekil 9-10) kullanılmıştır. Bunun yanı sıra Bayer firmasının Almanya'dan gönderdiği kimyasal maddeler ile afet alanında inşa edilen üretim hanede, kubbe köpük evleri üretilmiştir (Şekil 11). Bu köpük evler yaklaşık 11m<sup>2</sup> dir ve kapı-pencereler yerinde kesilerek açılmaktadır.



**Şekil 9.** Gediz Ahşap Prefabrikasyon Konutları  
(Oktay Ergünay'ın Kişisel Albümünden)



**Şekil 10.** Gediz Ahşap Prefabrike Konutlar 2  
(Oktay Ergünay'ın Kişisel Albümünden)



**Şekil 11.** İglo Tipi Köpük Afet Konutu- Gediz  
(<http://www.youtube.com/watch?v=yJFImVvY6ZQ>)

1971 Burdur ve Bingöl Depremleri'nde çadır, ahşap prefabrike konut ve 1969 yılında kurulan beton prefabrike konut fabrikasının ürettiği afet konutları kullanılmıştır. Bu yapılarda daha sonradan, dökülen betonların çelik iskeletlerin içine kondukları birleşim yerlerinde yalıtım sorunları ortaya çıkmış ve bu yüzden dışarıya tek tuğla kalınlığında blok duvarlar örülmüştür (Ergünay, 2014).

Makine Kimya Endüstrisi Kurumu Etimesgut Marangoz Fabrikası da 1970 yılında Ahşap Prefabrike konut üretmeye başlamış, 1978 yılı sonuna kadar 55.000 m<sup>2</sup> konut üretmiştir. Ancak 24 Ocak 1980'de konulan ekonomik istikrar programı ile kapatılmıştır (Ergünay, 2014).

1992 Erzincan Depremi sonrasında Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu'nun ürettiği çelik iskeletli afet konutları (Şekil 12) kullanılmıştır. Ancak, bu evlerin

sökülmesi çok zor olduğu için, Erzincan Depremi'nden 4 yıl sonra, Tunceli'nin Ovacık ilçesine kurulmuş ve sonra bir daha kullanılmamıştır (Ergünay, 2014).



Şekil 12. 1992 Erzincan Depremi. 500 Konut.

(Oktay Ergünay'ın Kişisel Albümünden)

1995 Dinar Depremi sonrasında Isparta ve kasabaları dahil tüm kiralık evler ve kamu misafirhaneleri Afet İşleri Genel Müdürlüğü tarafından kiralanmış ve afetzedeler bu konutlara yerleştirilmiştir. Depremin Kasım ayında olması ve Afyon'un o dönemde çok soğuk olması nedeniyle, Isparta Valiliği'nin istediği birkaç yer dışında hiçbir yerde çadır kullanılamamıştır (Ergünay, 2014).

1997-1998 yıllarında. Ahşap Prefabrike Konut ve Beton Prefabrike Konut fabrikaları, ekonomik olarak çok verimsiz hale geldikleri, çalışan işçilerin sendikal haklarının gücü ve Türkiye'de prefabrik yapı sanayisi çok ilerlediği için artık bu fabrikalara gerek kalmadığı düşüncesi ile kapatılmıştır (Ergünay., 2014).

### **Düzce Depremi Ve Sonrası...**

1999 Yılı'nın ikinci yarısında iki büyük deprem meydana gelmiştir: 17 Ağustos Adapazarı Depremi ve 12 Kasım Düzce Depremi. Bu depremlerde tahminen 380.000 konut hasar görmüştür ve bunların 120.000 tanesi onarılamayacak duruma gelmiştir. 250.000 kişi için konut ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

1999 yılında çıkartılan Deprem Kanunu'na göre depremde evleri hasar gören kişilere devlet ev sağlamakla yükümlüdür. Büyük sayılardaki ihtiyacı ve yaklaşan kış sebebi ile daralan zamanı göz önüne alan hükümet üç aşamalı bir plan ortaya koymuştur. Bu plana göre öncelikle acil sığınaklar, daha sonra geçici konutlar ve en son kalıcı konutlar inşa edilmiştir (Davidson vd., 2007).

Planın ilk aşamasında. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı (BİB) tarafından o tarihteki adı ile Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) işbirliği ile geçici yerleşim istem eğilimlerini belirlemek için 11-19 Eylül 1999 tarihleri arasında, çadır kentlerde,

misafirhanelerde, çadır kentler dışındaki evlerin yakınlarında kurulan çadırlarda ve kırsal alanda yaşayanlara anket uygulaması yapılmıştır. Bu anket sonucuna göre, ankete katılanların % 40'ı çadırlarda değil prefabrike konutlarda yaşamak istediklerini belirtmişlerdir (<http://webarsiv.hurriyet.com.tr/1999/10/08/148600.asp>). Bu sonuçların da katkısıyla zarar gören vatandaşların barınma sorununa çözüm sağlayacak çeşitli önlemlerin alınmasına yönelik politika uygulamalarına karar verilmiştir. Daha sonra BİB, kış koşulları ağırlaşmadan çadırlarda yaşayanları daha sağlıklı mekânlara taşımak amacıyla 30 m<sup>2</sup> büyüklüğündeki prefabrike konutları, ihale yolu ile yaptırmayı kararlaştırmıştır (Şengün, 2007).

Sakarya ilinde mera ve özel şahıs arazilerine olmak üzere seçilen 20 alanda toplam 6.265 adet, Düzce ili ve beldelerinde 7000 adet prefabrike konut kurulmuştur (<http://www2.tbmm.gov.tr/d24/7/7-8601c.pdf>). Bu beldelerden ve yapılan konutlardan bazıları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

1. *Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın hazırladığı 'tip proje' (Şekil 13) 40 yerli firma tarafından 1.5 ayda 40.000 adet üretilmiştir. Afetzedeler çok uzun yıllar bu afet konutlarını terk etmemiştir.*



Şekil 13. Adapazarı Depremi Sonrası Geçici Afet Konutu

(<http://www.haberler.com/12-kasim-duzce-depremi-nin-yildonumu-2-haberi/>)

2. *Kiremit Ocağı Konut Yerleşkesi. Düzce:*

Her biri 36 m<sup>2</sup> olan 330 konuttan oluşmaktadır (Şekil 14-15). Konutlar beton döşeme levhası üzerine prefabrike sandviç paneller ile inşa edilmiştir. Konutların su ve elektrik tesisatları mevcuttur. Bir yapı içinde iki konut bulunmaktadır. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından finanse edilmiştir (Johnson, 2007).



Şekil 14. Kiremit Ocağı Yerleşkesi (Johnson, 2007)



Şekil 15. Kiremit Ocağı Yerleşkesi (Johnson, 2007)

3. *Gümüşpınar Konut Yerleşkesi. Düzce:*

Her biri 30 m<sup>2</sup> olan 1194 konuttan oluşmaktadır (Şekil 16-17). Konutlar beton döşeme levhası üzerine prefabrike sandviç paneller ile inşa edilmiştir. Konutların su ve elektrik tesisatları mevcuttur. Bir yapı içinde iki konut bulunmaktadır. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından finanse edilmiştir.



Şekil 16. Gümüşpınar Yerleşkesi (Johnson, 2007)



Şekil 17. Gümüşpınar Yerleşkesi (Johnson, 2007)

4. *Fıdanlık Konut Yerleşkesi. Düzce:*

Her biri 23 m<sup>2</sup> olan 352 konuttan oluşmaktadır (Resim Şekil 18-19). Ahşap kazıklar üzerinde tamamen ahşap olarak inşa edilmiştir. Konutların su ve elektrik tesisatları mevcuttur. Sivil Toplum Kuruluşları tarafından finanse edilmiştir.



Şekil 18. Fıdanlık Yerleşkesi (Johnson, 2007)



**Şekil 19.** Fidanlık Yerleşkesi (Johnson, 2007)

5. *UMCOR Konut Yerleşkesi. Düzce:*

Her biri 25 m<sup>2</sup> olan 192 konuttan oluşmaktadır (Şekil 20-21). Metal kazıklar üzerinde çelik kafes sistemi ve prefabrike paneller ile inşa edilmiştir. Konutların su ve elektrik tesisatları mevcuttur. Sivil Toplum Kuruluşları tarafından koordine edilmiş ve Amerika merkezli ve 80 ülkede faaliyet gösteren. United Methodist Committee on Relief (UMCOR) tarafından finanse edilmiştir.



**Şekil 20.** UMCOR Yerleşkesi A (Johnson, 2007)



**Şekil 21.** UMCOR Yerleşkesi B (Johnson, 2007)

Kızılay Derneği tarafından 2007 yılında ‘OBAKENT’ (Şekil 22) adında 2009 yılında ise ‘MEVLANA EVİ’ (Şekil 23-24) adında geçici afet konutları tasarlanmış ve üretilmiştir.



**Şekil 22.** OBAKENT Antalya, Genel Görünüm  
(<https://afetyoneti.kizilay.org.tr/UI/doc/raporlar/2008.pdf>)



**Şekil 23.** Mevlana Evi Dış Görünüm  
(<https://www.haberler.com/kizilay-cadirinin-yerini-mevlana-evleri-alacak-haberi/>)





**Şekil 24.** Mevlana Evi İç Görünüm

(<https://www.kizilay.org.tr/Haber/HaberArsiviDetay/2056>)

### **Geçici Afet Konutu Yerleşkeleri: Konteyner Kentler**

Yukarıda belirtilen Türkiye’de kamunun afet sonrası barınma çözümleri için kullanılan acil barınma ve geçici barınma çözümlerinin yanı sıra, afet sonrası geçici barınma çözümü için konteyner konut kullanmaya Van Depremi ile başlanmıştır. 2011 Van depreminin ardından afetzedelerin konteyner kentlere yerleştirilmeleri amacıyla çalışmalar yapılmıştır. 2011 Van depremi ile başlayan bu süreç, konteyner kentlerin oluşmasına ve bu geçici barınma mekânlarının tasarım olarak irdelenmesine sebep olmuştur (Ünal, 2017).

## KAYNAKÇA

1. Davidson, H.C., Cassidiy, J. Lizzaralde, G. Dikmen, N. Sliwinski, A., (2007). Truths And Myths About Community Participation İn Post-Disaster Housing Projects. *Habitat International* 31 (2007) 100–115.
2. Ergünay, O. (2014). *Kişisel İletişim*, Ankara.
3. Johnson, C. (2007). Impacts Of Prefabricated Temporary Housing After Disasters: 1999 Earthquakes İn Turkey. *Habitat International* 31 (2007) 36–52. doi:10.1016/j.habitatint.2006.03.002
4. Kızılay Derneği (1929). 1928 yılı Faaliyet Raporu, Ankara
5. Kızılay Derneği (1930) . 1929 yılı Faaliyet Raporu, Ankara
6. Müdahale İyileştirme Ve Sosyoekonomik Açından 2011 Van Depremi Raporu.pdf (2011).
7. <https://www.afad.gov.tr/Dokuman/TR/78-20140529153416-mudahale,-i-yilestirme-ve-sosyoekonomik-acidan-2011-van-depremi-raporu.pdf>
8. Son erişim: 02.05.2016
9. Quarantelli, E.L. (1995). Patterns of shelter and housing in US disasters. *Disaster Prevention and Management*. Vol .4, No. 3, pp. 43-53.
10. Şengün, H. (2007). Afet Yönetimi Sistemi ve Marmara Depremi Sonrasında Yaşanan Sorunlar. Yayınlanmamış Doktora Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
11. Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği (2011). Türkiye’de Deprem Gerçeği ve TMMOB Makina Mühendisleri Odası’nın Önerileri Oda Raporu. Ankara.
12. Ünal, B. (2017). Geçici afet konutlarında ortopedik engelli erişilebilirliği: AFAD engelli afet konutunun erişilebilirlik ölçümü ve iyileştirme önerileri. (Yayınlanmamış doktora tezi). Atılım Üniversitesi, Ankara.
13. <https://afetyonetimi.kizilay.org.tr/UI/doc/raporlar/2008.pdf>
14. [https://www.kizilay.org.tr/Upload/Dokuman/Dosya/1353075061\\_web\\_xVan\\_Faaliyet\\_Raporu\\_Son.pdf](https://www.kizilay.org.tr/Upload/Dokuman/Dosya/1353075061_web_xVan_Faaliyet_Raporu_Son.pdf) (son erişim, 12.9.2014)
15. <https://s2.haber3.com/storage/old/d/news/18784.jpg> (son erişim, 03.04.2021)
16. <http://www.erzincannostalji.com/1939-erzincan-depremi-p2-aid.40.html>
17. <http://www.youtube.com/watch?v=yJFImVvY6ZQ> (son erişim, 12.9.2014)
18. <http://webarsiv.hurriyet.com.tr/1999/10/08/148600.asp> (son erişim, 10.12.2015)
19. <http://www2.tbmm.gov.tr/d24/7/7-8601c.pdf> (son erişim, 12.9.2014)
20. <http://www.haberler.com/12-kasim-duzce-depremi-nin-yildonumu-2-haberi/> (son erişim, 03.04.2021)
21. <https://www.haberler.com/kizilay-cadirinin-yerini-mevlana-evleri-alcak-haberi/> (son erişim, 03.04.2021)

22. <https://www.kizilay.org.tr/Haber/HaberArsiviDetay/2056>
23. ( son erişim, 03.04.2021)