

BİDGE Yayınları

İklim Değişikliği ve Kentsel Dirençlilik

Editör: Gülsüm Dağlıoğlu

ISBN: 978-625-6707-86-3

1. Baskı

Sayfa Düzeni: Gözde YÜCEL

Yayınlama Tarihi: XX.XX.2023

BİDGE Yayınları

Bu eserin bütün hakları saklıdır. Kaynak gösterilerek tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının ve editörün yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Sertifika No: 71374

Yayın hakları © BİDGE Yayınları

www.bidgeyayinlari.com.tr - bidgeyayinlari@gmail.com

Krc Bilişim Ticaret ve Organizasyon Ltd. Şti.

Güzeltepe Mahallesi Abidin Daver Sokak Sefer Apartmanı No: 7/9 Çankaya /
Ankara



ÖNSÖZ

Küresel ısınmanın etkisiyle ortaya çıkan iklim değışikliğinin, doğal alanlar ve insanların yaşam alanları üzerindeki olumsuz etkisi, kentlerimizde risk azaltımına yönelik planlama stratejilerinin ortaya konmasını ve kentlerimizin dirençliliğinin artırılması yönünde izlenecek planlama politikalarının belirlenmesini zorunlu kılmaktadır. İklim değışikliğine karşı dirençli kent planlamanın çok boyutlu olarak ele alınmasının amaçlandığı bu çalışma kapsamında dirençli kent yaklaşımının ekolojik, sosyal, ekonomik, kurumsal, toplumsal ve yapılı çevre boyutlarına yer verilecektir.

Gündemde olması ve çoğu akademik çalışmanın bu konuya yönlenmesi düşüncesi ile öneriyorum.

İyi çalışmalar dilerim.

Editor

Gülsüm Dağlıoğlu

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	3
İÇİNDEKİLER	4
Yağmur Suyu Hasadı Potansiyelinin Belirlenmesi; Niğde Kenti Örneği.....	5
Barış KAHVECİ.....	5
Nuriye Ebru YILDIZ.....	5
Kavramsal Olarak Turizm ve Turizm Planlaması.....	28
Safa AVCIOĞLU	28
Tarihi Kent Merkezlerinin Korunmasında Bütünleşik Ulaşım Politikalarının Rolü: Diyarbakır Tarihi Suriçi Örneği	62
Sabri YILMAZ.....	62
Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU.....	62

BÖLÜM I

Yağmur Suyu Hasadı Potansiyelinin Belirlenmesi; Niğde Kenti Örneği

Bariş KAHVECİ¹
Nuriye Ebru YILDIZ²

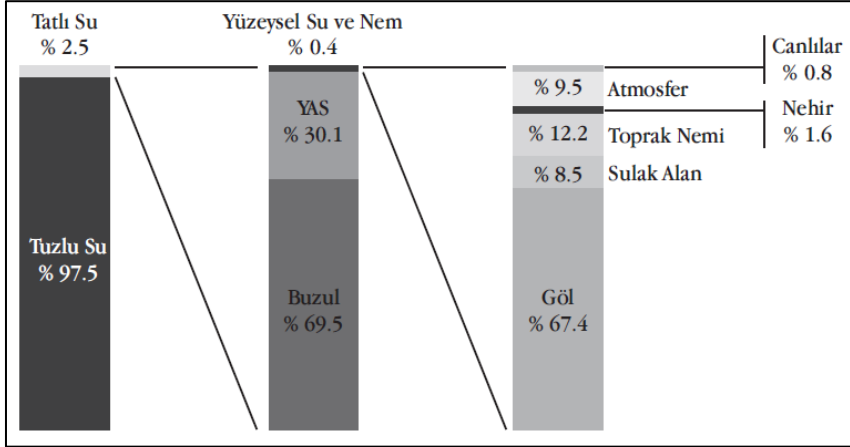
Giriş

Canlıların sürdürülebilirliği ve yaşamı için vazgeçilmez olan su; kokusuz, tatsız ve renksiz bir kimyasal bileşik olarak tanımlanmaktadır. Dünya Doğayı Koruma Vakfı (WWF) (2014)'e göre; Dünya'da su yüzeyi ile kaplı alan, toplam yüzeyin %70'ini kapsamakta iken, kullanılabilir ve erişilebilir su kaynakları ise toplam su varlığının yaklaşık %1'ini oluşturmaktadır. Çünkü, suların %97,5'i deniz ve okyanuslarda tuzlu su olarak bulunurken, sadece

¹ Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bitki Materyali ve Yetiştirme Tekniği Anabilim Dalı, <https://orcid.org/0000-0002-8508-1748>

² Dr., Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Peyzaj Planlama ve Tasarım Anabilim Dalı, <https://orcid.org/0000-0002-3508-4895>

%2,5'lik kısmı tatlı su olarak bulunmaktadır (Shikmanov & Rodda, 2003). Bu tatlı suların yaklaşık %69,5 ile büyük bir bölümü ise; kutup bölgesindeki buzullarda ya da toprak tabakasının donmuş kısımlarında yer almaktadır. Tatlı su miktarının %30,1'i yeraltı suyu (YAS), %0,4'ü ise tatlı su gölleri, yüzeysel sular, sulak alanlar, atmosfer, toprak ve canlılar olmak üzere atmosfer ve yüzey sularından oluşmaktadır (TÜSİAD, 2008) (Şekil 1).



Şekil 1. Yeryüzündeki su kaynaklarının dağılımı (Shikmanov & Rodda, 2003; TÜSİAD, 2008)

Şekil 1’de de görüldüğü gibi dünya sularının çok az bir kısmı kullanılabilir ve erişilebilir tatlı sulardan oluşmaktadır. Gelecekteki 40 yıllık süreçte, dünya nüfusunun 2,5 milyar artmasına nedeniyle su talebinin de artması öngörülmektedir (Godfrey ve ark., 2010). Diğer taraftan, Bhattacharya (2015)’e göre; su ihtiyacındaki artış miktarı, nüfus miktarındaki artışın, iki katı daha fazladır. WWF (2014)’e göre ise; son yüzyılda nüfus miktarı 3 katına çıkarken, su tüketiminin de 7 kat arttığını söylemek mümkündür.

Benzer şekilde Türkiye’de de kişi başına düşen yıllık su miktarı 2000 yılında 1652 m³ iken, 2022 yılında ise 1322 m³’e düşmüştür (DSİ, 2023). Falkenmark su kıtlığı indeksi verilerine göre değerlendirildiğinde; “su sıkıntısı çeken” bir ülke olarak kabul

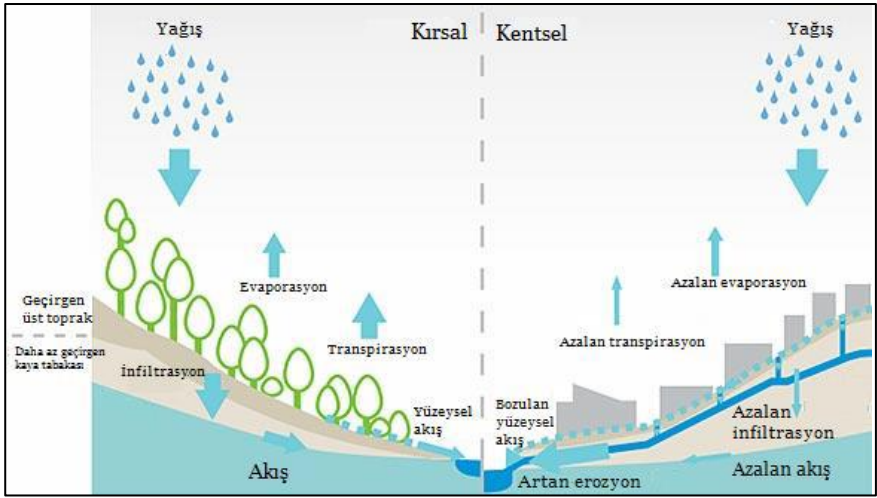
edilmektedir (Tablo 1). WRI (2023) Su Riski Atlası raporuna göre ise, Türkiye’yi yüksek su stresi çeken ülkeler arasında göstermektedir. TÜİK verilerine göre 2030 yılında Türkiye nüfusunun 100 milyona ulaşacağı öngörülmektedir. Bu durumda artan nüfus ve kentleşmesi ile Türkiye, “su kıtlığı” yaşayan ülke olma yolunda hızla ilerlemektedir.

Tablo 1. Su kıtlığı indeks değerleri (Falkenmark ve ark., 1989)

Su (m ³ /kişi /yıl)	Sınıflandırma
1700 ve üstü	Su baskısı yok
1700 - 1000	Su sıkıntısı
1000 – 500	Su kıtlığı
500 ve altı	Mutlak su kıtlığı

Su kaynakları üzerinde nüfus artış baskısının yanı sıra küresel iklim değişikliği de etkili olmaktadır. Hükümetlerarası İklim Değişimi Paneli (IPCC) Altıncı Değerlendirme Raporuna göre; 20. yüzyılın ortalarından insan faaliyetleri ile artan sera gazı konsantrasyonları ile meydana gelen ısınmanın sonucu olarak, küresel sıcaklık geçmiş 150 yıllık süreçte neredeyse 1,09°C yükselmiştir (IPCC, 2022). Sera gazı emisyonlarındaki artış nedeniyle küresel ısınma dünyanın farklı bölgelerindeki su kaynaklarının miktarında ve kalitesinde değişikliklere yol açmıştır. Kısaca, küresel, bölgesel ve yerel ölçekteki hidrolojik döngüler iklim değişikliği ve kuraklıktan olumsuz biçimde etkilenmiştir (Brutsaert ve Parlange, 1998; Solomon ve ark., 2007; Hagemann, ve ark., 2013; Dufresne, ve ark., 2013). Türkiye için oluşturulan iklim projeksiyonları değerlendirildiğinde, sıcaklık artışlarının bu yüzyılın sonuna kadar çok daha yükseleceği tahmin edilmektedir (T. C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2016). Bu durum yani küresel ölçekteki iklim değişikliği, yağış rejimlerini de önemli ölçüde etkilemektedir (Guerreiro ve ark., 2018; Cea ve Costabile, 2022).

Tüm bu etkenlerle birlikte, insanlık tarihinin en büyük olumsuz etkisi olan plansız ve kontrolsüz kentleşme ile, Radcliffe (2019)'a göre hidrolojik döngü giderek bozulmuştur. Şekil 2'de görüldüğü gibi; kentlerdeki yoğun yapılaşma yol ve bina gibi geçirimsiz yüzeylerin artması bitki örtüsü ve yeşil alanların azalması, suyun toprağa ulaşmasını engellemekte ve su doğal döngüsünü gerçekleştirilememektedir (Poletto & Tassi, 2012; Xu ve ark., 2023).



Şekil 2. Kırsal ve kentsel alanlarındaki su döngüsü (Melbourne Water, 2009).

Kentsel alanlarda yağmur suyunun kontrol edilmesi, diğer bir ifade ile yağmur suyu hasadı, su döngüsünün sağlanmasında ve su stresinin azaltılmasında önemli bir araç olma potansiyeli taşımaktadır (Hamidi ve ark. 2023). Yağmur suyu hasadı (toplama), su tüketimin ve ihtiyacın fazla olduğu yerleşim alanlarında yağmur ve kar suyunun toplanması ve depolanmasına yönelik yöntem ve uygulamalar bütünüdür (Mathur, 2016).

Kentlerde; geçirimsiz yüzeyler olarak, binaların çatıları kent alanının büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Bu nedenle yağış sularını tutmada bina çatılarının rolünün önemli olduğunu söylemek

mümkündür. Yağmur suyunu binalarda kontrol etmek ve yağmur suyu hasadını gerçekleştirmek diğer yağmur suyu kontrolü veya hasadı yöntemlerine göre daha kolay ve uygulanabilir olmaktadır. Kentlerin tarihsel gelişim sürecinde, dönemin teknolojik şartları ile uygulamalar yapılmış ve bu yöntemden yarar sağlanılmıştır. Örneğin; Roma İmparatorluğu'nda yağmur suyu hasadının yaygın olduğu bilinmektedir. Pompeii'de su kemerleri inşaatından önce M.Ö. 1. Yüzyıl'da çatıda su depoları inşa edilmekte ve kullanılmaktadır (Anonim, 2023a; Anonim, 2023b).

Binaların çatı yüzeylerinden toplanan yağmur suları; sulama, havuzlarda, araç vb. yıkama, tuvaletlerde, çamaşır makinelerinde kullanımı gibi içilebilir olmayan amaçların yanı sıra bugünün teknolojileriyle arıtılıp içilebilir amaçlarla da kullanılabilir. Ayrıca, yağmur suları doğal su döngüsüne kavuşturularak, kullanılmadan doğrudan yer altı su kaynaklarına iletebilmektedir.

Binalarda yağmur suyu hasadı sistemlerinin sonradan yapılması veya yenilenmesi yerine binaların inşaatı esnasında tasarlanması, yağmur suyu hasadı uygulamalarının yaygınlaşmasını hızlandıracaktır (Thomas, 1998; Üstün ve ark., 2020). Bugünün, yağmur sularının kullanılmasına yönelik uygulamaların yaygınlaşarak arttığı görülmektedir. Örneğin; Tokyo kentinde yağmur suları toplanarak acil durumlar için kullanılmaktadır. Fiji Adalarında devlet kurumlarına ait havaalanı, okul gibi çatı yüzeyi geniş binalardan toplanan yağmur suları kullanılmaktadır. ABD'de ise yaklaşık 25.000 ev, çatı sistemlerinden yağmur suyu hasadı yapmaktadır (TUSİAD, 2008) Brezilya'da yapılan bir çalışmada ise, çatı yüzeyi ve depolama tankı boyutlarına bağlı olarak %12 ile %79 oranında içilebilir su tasarrufu sağlanmaktadır (Ghisi ve ark.,2007).

Coğrafi bilgi sistemlerinin (CBS) yaygınlaşması ve gelişmesi, yağmur suyu hasadı ile ilgili çalışmaları da hızlandırmış ve toplanabilir yağmur suyu analizlerinin yapılmasına olanak tanımıştır. Al-Houri ve ark. (2014), Ürdün'ün Amman Kenti'ndeki araştırma bölgesinde yağmur suyu hasadı çalışması için uydu görüntülerini analiz etmiştir. Bu işlem sonrası elde ettikleri alan ve

çatı yüzeyi bilgilerini kullanmıştır. Ürdün genelinde yaygın olarak kullanılan beton çatılar için 0,85 kat sayısı ve iklim parametrelerinden yağışa ilişkin değerler kullanılarak ArcGIS, coğrafi bilgi sistemleri (CBS) yazılımı ile potansiyel yağmur suyu toplama hesaplamasını yapmıştır. Shinde & Gaikwad (2016), Hindistan'nın Nidhal Köyü kapsamında yaptıkları yağmur suyu hasadı analizi çalışmasında, uydu görüntülerini kullanarak CBS ile uygun çatı yüzeyleri, yollar ve açık alanlar şeklinde kategorize ederek sayısallaştırmış ve toplam alanı hesaplamışlardır. Elde edilen alan bilgisi ile, yağış miktarı ve çatı türüne göre belirlenen akış katsayısı formüle edilerek toplanabilecek yağmur suyu miktarını hesaplanmıştır. Ortaya çıkan miktarın köy nüfusunun yıllık su harcamasının %95,2'sinden fazlasını karşılayabileceğini saptamışlardır. Adugna vd. (2018), Etiyopya, Addis Ababa Kentinde bulunan 588 kamu binasını çatı yüzeylerini ArcGIS yazılımı ile sayısallaştırarak; aylık yağmur toplama potansiyelini hesaplamışlardır. Kent ölçeğinde harcanan toplam şebeke suyu ihtiyacının %2,3'ünün kamu binalarından yağmur suyu hasadı ile elde edilebileceğini tespit edilmiştir.

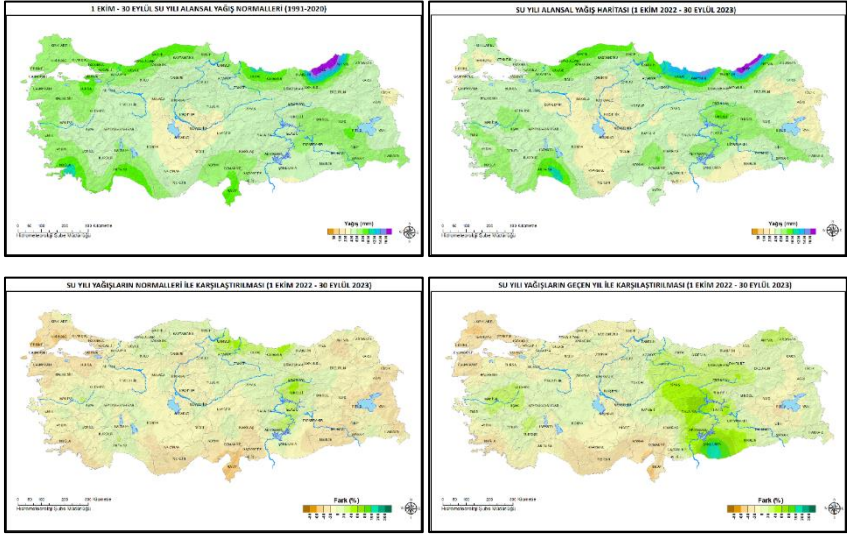
Türkiye'de yapılan çalışmalarda ise; Yükselir ve ark. (2019) çatıların yağmur suyu toplama kapasitesini araştırdıkları çalışmalarında; Eskişehir Teknik Üniversitesi İki Eylül Kampüsü'ndeki binaları CBS yardımı ile analiz etmişlerdir. Kurumda harcanan su miktarının yaklaşık %2,5'lik kısmını toplanan yağmur suyu ile karşılanabileceğini tespit etmişlerdir. Kılıç & Adalı (2022), Bursa ilinde yaptıkları çalışmalarında, 3931 m² yüzey alanına sahip bir alışveriş merkezinin çatısından toplanabilecek yağmur suyu miktarı hesaplamışlardır. Sonuçta; yağmur suyu toplama sisteminin maliyetinin 39.473\$ olduğu ve yıllık 2006 m³ değerinde yağmur suyunun toplanabileceklerini belirtmişlerdir. Diğer bir çalışmada ise; Selimoğlu & Yamaçlı (2023), Sinop Üniversitesi Kuzey Yerleşkesi'nde 12 adet bina çatısından hasat edilebilecek yağmur suyunun, yeşil alan sulama, araç yıkama ve bina içi kullanımlar gibi su ihtiyaçlarının karşılanmasındaki potansiyelini araştırmışlardır. Hasadı edilen yağmur sularının; %11,67'sini yeşil

alanların sulanmasında, %100'nün araç yıkama gibi işlerde ve %31,09'nun ise bina içi kullanımlar için harcanabileceğini tespit etmişlerdir.

Tüm bu yapılan bu araştırmalara ek olarak Türkiye politikalarında da yer almaya başlamıştır. Öncelikle, yağmursuyu toplama, depolama ve deşarj sistemlerinin planlanmasına, tasarımına, projelendirilmesine, yapımına ve işletilmesine ilişkin usul ve esasları düzenleme amacıyla; 23.06.2017 tarih ve 30105 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Yağmursuyu Toplama, Depolama ve Deşarj Sistemleri" yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. Ayrıca, 23.01.2021 tarih ve 31373 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" in 57. maddesinin 7. fıkrasına (a) bendi şu şekilde eklenmiştir:

• “(Ek:RG-23/1/2021-31373)(Değişik:RG-11/7/2021-31538) **2000 m²den büyük** parsellerde yapılacak yapıların mekanik tesisat projelerinin; çatı yüzeyinden toplanacak yağmur sularının gerekmesi halinde filtre edilerek bir tankta toplanması ve bina tuvalet sifonlarında kullanılması amacıyla yağmur suyu toplama sistemi içermesi zorunludur” (ÇŞİB, 2021).

Böylece, binaların çatı yüzeylerinden yapılacak yağmur suyu toplama, ihtiyaç halinden çıkmış, zorunlu ve yasal bir zemine ulaşmıştır. Bunun nedeni, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de iklim değişikliği ve küresel ısınmanın etkileri ile yağış miktarları azalmış ya da zaman ve alan değişikliği ile dağılımı farklılaşmıştır (Şekil 3). Bu nedenle kentlerimizde erişilebilir temiz su ihtiyacı artarken diğer bir yandan taşkın, su baskınları ve sel felaketleri yaşanmaktadır.



Şekil 3. 2022-2023 su yılı 12 aylık alansal kümülatif yağış raporu (MGM,2023)

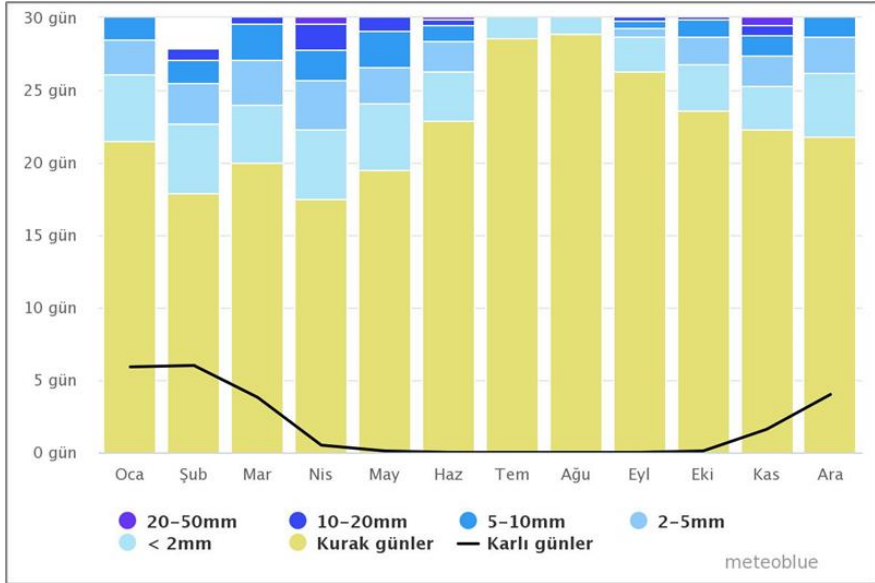
Şekil 3'teki 1991-2020 yılı alansal yağış normalleri değerlendirildiğinde; Niğde, Nevşehir, Aksaray ve Konya illerinin Türkiye'de alansal olarak en düşük yağış ortalamasına sahip kentler olduğunu söylemek mümkündür. Ek olarak; 2022-2023 verileri ile yağış normalleri karşılaştırıldığında, Niğde İli'nin -%20 ile %40 arasında normalinden daha az yağış alarak, yağış miktarı hızla düşen kentlerden biri olduğu görülmektedir.

Yapılan araştırmalar, belirtilen yönetmelik ve alansal yağış verileri değerlendirildiğinde; araştırma alanı olarak, Niğde İli kent merkezi seçilmiştir. Bu çalışmada; önceki çalışmalardan farklı olarak, yönetmelikte belirtilen 2000 m² alana/yüzeye sahip bina çatıları değerlendirmeye alınmıştır. Çalışmada Google Earth Uydu görüntüsüne ek olarak Niğde İli imar planları kullanılmış ve yönetmelikte belirtilen bina tipleri tespit edilmiştir. Bina çatı yüzeylerinin toplam alanı, bina çatı kaplama türleri ve Niğde İli'ne ait uzun yıllar yağış ortalamaları verileri kullanılarak kent ölçeğinde yağmur suyu hasadı potansiyeli analiz edilmiştir.

Materyal ve Yöntem

Materyal

Araştırma alanının içinde bulunduğu, Niğde İl’inde; etrafının Bolkar ve Aladağlar gibi dağlarla çevrili olması, deniz seviyesinden yaklaşık 1300 m yükseklikte bulunması, denize paralel uzanan dağların Akdeniz ılıman etkisini ve rüzgârın etkisini azaltması ve/veya yok etmesi ve kuzeyden gelen soğuk rüzgarlara açık olması gibi nedenlerle karasal iklim görülmektedir. Yağış ortalaması 0.9 mm (Milimetre) ve yağış en fazla 78.5 mm ile Nisan, en az ise 0.2 mm ile Temmuz ayında düşmektedir (Anonim, 2023). Niğde İli 30 yıllık yağışlı gün ve yağış miktarını içeren diyagram Şekil 3’te verilmiştir.



Şekil 3. Niğde İli 30 yıllık ortalama yağışlı gün ve yağış miktarı diyagramı (Meteoblue, 2023)

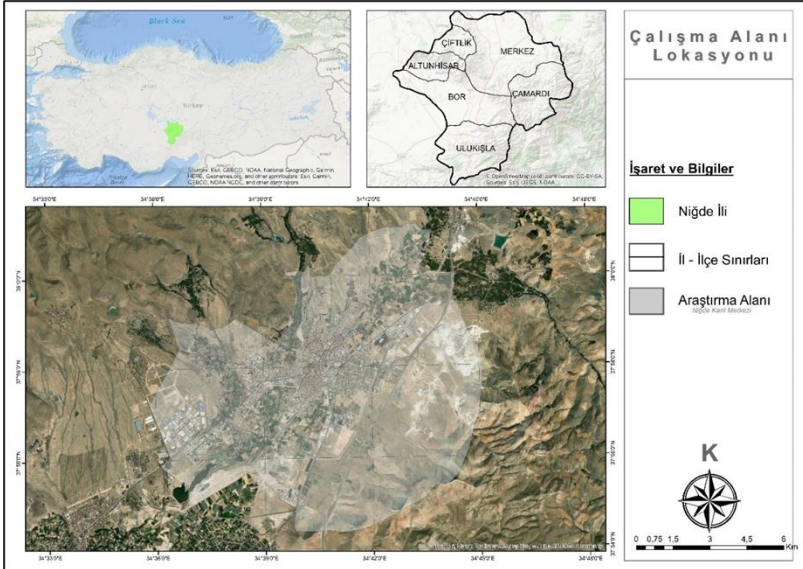
Şekil 3’te görüldüğü gibi, Niğde İli günlerinin çoğunu genel olarak yağışsız ve kurak geçirmektedir. Bu durum ve giriş

bölümündeki değerlendirmeler, Niğde İli kent merkezinin araştırma alanı olarak belirlenmesinin zeminini ve gerekliliğini oluşturmuştur.

Çalışmanın ana materyalini Niğde İli kent merkezi, kentsel alan sınırı (merkez belde sınırları hariç) oluşturmaktadır (Şekil 4). Araştırma alanı, kentteki merkez mahalle sınırları esas alınarak oluşturulmuştur. Çalışma sınırı 12.323,42 ha alanı kapsamaktadır. Mevcut yerleşim alanında 13.570 adet bina yer almakta ve çatı yüzeyleri toplam 332,04 ha alandan oluşmaktadır.

TÜİK (2023) Türkiye İstatistik Kurumu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi belediye düzeyi Niğde İli merkez mahalle nüfusu verilerine göre araştırma alanı içinde 170.511 kişi yaşamaktadır.

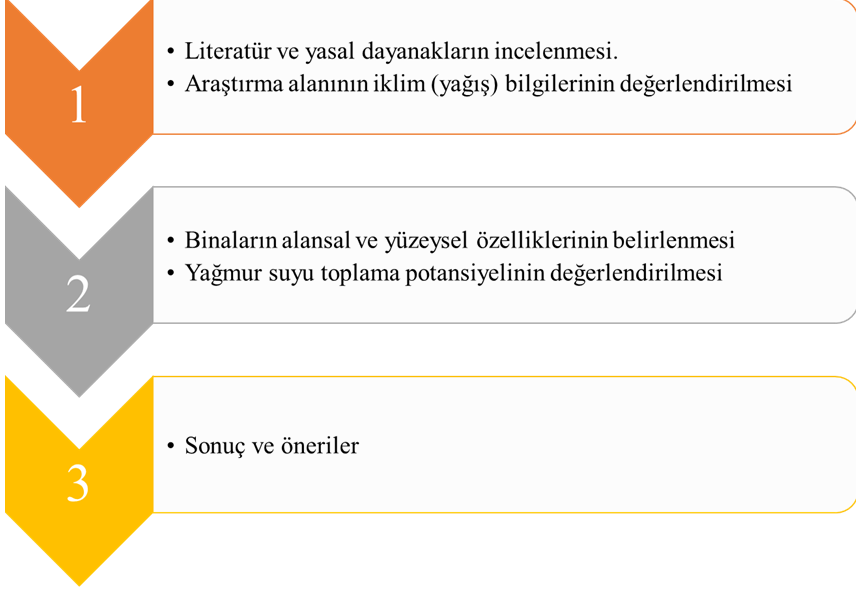
Araştırmanın amacı ve yöntemi kapsamında; çalışmanın diğer materyallerini ise, iklim verileri, araştırma alanı 23 Ağustos 2023 tarihli Google Earth Uydu görüntüsü, görüntü sayısallaştırma ve analiz işlemlerinin gerçekleştirilmesinde kullanılan ArcGIS 10.7 Coğrafi Bilgi Sistemleri yazılımı oluşturmaktadır.



Şekil 4. Çalışma alanı lokasyon haritası.

Yöntem

Çalışmanın yöntemi, çalışmanın amacı ve hedefleri gereği 3 aşamadan oluşmaktadır (Şekil 3).



Şekil 3. Çalışmanın yöntem akış şeması.

Çalışmanın ilk aşamasında, araştırmanın anlam ve önemini kavranmasının yanı sıra yağmur suyu toplama potansiyelini değerlendirme kapsamında hesaplama yönteminin belirlenmesi için literatür çalışması yapılmış ve mevcut yönetmelikler incelenmiştir. Hesaplama yöntemi olarak Eşitlik (1)'de verilen formül değerlendirmeye alınmıştır (Dadhich & Mathur, 2016).

$$V_y = \frac{A \times Y \times e \times f}{1000} \quad (1)$$

V_y: Toplam yağmur suyu hasadı (m³)

A: Yağmur suyu toplama alanı (m²)

Y: Aylık veya yıllık ortalama yağış miktarı (mm)

e: Yağmur suyu toplama yüzeyinin verimlilik katsayısı – çatı türü katsayısı (%)

f: Filtre etkinlik katsayısı (%)

Ayrıca, yine ilk aşamada, materyal bölümünde belirtildiği gibi araştırma alanı sınırı olarak Niğde kentindeki merkez mahalle sınırları belirlenmiştir. Yöntem kapsamında kullanılan Niğde İli'nin uzun yıllar yağış değerleri ortalamaları MGM (2023)'den alınmıştır.

Araştırmanın ikinci aşamasında; binaların alansal ve yüzey özellikleri uydu görüntüsü ve ArcGIS yazılımı kullanarak sayısallaştırılmış ve özellikleri tablolara işlenmiştir. Toplanan ve analizi yapıp değerlendirilen tüm veriler Eşitlik (1)'e göre değerlendirilmiş ve yağmur suyu hasadı potansiyeli elde edilmiştir.

Araştırmanın üçüncü ve son aşamasında ise; çalışmanın sonuçları araştırma alanı ve ülke ölçeğinde katkıları ile değerlendirilmiş ve öneriler geliştirilmiştir.

Araştırma Bulguları

Bu bölüm; çalışmanın amacı ve yöntemi kapsamında, Niğde kent merkezi yağmur suyu toplama potansiyeli değerlendirme aşamalarını ve sonucunu içermektedir.

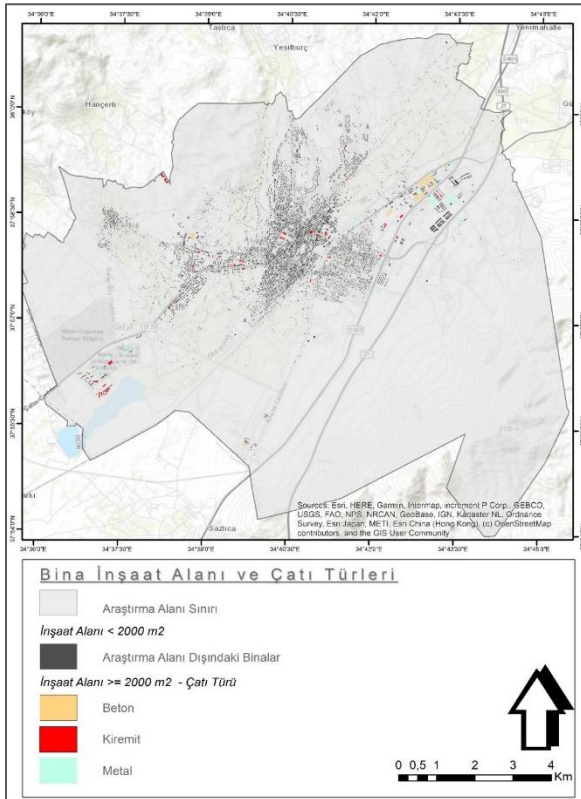
Araştırma Alanı ve Binaların Özellikleri

Araştırma alanına ilişkin MGM (2023)'ten elde edilen uzun yıllar aylık ve yıllık ortalama yağış miktarı bilgileri Tablo 2'de yer almaktadır. Eşitlik (1) ve yasal dayanaklar (23.01.2021 tarihli Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik) kapsamında, yağmur suyu toplama alanı olarak, araştırma alanındaki 2000 m² ve üzeri inşaat alanına (çatı yüzey alanı) sahip binalar değerlendirmeye alınmıştır (Şekil 5). Yağmur suyu toplama çatı yüzeyleri verimlilik katsayısı kapsamında, çatı yüzey alanları Şekil 4'teki gibi analiz edilmiş ve verimlilik katsayı bilgileri Tablo 3'te verilmiştir. Çatılardan toplanan yağmur sularının ayrıştırılması ve ilk filtrelemedeki verimliliğini ifade eden, filtre etkinlik katsayısı kapsamında ise; DIN (1989) (Alman Standartları)

tarafından belirlenen 0,9 değeri (f) kullanılmıştır. Eşitlik (1)'e göre yapılan hesaplamada, birimi "litre" olan değerler 1000'e bölünerek, bu değerlerin birimi "metreküp"e matematiksel olarak dönüştürülmüştür.

Tablo 2. Niğde İli 1991 – 2020 yılları ortalama yağış miktarı verileri (MGM,2023)

Aylık ve Yıllık Toplam Yağış Miktarı Ortalaması (mm) (Y)												
Oca	Şub	Mar	Nisa	Mayı	Hazira	Temmu	Ağust	Eylü	Eki	Kası	Aralı	Yıllı
k	at	t	n	s	n	z	os	l	m	m	k	k
34.3	32.0	38.8	41.1	43.4	29.2	5.5	7.7	12.4	30.3	32.7	42.5	349.9



Şekil 5. Yağmur suyu toplama alanları; çatı yüzeyleri ve türleri.

Tablo 3. Çatı türleri, sayıları, alanları ve çatı yüzeyleri verimlilik katsayıları.

Çatı Türü	Bina sayısı	Toplam Yüzey Alanı (m ²) (A)	Yüzey verimlilik katsayısı (e) (Dadhich ve Mathur, 2016)
Metal	39	160.472,51	0,90
Beton	33	99.410,49	0,70
Kiremit	37	117.602,22	0,75
Toplam	109	377.485,22	-

Şekil 5 ve Tablo 3 değerlendirildiğinde, toplam 109 binanın dikkate alındığını söylemek mümkündür. 109 binanın 37,75 ha'lık çatı yüzeyi toplamı, toplam yapı alanının yaklaşık %10'u oluşturmaktadır. Bu binaların; okul (üniversite, lise, ortaokul ve ilkokul), kamu kurum ve kuruluş (adliye sarayı, kaymakamlık vb.) sanayi, cezaevi ve bazı konut yapıları olduğu belirlenmiştir. Sanayi, kamu kurum ve kuruluş ve üniversite yerleşkesinde bulunan binaların beton ve metal kaplı oldukları ve bazı üniversite binaların ve diğer okulların kiremit kaplı oldukları belirlenmiştir. Tablo 2 değerlendirildiğinde ise, Niğde İli ortalama yağış miktarının yıllık 349,9 mm olduğu tespit edilmiştir.

Yağmur Suyu Toplama (Hasadı) Potansiyelinin Değerlendirilmesi

Yağmur suyu hasadı yöntem bölümünde verilen Eşitlik (1) ile hesaplanmıştır. Yıllık toplam yağış miktarı hesaplamaya dahil edilmiş ve çatı yüzey türleri için ayrı ayrı değerlendirmeler yapılmıştır (Tablo 4).

Tablo 4. Potansiyel yağmur suyu hasadı miktarı.

Çatı yüzey türü	Toplam yağmur suyu hasadı (m ³) (Vy)
Metal	45.480,96
Beton	21.913,75
Kiremit	27.775,59
Toplam	95.170,30

Tablo 4 değerlendirildiğinde araştırma alanının potansiyel yağmur suyu hasadı miktarı 95.170,30 m³ ve 95.170.300 litre olarak tespit edilmiştir.

Sonuç & Tartışma

Bugünün kentlerinde giderek artan su ihtiyacını karşılamak, gelişen teknolojik imkanlar ile kolay ve mümkün gibi görünse de yinelenebilir su kaynaklarının azalıyor olması, ülkeleri yağmur suyu hasadı, gri su, tuzdan arındırma gibi alternatif su kaynakları oluşturma arayışına yönlendirmektedir. Yağmur suyu hasadı, antik çağlardan bugüne kadar hem içilebilir hem de diğer kullanım amaçları için su temin etmenin geleneksel ve sürdürülebilir yöntemlerinden biri olmuştur (Selimoğlu & Yamaçlı 2022).

Yapısal alanlarda, sis hasadı, nem hasadı (atmosferik su üretimi), deniz suyunun arıtımı ve yeraltı suyu hasadı gibi farklı su hasadı yöntemleri bulunmaktadır (Aslan, 2019). Ancak, ekonomik, ekolojik ve uygulanabilirlik durumları dikkate alındığında, bu yöntemlerin literatür ölçeğinde kaldığı ve yapısal alanlarda ise en uygun çatılardan yapılan su hasadı yöntemi olduğu grlmştir. Timur ve ark. (2012)'de mevcut suyun etkin bir Şekilde kullanılması için su hasadı yöntemlerinin kaçınılmaz olduğunu ve özellikle kullanma suyu açısından, çatılardan yapılacak su hasadı ile su ihtiyacının karşılanabileceğini belirtmiştir. rs ve ark. (2011) dünya çapında yapılan çeşitli araştırmalar kurak ve yarı kurak alanlarda su hasadı yapılması gerekliliğini ortaya koymuştur.

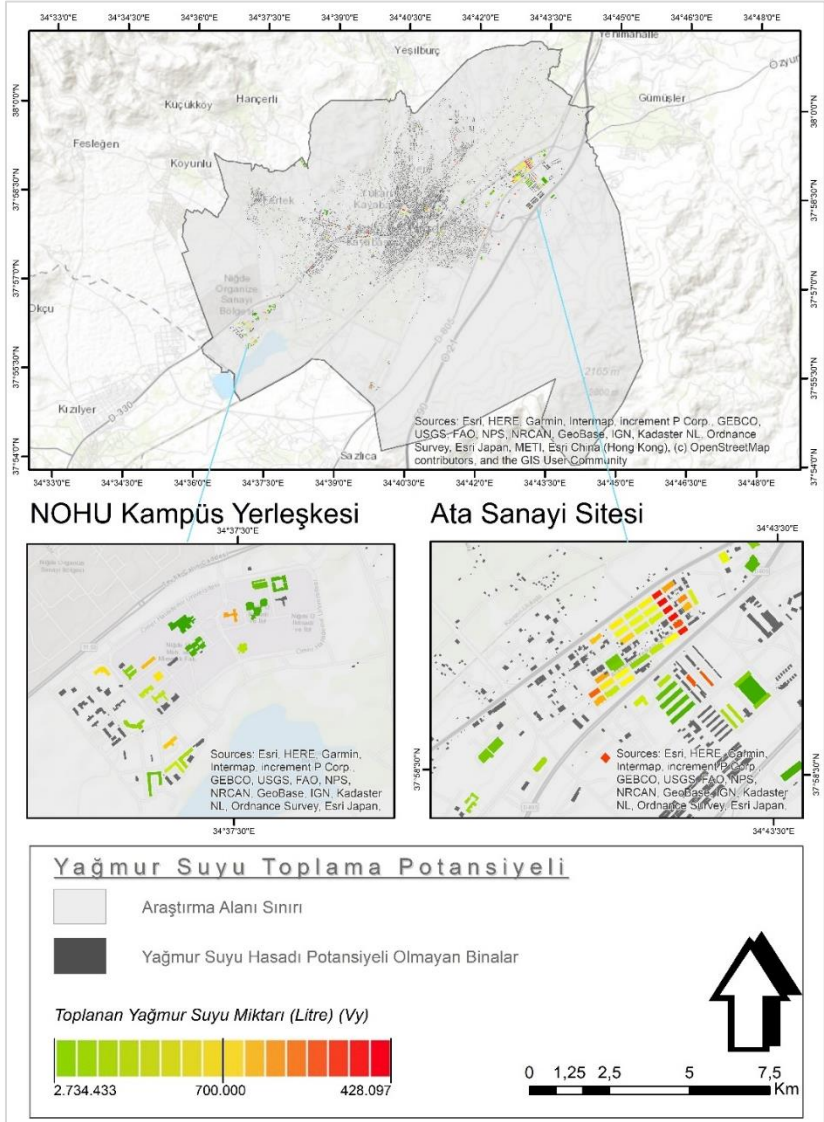
Bu çalışmada da iklimsel ve yağış miktarı açısından kurak bölge olarak değerlendirilen Niğde İli araştırma alanı olarak seçilmiş ve değerlendirilmiştir. Bölgesel veya seçilen pilot alanlarda yağmur suyu hasadı değerlendirme çalışmalarından (Kalıpcı ve ark., 2021; Dinçer & Yılmaz, 2022; Yalılı Kılıç & Adalı, 2022; Selimoğlu & Yamaçlı, 2023) farklı olarak kentsel ölçekte ve ülkenin yasalarına uygun olarak mevzuatta belirtilen yağmur suyu toplama için verilen sınır değeri 2000 m² büyük inşaat alanlarına sahip binalar değerlendirmeye alınarak uygulanabilir yağmur suyu hasadı potansiyeli araştırılmıştır.

Sonuçta Niğde kenti potansiyel yağmur suyu hasadı 95.170,30 m³ olarak tespit edilmiştir. Niğde İli 2021 Çevre Durum Raporuna göre, 2021 yılında evsel amaçlı su tüketimi 6.038.275 m³ ve sanayi amaçlı 383.430 m³ olmak üzere toplam 6.421.705 m³ içme suyu tahakkuk edilmiştir (ÇŞİDİM, 2022). Bu durumda yapılacak yağmur suyu depolama ile tüm Niğde'nin yaklaşık 5,5 günlük su ihtiyacı karşılanmaktadır. Yağmur suyu hasadı potansiyeli yüksek binaların, kendi kullanımları için su kaynağını oluşturma durumu düşünüldüğünde ise su ihtiyacını karşılayan gün sayısı çok daha artacaktır.

Yağmur suyu hasadının alansal dağılımını değerlendirmek üzere ise Şekil 6'da Niğde ili potansiyel yağmur suyu hasadı binalara göre dağılım haritası verilmiştir.

Binaların potansiyel yağmur suyu hasadı kapasiteleri değerlendirildiğinde, Şekil 6'da görüldüğü gibi, bir bina en fazla 2.734.433 litre ve en az 428.097 litre su toplayabildiğini söylemek mümkündür. Niğde kenti için yapılacak yağmur suyu hasadı planında; bölgesel olarak Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Kampüs yerleşkesi ve Ata Sanayi Sitesi yerleşkesi seçilmesi doğru bir yaklaşım olacaktır. Bu alanlarda toplanacak sular bina içlerinde kullanım suları olarak kullanılmasının yanı sıra kampüs yerleşkesinde ise sulama suyu olarak kullanılabilir.

Niğde kenti için yapılan değerlendirmeler sonucunda, yağmur suyu hasadı (toplama) mekânsal olarak analiz edilmesi ve uygun planlama yaklaşımları ile en doğru alanlar seçilebilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda, ekolojik planlama yaklaşımlarını benimseyen ve kent planlarında koruma-kullanma dengesini dikkate alan peyzaj mimarlarının, gerçekleştirilecek yağmur suyu yönetimi süreçlerinde yer alması gerekmektedir.



Şekil 6. Binalara göre yağmur suyu toplama potansiyelinin dağılımı.

Kaynakça

Aduqna, D., Jensen, M. B., Lemma, B., & Gebrie, G. S. (2018). Assessing the Potential for Rooftop Rainwater Harvesting from Large Public Institutions. *International journal of environmental research and public health*, 15(2), 336.

Al-Houri, Z.M., Abu-Hadba, O.K. & Hamdan, K.A. (2014). The Potential of Roof Top Rain Water Harvesting as a Water Resource in Jordan: Featuring Two Application Case Studies, *World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Environmental and Ecological Engineering Vol.8, No.2*.

Anonim (2023a). Yağmur Suyu Hasadı. *Vikipedi Özgür Ansiklopedi*.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Ya%C4%9Fmur_suyu_hasad%C4%B1#cite_note-:6-8. Erişim Tarihi: 20.11.2023.

Anonim (2023b). *Water Supply Systems: Cisterns, Reservoirs, Aqueducts*. University of California, Santa Barbara. <https://archserve.id.ucsb.edu/courses/arhistory/152k/water.html>. Erişim Tarihi: 20.11.2023.

Anonim, (2023c). Niğde'yi Tanıyalım; İklim, Bitki Örtüsü ve Yağışlar. T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, Niğde Tarım ve Orman Müdürlüğü. <https://nigde.tarimorman.gov.tr/Menu/10/Nigdeyi-Taniyalim>. Erişim Tarihi: 05.12.2023.

Aslan (2019). *Binalar Aracılığıyla Yağmur Suyu Toplama Stratejilerine Biyomimetik Bir Yaklaşım*. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Brutsaert, W. & Parlange, M. Hydrologic cycle explains the evaporation paradox. *Nature* 396, 30 (1998). <https://doi.org/10.1038/23845>.

Cea, L., & Costabile, P. (2022). Flood risk in urban areas: modelling, management and adaptation to climate change. A review. *Hydrology*, 9(3), 50.

ÇŞİB (2021). Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, madde 57 – 7(a). (Ek:RG-23/1/2021-31373) (Değişik:RG-11/7/2021-31538).

ÇŞİDİM (2022). Niğde İli 2021 Çevre Durum Raporu. Türkiye Cumhuriyeti Niğde Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü, Hazırlayan: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü ÇED ve Çevre İzinleri Şube Müdürlüğü, Niğde.

Dadhich, G., & Mathur, P., (2016) A GIS based Analysis for Rooftop Rain Water Harvesting. International Journal of Computer Science & Engineering Technology, 7(4), 129-143.

Dinçer, T., & Yılmaz, S. (2022). Yeşil Altyapı Sistemleri Kapsamında Yağmur Suyu Yönetimi: Malatya Kent Örneği. Türk Tarım Ve Doğa Bilimleri Dergisi, 9(4), 1088-1101. <https://doi.org/10.30910/turkjans.1177827>.

DSİ (2023). Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 2022 Yılı Faaliyet Raporu. Tarım ve Orman Bakanlığı, Ankara.

Dufresne, J.L., Foujols, M.A., Denvil, S. et al. (2013). Climate change projections using the IPSL-CM5 Earth System Model: from CMIP3 to CMIP5. Clim Dyn 40, 2123–2165. <https://doi.org/10.1007/s00382-012-1636-1>.

Falkenmark, M, Lundqvist, J., & Widstrand, C. (1989). “Macro-scale water scarcity requires micro-scale approaches. Aspects of vulnerability in semi-arid development”. Natural resources forum 13(4):258–67. doi: 10.1111/J.1477-8947.1989.TB00348.X.

Godfray, H. C. J., Beddington, J. R., Crute, I. R., Haddad, L., Lawrence, D., Muir, J. F., Pretty, J., Robinson, S., Thomas. S. M. & Toumlin, C. (2010). Food Security: The Challenge of Feeding 9 Billion People. Science, Vol. 327 no. 5967 pp. 812-818.

Ghisi, E., Bressan, D.L. & Martini, M. (2007) Rainwater Tank Capacity and Potential for Potable Water Savings by Using

Rainwater in The Residential Sector of Southeastern Brazil, *Building and Environment*, 42, (4), 1654-1666. doi:10.1016/j.buildenv.2006.02.007.

Guerreiro, S. B., Dawson, R. J., Kilsby, C., Lewis, E., & Ford, A. (2018). Future heat-waves, droughts and floods in 571 European cities. *Environmental Research Letters*, 13(3), 034009.

Hagemann, S., Chen, C., Clark, D. B., Folwell, S., Gosling, S. N., Haddeland, I., Hanasaki, N., Heinke, J., Ludwig, F., Voss, F. & Wiltshire, A. J. (2013). Climate change impact on available water resources obtained using multiple global climate and hydrology models, *Earth Syst. Dynam.*, 4, 129–144, <https://doi.org/10.5194/esd-4-129-2013>.

Hamidi, M.N., Hamidi, N., Işık, O., Güven, H., Özgün, H. & Erşahin, M.E. (2023), Sürdürülebilir Yağmur Suyu Hasadı, İTÜ Çevre, İklim ve Sürdürülebilirlik, 24(2), 97-110.

IPCC, 2022: Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, M. Tignor, E.S. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Craig, S. Langsdorf, S. Löschke, V. Möller, A. Okem, B. Rama (eds.)]. Cambridge University Press. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA, 3056 pp., doi:10.1017/9781009325844.

Kalipci, E., Başer, V., & Genç, N. (2021). Coğrafi Bilgi Sistemi Kullanarak Yağmur Suyu Hasadının Değerlendirilmesi: Giresun Üniversitesi Kampüs Örneği. *Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi*, 10(1), 49-58.

Meteoblue (2023). Niğde İli Yağış verileri. https://www.meteoblue.com/tr/hava/historyclimate/climatemodelle/d/ni%C4%9Fde_t%C3%BCrkiye_303827. Erişim Tarihi: 07.12.2023.

MGM (2023). Alansal Yağış Raporu Kümülatif. T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. Meteoroloji Genel Müdürlüğü. <https://www.mgm.gov.tr/veridegerlendirme/yagis-raporu.aspx?b=k#sfB>. Erişim Tarihi: 02.12.2023.

MGM (2023). Resmi İstatistikler. İllere Ait Mevsim Normalleri (1991-2020) Niğde İli Yağış Verileri, <https://www.mgm.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?k=H&m=NIGDE>. Erişim Tarihi: 07.12.2023.

Selimoğlu, P., & Yamaçlı, R. (2022). Sürdürülebilir Yağmur Suyu Hasadı Üzerine Yapısal Bir İnceleme. Sürdürülebilir Mühendislik Uygulamaları ve Teknolojik Gelişmeler Dergisi, 5(2), 210-231. <https://doi.org/10.51764/smutgd.1121620>.

Selimoğlu, P., & Yamaçlı, R. (2023). Sürdürülebilirlik Sürecinde Yağmur Suyu Hasadı: Sinop Üniversitesi Kuzey Yerleşkesi Örneği. Türk Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi, 10(4), 854-864. <https://doi.org/10.30910/turkjans.1290890>.

Shiklomanov, I. A. & Rodda, J. C., (2003): World Water Resources at the Beginning of the 21st Century. Cambridge, UK, Cambridge University Press.

Shinde, S.D. & Gaikwad V. P. (2016). Application of Gis For Mapping Rainwater Harvesting Potential: A Case Study Of Nidhal Village in Satara District, Maharashtra, India. IMPACT: International Journal of Research in Applied, Natural and Social Sciences (IMPACT: IJRANSS) Vol. 4, Issue 5, May 2016, 139-146 ISSN(E): 2321-8851.

Solomon, S., Qin, D., Manning, M., Marquis, M., Averyt, K., Tignor, M.M.B., Miller, H. L. & Chen, Z. (2007). Climate Change 2007: The Physical Science Basis. Cambridge: Cambridge University Press.

T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, (2016). İklim Değişikliğinin Su Kaynaklarına Etkisi Projesi, Proje Nihai Raporu, Su Yönetimi Genel Müdürlüğü,

https://www.tarimorman.gov.tr/SYGM/Belgeler/iklim%20de%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Finin%20su%20kaynaklar%C4%B1na%20etkisi/Iklim_NihaiRapor.pdf.

Thomas, T. (1998). Domestic Water Supply Using Rainwater Harvesting. *Building Research and Information*, 26, (2), 94-101. doi:10.1080/096132198370010.

Timur, P. U., Ediş, S., Timur, B. Ö., & Göl, C., (2012). Kentsel Alanlar ve Yerleşkelerde Su Hasadı Teknikleri; Planlama ve Tasarım. *Tarım Bilimleri Araştırma Dergisi* 5 (1): 170-174, 2012 ISSN: 1308-3945, E-ISSN: 1308-027X.

TÜİK (2023). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Bilgileri 2022. Türkiye İstatistik Kurumu Veri Portalı, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>. Erişim Tarihi: 30.11.2023.

TÜSİAD (2008). Türkiye’de Su Yönetimi: Sorunlar ve Öneriler. Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği, Ersis Reklam, Matbaacılık ve Tanıtım Hiz. Tic. Ltd. Şti., İstanbul, ISBN: 978-9944-405-42-3.

Üstün, G. E., Can, T., & Küçük, G. (2020). Binalarda Yağmur Suyu Hasadı. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi*, 25(3), 1593-1610. <https://doi.org/10.17482/uumfd.765561>

WWF (2014). Türkiye’nin Su Riskleri Raporu. Dünya Doğayı Koruma Vakfı – Türkiye, Ofset Yapım Evi, İstanbul. ISBN: 978-605-86596-7-4

WRI (2023). 25 Countries, Housing One-quarter of the Population, Face Extremely High-Water Stress. <https://www.wri.org/insights/highest-water-stressed-countries> Erişim Tarihi: 10.10.2023.

Xu, J., Dai, J., Wu, X., Wu, S., Zhang, Y., Wang, F., Gao, A., & Tan, Y. (2023). Urban rainwater utilization: A review of management modes and harvesting systems. *Frontiers in Environmental Science*, 11, 1025665.

Yalılı Kılıç, M., & Adalı, S. (2022). Alışveriş Merkezi Örneğinde Yağmur Suyu Hasadı. Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi, 27(1), 29-40. <https://doi.org/10.17482/uumfd.1034275>.

Yükselir, H., Ağaçsapan, B., & Çabuk, A. (2019). Cbs Tabanlı Çatıların Yağmur Suyu Toplama Kapasitesinin Hesaplanması. GSI Journals Serie C: Advancements in Information Sciences and Technologies, 1(2), 16-26.

BÖLÜM II

Kavramsal Olarak Turizm ve Turizm Planlaması

Safa AVCIOĞLU¹

Giriş

Çağımızda milyonlarca insan günlük hayatlarını devam ettirdikleri yerlerden geçici süreler için başka yerlere seyahat etmektedir. Bu yer değişimi esnasında, ulaşım olanaklarından yararlanılmakta ve varılan yerdeki konaklama, yeme-içme ve eğlence tesislerinden yararlanılmaktadır. Bu olay, XX. yüzyıla özgü modern bir olay olarak görülmesine karşın, yer değiştirme insanlık tarihi kadar eskidir. İnsanlar yüzyıllar boyunca çeşitli neden ve amaçlarla buldukları yerin dışındaki başka bir coğrafi mekâna seyahat etmişlerdir. Dinamik bir yapıya sahip olan bu seyahat, çeşitli dillerde değişik kavramlarla ifade edilmektedir. Bu dinamik olayların gelişimi ve birçok terimin doğurduğu karışıklık sonucu,

¹ Dr, Şehir Plancısı

tüm dikkatler tek bir sözcük üzerinde toplanmıştır; bu sözcük turizmdir (Kozak, Kozak & Kozak, 2000).

Kavramsal Olarak Turizm

Turizm kavramını belirlemek amacıyla yapılan çalışmalar, XIX. yüzyılın sonlarına kadar uzanmaktadır. Kavrama değişik yönlerden değinen yazarlar, değişik tanımlar yapmışlardır. İlk turizm tanımı 1905'te Guyer-Feuler tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre (Kozak, Kozak & Kozak, 2000):

“Turizm, gittikçe artan hava değişimi ve dinlenme gereksinimleri, doğa ve sanatla beslenen göz alıcı güzellikleri tanıma isteğine; doğanın insanlara mutluluk verdiği inancına dayanan, özellikle ticaret ve sanayinin gelişmesi ve ulaşım araçlarının kusursuz hale gelmelerinin bir sonucu olarak, ulusların ve toplulukların birbirlerine daha çok yaklaşmalarına olanak veren modern çağa özgü bir olay”dır.

Turizmin sadece ekonomik yönü üzerindeki tartışmaları başlatan kişi ise 1910 yılında Avusturyalı ekonomist Hermann von Schullar olmuştur (Kozak, Kozak, Kozak, 2000). Araştırmacı; başka bir ülke, şehir veya bölgeden yabancıların gelmesi, geçici süre kalmalarıyla ortaya çıkan hareketin ekonomik yönünü ilgilendiren faaliyetlerin tümünü turizm olarak nitelendirmekte ve olayın sosyo-kültürel yönünden söz etmektedir. M. Meyer ise turizmi, her insanın değişik derecelerde bulunan kaçma ve uzaklaşma isteklerinden ortaya çıkan psikolojik kaynaklı yer değiştirme faaliyeti olarak tanımlamaktadır (Kozak, Kozak & Kozak 2000).

Hunziker ise turizmi; “yabancıların bir yere yaptıkları yolculuklarından ve devamlı kalma, para kazanma amacı gütmeyen konaklamalarından doğan ilişkilerin tümü” olarak tanımlarken W. Hunziker ve K. Krapf, yer değiştirme davranışında bulunması gereken bu iki temel özelliği göz önünde tutarak, turizm olgusunu şöyle tanımlamışlardır; sürekli kalışa dönüşmemek ve gelir sağlayıcı hiçbir uğraşta bulunmamak koşulu ile yabancıların geçici süre kalışlarından doğan olay ilişkilerinin tümü turizmdir (Kozak, Kozak

& Kozak., 2000). İkinci Dünya Savaşı sonrası turizm daha geniş bir açıyla; turist, turistik işletmeler, turizm organizasyonlarının oluşturduğu alt sistemlere ve bu alt sistemlerin ekonomik, sosyal, politik, hukuki, teknolojik ve ekolojik çevre ile olan ilişkilerine dayanan global bir sistem şeklinde açıklanmıştır. (Tunç ve Saç, 1998).

Tüm bu tanımlardan sonra turizm terimi 1980’li yıllarda AIAEST (Uluslararası Bilimsel Turizm Uzmanları Birliği) tarafından yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenlemede turizm; insanların devamlı ikamet ettikleri, çalıştıkları ve her zamanki olağan ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerin dışına seyahatleri ve buralardaki genellikle turizm işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetleri talep ederek, geçici konaklamalarından doğan olaylar ve ilişkiler bütünü olarak tanımlanmıştır. Bu tanım esas alındığında; kongre ve iş seyahatleri, kısa süreli seyahatler, kırsal kesimden büyük şehirlere yönelen her türlü seyahatler, sayfiye yerlerinde ikinci evlerdeki konaklamalar turizm olayı içinde sayılmaktadır (Tunç ve Saç, 1998).

Uluslararası Turizm Sözlüğü’nde ise turizmin tanımı; zevk almak maksadıyla yapılan geziler ve seyahatler için gerçekleştirilen insan faaliyetlerinin tümü şeklinde açıklanmaktadır (Kozak, Kozak & Kozak 2000). Turizm olayının tanımlanmasında genellikle dinamik bir unsur olarak kabul edilen “seyahat” faktörü önemli bir yer tutar. Ayrıca, teorik olarak insanların yaptığı bütün seyahatlerin turizm olayının bir unsuru olduğu da söylenemez. Bazen çok kısa seyahatler, amacı ile birlikte ele alındığında, turizm olayı yaratabilirken, aksine uzun seyahatler turizm olayı yaratmayabilir.

Genel olarak bakıldığında bazı turizm tanımları kavramın sadece ekonomi ve iş ile ilgili içeriğini ele almıştır. Turizmin tanımlanmasına ilişkin ekonomik yaklaşımlar, ne tartışmaların odak noktası olan turisti yani insan unsurunu ne de mekânsal ve geçici unsurları açıkça ifade etmemeleri nedeniyle yoğun eleştirilere konu olmaktadır (Leiper, 1979). Bütüncül tanımlar ise konunun bütün unsurlarına odaklanmaktadır. Jafari (1977) ve Gunn (1972) bütüncül turizm tanımlamaları yapmış, daha sonra Leiper (1979) turizmin

bütüncül tanımlarına dayanan bir model geliştirmiştir (Batta, 2000). Jafari (1977) ev sahibi çevrenin etkisine referansla turizmi; normal yaşam çevresinden uzaktaki kişinin, onun ihtiyaçlarına cevap veren endüstrinin ve hem kişinin hem de endüstrinin sosyo-kültürel, ekonomik ve fiziksel çevreler üzerindeki etkilerine dair araştırmalar olarak tanımlamaktadır. Bir diğer bütüncül yaklaşım turistik bölge tasarımı çalışmalarında görülmektedir. Gunn'ın (1972) turist tanımı olarak sunduğu model turizmin beş temel bileşenini içermektedir: İnsanlar, turistik cazibe merkezleri, hizmetler ve tesisler, ulaşım ve bilgi, yönlendirme. Daha resmî olan bu yaklaşım beş temel bileşenin ötesinde çevresel etkileşimlere yeterince yer vermemesinden dolayı eleştiri konusu olmuştur (Batta, 2000).

Çıracı ve Kerimoğlu (2004) ise turizmin işgücü yaratma ve yörede yaşayan toplumun sosyo-ekonomik açıdan kalkınması için önemli bir endüstri olduğuna vurgu yaparak turizm stratejileri yönünden şehirlerin tek ele alınarak değerlendirilmelerinin yanı sıra şehirsiz sistem içinde çevrelerindeki kırsal alanlar, doğal, tarihi ve arkeolojik sitler ve komşu diğer şehirlerle birlikte bütün olarak değerlendirilmeleri büyük önem taşıdığını belirtmişlerdir. Bölgesel kalkınma için önemli bir sektör olduğu bilinen turizm endüstrisinin yapısı; bir destinasyonun farklı özelliklerine, onun fiziksel ve doğal özelliklerine, üst ve altyapısına, ziyaretçi hizmetlerine ve toplumsal olanaklarına göre değişmektedir. Ancak turizm kaynakları ve hizmetlerinin artırılması, taşıma kapasitelerinin ve sürdürülebilir kazanımlarının belirlenmesi, yerel organizasyonların etkinliğinin artırılması, uyuşmazlıkların azaltılması, güven ortamının sağlanması, planlama, karar verme, problem çözümü, proje belirleme ve değerlendirme süreçlerinde sorumluluğun paylaşılması, toplumla diyalogun sağlanması, sürece yerel halkın ve ziyaretçilerin katılımının sağlanması, yerel ve sosyal eşitsizliklerle mücadele edilmesi konularında başarı sağlanabilmesi modern yönetim anlayışıyla oluşturulacak yeni ortaklıklarla mümkün olabilecektir (Çıracı , Turgut & Kerimoğlu., 2008).

Turizm Planlaması Süreci

Planlama, tüm yönetim faaliyetlerinin ile politika çalışmalarının önemli araçlarından birisidir. Özellikle turizm gibi birçok sektör ile yakından ilişkisi olan sektörlerde planlamaya yoğun olarak ihtiyaç duyulmaktadır (Coşkun, 2004). Yerel koşullara bağlı olarak çok sayıdaki kurumun şehirselleşimden sorumlu olması sebebiyle şehir yönetiminde tek tip bir yönetim yapısı belirlemek çok zor olmaktadır. Modern bir yönetim yapısında birçok fonksiyonun gelişiminden sorumlu olan çok sayıda aktörün şehirselleşim çevrelerinin yönetimi işinin içinde olması gereklidir. Şehirlerde turizm gelişimi şehirselleşimin bir parçası olduğu için şehir planlamada yaşanan tüm uyumsuzluk ve politik zorluklar şehirselleşim alanlarında turizmin gelişimine de yansımaktadır (Page, 1995, aktaran Öztürk, 2009).

Turizm planlamasının gerekli olduğu gerçeğinden yola çıkılırsa, planlama yapılmasının gerekçelerini Olalı (1990)'nın tespit ettiği on maddelik bir başlık altında belirtmek mümkündür:

- 1) Turistik donatımı turizme elverişli yörelerde yoğunlaştırmak ve geliştirmek için kamu yönetimi tarafından yapılacak müdahaleleri düzenlemek,
- 2) Tamamen kâr hedefine ve kişisel çıkarıya yönelik faaliyetlerin ortaya çıkaracağı tehlikeleri önlemek,
- 3) Sadece dış turizme dönük yatırımların ve turizmin mevsimlik karakterinin ortaya çıkaracağı tehlikeleri önlemek,
- 4) Turizmin çevreye vereceği olası olumsuz etkilerinden korumak,
- 5) Turizm ile ekonomik ve sosyal olaylar arasındaki ilişkilerin gelecekteki durumunu tahmin etmek ve gerekli önlemleri almak,
- 6) Turizm arzını yeni turistik ihtiyaçlara göre düzenlemek,
- 7) Boş zamanların dinlenme ve sağlık amaçlarına dönük olarak kullanılmasını teşvik etmek ve toplumda daha çok

bireyin turizmin bu olanaklarından yararlanmasını sağlamak,

- 8) Turizmin diğer ekonomik faaliyetler üzerinde de etkisinin bulunması diğer sektör ve ekonomik faaliyetlerin planlanması ve bu faaliyetlere entegre olan turistik faaliyetlerin de planlanması,
- 9) Turizmin diğer ekonomik sektörler gibi maliyeti yüksek, gelişmiş ve yaygın bir altyapı sistemine olan gerekliliği nedeniyle turizm açısından bu denli önemli ve gerekli olan altyapıdan etkin bir biçimde yararlanmak için zaman ve mekan ilişkisinin doğru bir şekilde belirlenmesi, bunun da altyapının planlı bir biçimde gerçekleşmesi, bu hususun özellikle yatırımlardan yeterli gelirin beklendiği gelişme halindeki ülkeler için son derece önemli olması,
- 10) Turizm planlaması, turizm sektöründe uzun vadeli ekonomik ve sosyal hedeflere dönük kamu kesiminin faaliyet alanı ve harcamaları ile kar amacına dönük özel kesim faaliyetlerinin oluşturacağı alan arasında ayrımı belirlemek bakımından da zorunluluk arz etmesidir.

Turizm planlaması yalnızca bir kez yapılan, diğer bir deyişle durağan (statik) bir çalışma değildir. Planlamanın statik ve çizgisel olmak yerine dinamik ve sürekli olarak yinelenen bir olay olması turizm planlamasını da sürekli bir işlem haline getirir. Planlamanın bu boyutu turizmin kendi içinde birbiri ile bağlantılı değişik unsurlardan oluşması ve dinamikliği ile de uyum sağlayan bir özelliğini yansıtır. Bir bölgede turizm ile ilgili çekicilikler gibi herhangi bir faktördeki bir değişme hizmet, tanıtım, ulaşım gibi turizmin diğer elemanlarını da doğrudan etkileyecektir (Akdu, 2009). Yukarıda maddelenen gerekçeler dahilinde turizm planlaması için bir örgütün oluşturularak amaçlarının belirlenmesi, paydaşlara süreç içinde görev dağılımı yapılarak örgütün bölge için özel turizm fırsatlarını değerlendirme, geliştirme ve tanıtım konusunda hazır duruma gelmesi gerekmektedir. Genel olarak, turizm planlama

süreci aşağıdaki dört soruya yanıt vermeyi amaçlar (İçöz, Var & İlhan., 2002):

- **Şu anda neredeyiz?** Bu soru bölgedeki toplumun ve hedeflenen pazarların analizini amaçlar.
- **Nerede olmak istiyoruz?** Bu soru, bölgedeki turizm örgütünün ve turizm ile ilgili girişimlerin vizyonunun ve yönünün gerektirdiği turizmi geliştirme amaçları ve her amaç için geniş stratejileri belirlemeyi amaçlar.
- **Olmak istediğimiz yere nasıl ulaşabiliriz?** Bu soru, belirlenen hedeflere ulaşmak için stratejilere ve vizyona dayanan özel amaçlar ve hareket planlarının oluşturulmasını gerektirir.
- **Olmak istediğimiz yere ulaştığımızı nasıl anlayabiliriz?** Bu soru turizm planlaması ile ulaşılan sonuçların değerlendirilmesini, performans standartlarının oluşturulmasını, çeşitli ölçümlerin yapılmasını sağlayacak bir plan yapılmasını ve değişik zamanlarda yapılacak olan kontrolleri amaçlar.

Bir ülkede ya da bölgede turizm olayını yönlendiren lider unsurlar değiştiğinde turizmin şekli ve bölgeye gelen ziyaretçi yapısı da değişecektir. Turizmin istihdam üzerindeki etkisinin diğer ekonomik sektörlerden daha fazla olması; turizmin konaklama-dinlenme ile sınırlı olmayıp ulaşım, iletişim ve kentsel hizmetlerin sunumu ile yakından ilişkili olmasındandır. Bu sebeple ekonomik mekandaki parasal birikim ve el değiştirmeler, turizm yörelerindeki kentsel hizmetler sunan yerleşmeleri de yakından ilgilendirmektedir. Turizmin ekonomik döngüsü içinde böyle bir yerleşmenin elde edebildiği pay, fiziksel mekana da yansıyor ekonomik dönüşümlerle birlikte yerleşme mekanının fiziksel dönüşümünü de etkilemektedir. Fiziksel dönüşümler için ortaya çıkan istemler ise aktiviteleri ve arazi kullanım kararlarını etkilemektedir. Bu kullanma kararları değişikliği istemleri ise, planlama aracılığı ile denetlenebilme, plan kararına dönüştürülüp-dönüştürülmemesi durumu ile

karşılanmaktadır (Kaplan, 1996). Turizm planlama sürecinde genişletilmiş olarak aşağıdaki aşamalar yer alır (İçöz, Var & İlhan, 2002):

- Planın gerçekleşmesi için gerekli olan düzenlemelerin ve ana hatların hazırlanması ve uygulanması,
- Bölgenin toplumsal yapısının analizi,
- Var olan ve hedeflenen pazarların analizi,
- Turizm gelişmesi ile ilgili bir vizyon yaratmak, turizm amaçlarını ve gelişim stratejilerinin belirlenmesi,
- Özel olarak belirlenmiş hedeflerin ve bir eylem planının oluşturulması,
- Gelişmeler ile plan arasında uyumun sağlanması,
- Gelişmelerin takip edilmesi,
- Turizm gelişmelerine toplumun hazırlanması,
- Bu amacı gerçekleştirmek için turizm seyahat veya otelcilik sektörleriyle beraber eğitim faaliyetlerinin düzenlenmesi,
- Uygulamaya katmak ve planın gelişimini izlemek için gerekli bilgilerin toplanması,
- Turizm bölgesine ne sunulması hedefleniyorsa bununla ilgili pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin yürütülmesi,
- Yukarıda sıralanan aşamaların gerektiği gibi gözlenmesi, değerlendirilmesi ve kontrolü.

Turizm Planlaması Yaklaşımları

Turizm planlaması, kentsel ve bölgesel planlama gelenekleri içerisindeki genel eğimlerin bir yansımasıdır. Arazi kullanım planlaması, arazi geliştirme, konaklama ve inşaat sektörüne ilişkin düzenlemeler, turistik gelişimin yoğunluğu; kültürel, tarihsel ve doğal değerlerin korunması, altyapı sağlanması gibi konular turizm planlamasının çalışma alanını oluşturmaktadır (Getz, 1992).

Günümüz turizm planlaması yaklaşımlarına bakıldığında, kontrollü bir turizm gelişimini arzu eden birçok ülke ve bölgede turizm planlamasının yapıldığı görülmektedir. Ancak bugün bazı ülkelerde geçerli olan yaklaşım; turizm planlamasının yeni otel açılışını destekleme, otel açılan alana ulaşım sağlanması ve turizmi geliştirme kampanyaları gibi düşünülmektedir. Bu ve benzeri yaklaşımlar ile yapılan planlama çalışmaları uygun otel ve resort (dinlenme) alanları seçilmesi, alan planlaması, peyzaj ve mühendislik düzenleme standartlarının uygulanması ile sınırlı kalmıştır. Ancak, zaman içerisinde turizm endüstrisinin değişen boyutlarına paralel olarak turizm planlaması yaklaşımları da daha sistematik ve bölgesel yaklaşımlara doğru ilerleme kaydetmiş, bütün bu gelişmelerin ışığında ulusal ve yerel yönetimlerin oynadığı rolün şekli de değişmiştir. Bunun sonucu olarak da turizm gelişiminin çevresel ve sosyo kültürel faktörlerine, dikkatli kaynak analizlerine ve kontrollü gelişmeye dayanan sürdürülebilir kalkınmaya daha fazla önem veren bir planlama anlayışı gelişmiştir.

Gunn (1988) yaşanan gelişmeler çerçevesinde turizm planlamasına ilişkin bazı ilkeler tanımlamıştır. Bu tanımlamalar ile kavramın tamamlayıcı boyutlarından ziyade planlamanın arazi kullanım boyutlarına odaklanma eğilimindedir:

- Profesyonel planlılara ilave olarak tüm aktörlerin sürece müdahil olmaları durumunda sadece planlama olumsuz etkileri ortadan kaldırabilir.
- Turizm ile koruma ve rekreasyon faaliyetleri arasında yaşamsal bir bağ bulunmaktadır.
- Planlama artık sosyal, ekonomik ve fiziksel boyutları olan çoğulcu bir yapıya sahip olmalıdır.
- Planlamanın politik bir olgu olmasından ötürü toplumsal hedefleri dikkate almak ve genellikle çatışan bu hedefleri dengelemek hayati önem ifade etmektedir.
- Turizm planlaması stratejik ve bütünleştirici olmalıdır.

- Turizm planlaması bölgesel planlama perspektifine sahip olmalıdır.

Günümüzde kullanılan araştırma ve analitik tekniklerin çok ilerlemiş olması, planların prensipleri ve standartlarının daha iyi anlaşılması, onların daha etkili bir şekilde uygulanmasını mümkün kılmıştır (Inskeep, 1997; Alaeddinoğlu ve Aliağaoğlu., 2005). Son yıllarda eko turizm ve sürdürülebilirlik turizmin ana gündem maddesi halini alırken, turizm planlamasının da çevresel planlama ve politika alanlarında yaşanan gelişmelerden etkilendiği görülmektedir. Bu gelişmeler turizm planlamasının artık bölgesel ya da yerel ölçekli bir arazi kullanım çalışması olarak görülemeyeceğini; çevresel, sosyo-kültürel konulara eğilmesi ve yerel, bölgesel, ulusal ve özellikle de küresel ölçekli ekonomik gelişme stratejilerinin ağırlığını ortaya koyması bakımından son derece önemlidir (Hall, 2000). Bu önem turizm yaklaşımlarının farklılaşmasına sebep olmuştur. Öztürk (2009)'un Hall (2000) ve Page (2006) 'den aktardığı yaklaşım değişiklikleri dört ana başlıkta öne çıkmakta, bu yaklaşımlara son yıllarda ilave edilen sürdürülebilir turizm kavramını tanımlayarak kapsamı genişlemiştir.

Destekleme yaklaşımı, turizm gelişmelerindeki en temel yaklaşım olmakla birlikte yerel halka direkt olarak ekonomik yarar sağlamaktadır. ***Ekonomik yaklaşım*** ise, bazı özel alanlarda turizm gelişmesini amaçlamaktadır. Bu yaklaşıma göre planlamanın vurgusu, turizmin ekonomik etkilerine odaklanmak, toplumda istihdam ve gelir yaratmak için en etkin kullanımı tasarlayabilmektir. ***Fiziksel/mekansal yaklaşımda*** uzmanların desteklediği en temel konu, ekolojik kaynaklara dayanan turizm türlerinde; turizm gelişmesinin sektörün fiziksel çevre üzerindeki negatif etkilerini azaltacak belirli mekansal dokulara, kapasitelere ve eşiklere dayanması gerektiğidir. Bu noktada turizm planlamasında korumacı ve sınırlayıcı unsurlar ön plana çıkmıştır. Turizm planlamasındaki ***toplum yaklaşımında*** ise sektörün toplumu etkilemesine sektörün gelişiminden daha çok önem verilmektedir. Bu yaklaşım kapsamında toplum, turizm planlamasının merkezi ve temel planlama birimidir. Bu nedenle planlama sürecinde yüksek

oranda halkın katılımı önemlidir. Diğer yandan turizmin gün geçtikçe artan etkileri; çevresel, sosyal, kültürel, ekonomik ve politik konularda problemlere ve bu problemleri aşmaya yönelik daha çevreci plan ve politikalara yönelmeyi gerekli kılmıştır. Bununla birlikte, turizmin olumsuz etkileri ve taşıma kapasitesi ile ilgili akademik kaygılar 1960'ların sonunda başlamıştır. 20 yıl boyunca bu fikir turizmin negatif etkilerinin giderilmesine ilişkin sorunsallara temel oluşturmuş, dönem sonrasında ise taşıma kapasitesi yönteminin teorik ve pratik anlamda yetersiz ve sorunlu olduğu fark edilmiştir.

1990'lar ile birlikte, bu olgu, sürdürülebilir turizm ile ilgili araştırma ve söylemler ile yer değiştirmiştir (Öztürk, 2009). WTO (Dünya Turizm Örgütü), sürdürülebilir turizmi şu şekilde tanımlamaktadır: “Turizmde Sürdürülebilir Kalkınma; gelecekteki fırsatları koruyup geliştirmeyi gözeterek, bugünkü turistlerin ve ev sahipliği yapan bölgelerin ihtiyaçlarını karşılama ilkesini benimser. Bu şekilde tüm kaynakların yönetimi; kültürel bütünlüğün, zorunlu ekolojik süreçlerin, biyolojik çeşitliliğin ve yaşam destek sistemlerinin devamlılığı sağlanırken, ekonomik, sosyal ve estetik gerekler karşılanacak şekilde öne çıkarılır. Sürdürülebilir turizm ürünleri; turistik kalkınma ile zarar görmek yerine yararlı olan yerel çevre, toplum ve kültürlerle uyum içinde işlenen ürünlerdir.” (TÜSİAD, 2012).

Sürdürülebilir turizm, turizm sektörünün kontrol edilmesi veya turizmin olumsuz etkilerinin yönetilmesi anlamlarını taşımamaktadır. Turizm, yerel halka ekonomik ve sosyal olarak fayda sağlama ve çevreyi koruma adına çok özel bir yere sahiptir. Turizm içerisinde ekonomik gelişim ve çevreyi koruma birbiri ile çelişen amaçlar olarak değerlendirilmemelidir. Doğru politikalar ile bu iki olgu birbirini daha da güçlendirebilmektedir. Ancak, politika ve eylemler turizm sektörün faydalarını artırır ve maliyetini azaltır bir biçimde şekillendirilmelidir (TÜSİAD, 2012). Bu açıklama ile birlikte Sürdürülebilir Turizmin 12 Hedefi aşağıdaki gibi şekillenmektedir (TÜSİAD, 2012):

- 1) Ekonomik Süreklilik: Turizm destinasyonlarının ve işletmelerinin uzun vadede fayda sağlamaya ve büyümeye devam etmesi için sürekliliklerini ve rekabetçiliklerini sağlamak,
- 2) Yerel Refah: Ziyaretçilerin yerel harcama oranını artırmak da dahil olmak üzere turizmin ev sahibi destinasyona katkısını azamiye çıkarmak,
- 3) İstihdam Kalitesi: Irk, cinsiyet, engellilik gibi konularda ayrımcılığa mahal vermeden, ücret ve hizmet kalitesinin artırılması da dahil olmak üzere turizm tarafından yaratılan yerel istihdamın sayısını ve kalitesini artırmak,
- 4) Sosyal Eşitlik: Yoksullara sunulan fırsatların, gelirin ve hizmetlerin iyileştirilmesi de dahil olmak üzere turizmden elde edilen ekonomik ve sosyal faydanın genelde adil bir Şekilde dağılımını gözetmek,
- 5) Ziyaretçi Memnuniyeti: Irk, cinsiyet, engellilik gibi konularda da ayrımcılık yapmadan bütün ziyaretçilere güvenli ve tatmin edici bir deneyim sunmak;
- 6) Yerel Kontrol: Turizmin diğer paydaşlar ile iştişare içerisinde planlama, yönetim ve bölgede turizmin gelişimi konusunda yerel yönetimleri süreçlere dahil etmek ve yetkilerini artırmak,
- 7) Toplumsal Refah: Sosyal bozulma ve istismara yol açmadan sosyal yapı ve kaynaklara, imkanlara ve yaşam destek sistemlerine erişim de dahil olmak üzere yerel halkın yaşam kalitesini muhafaza etmek ve iyileştirmek,
- 8) Kültürel Zenginlik: Ev sahibi topluluklara özgü kültür, gelenek ve tarihi mirasa saygı duymak ve güçlendirmek,
- 9) Fiziki Bütünlük: Kentsel ve kırsal alanların kalitesini muhafaza etmek ve güçlendirmek ve çevrenin fiziki ve görsel bakımdan bozulmasını engellemek,

- 10) Biyolojik Çeşitlilik: Doğal alanların, habitatın ve yaban hayatının korunmasını desteklemek ve olası zararı asgariye indirmek,
- 11) Kaynak Verimliliği: Turizm firma ve hizmetlerinin gelişim ve işletmesinde sınırlı ve yenilenemeyen kaynakların kullanımını asgariye indirmek,
- 12) Çevresel Saflık: Turizm işletmelerinden ve ziyaretçilerden kaynaklanan hava, su ve kara kirliliğini ve atık üretimini asgariye indirmek.

Kuntay (2004)'a göre geleneksel turizm planlaması modelinde planlama yaklaşımları; savunucu yaklaşım, ekonomik yaklaşım, fiziksel-mekansal yaklaşım, toplumsal yaklaşım ve son olarak 1992 yılında yapılan Rio toplantısından sonra "Sürdürülebilirlik" konusuna verilen önemin artmasıyla birlikte "Sürdürülebilir Turizm Yaklaşımı" olarak sınıflandırılabilir.

Turizmin Etkileri

Turizmin fiziksel çevreye olumlu ve olumsuz etkileri bulunmaktadır. Turizmin gelişimi ile çeşitli bölgelerde kültürel ve doğal güzellikler korumaya alınmakta, tarihi ve sosyal güzellikler ön plana çıkarılmaktadır. Turizm, mekâna ve mekânın barındırdığı değerleri genel olarak amacına uygun hale getirerek mekân üzerinde değişimlere sebep olmaktadır. Bu değişimler sırasında ise mekân ve kullanıcılara farklı boyutlarda olumlu ve olumsuz etkileri ortaya çıkmaktadır. Turizmin genel olarak olumlu etkilerinin yanında doğal yapının değiştirilmesi veya kayba uğraması, yenilenemeyen kaynakların tükenmesi ve kalıcı/kalıcı olmayan çevre kirliliği gibi olumsuz etkileri bulunmaktadır. Turizm plansız geliştiği takdirde bulunduğu çevreye zarar verebilmektedir. Bunun yanı sıra turizmin gelişmesi ile bölgeye talebin artması arazi talebini doğurarak verimli tarım toprakları, orman alanları gibi alanların yapılaşmaya açılmasına sebep olabilmektedir. Bu gibi uygulamalar ise hem doğal çevrenin peyzajını etkilemekte hem de kent peyzajını zedeleyebilmektedir.

Turizm sektörünün temel sorunlarından biri olarak değerlendirilen mevsimsellik kaynaklı çevresel baskı öne çıkmaktadır. Bu sorun karşımıza gerekli altyapı çalışmalarının gerektiğinden kısa sürede uygulanması sonucu hızlı ve plansız yapılaşma olarak çıktığı gibi yoğun talebin olduğu sezon dönemlerinde turistik bölgelerde hava ve su kirliliği yanı sıra kirli atık seviyesinin yüksek boyutta artışı ve çevre kalitesinin korunamaması olarak da çıkabilmektedir. İçme suyu, kanalizasyon, arıtma, çöp toplama ve imhası gibi teknik altyapı tesislerinin yeterli düzeyde olmaması ekolojik sistemi bozabilmektedir. Ayrıca turizme hizmet veren ulaştırma araçları gürültü ve çevre kirliliği yaratabilmektedir.

Sosyal etkileşime bağlı sosyal farklılaşma yöre halkı ve gelen turistte gözlemlenmektedir. İnsanlar birbirlerinin yaşam biçimlerini, örf, adet ve ahlak yapısını görür ve ister istemez bunlara ayak uydurmaya çalışmaktadırlar. Turistler yöre halkının faaliyetlerinden etkilenip değişebilmekte ya da yöreye özgü çeşitli kültürel değerler yok olabilmektedir. Fakat bu durum her zaman böyle sonuçlanmayarak yeri geldiğinde sosyo-kültürel açıdan geri kalmış halkların modern topluma entegre olmasını da sağlayabilmektedir. Turizm, yetiştirdiği kaliteli işgücü ile eğitim sektörünü geliştirdiği gibi ülkeler arası ilişkileri de güçlendirebilmektedir. Bunların yanı sıra bulunduğu yerleşimin barındırdığı kent mimarisi, arkeolojik alanlar gibi kültürel değerlerin tahribine de yol açabilmektedir.

Dünya genelinde bir değerlendirme yapıldığında, uluslararası turizm dünya dış ticaretinin en geniş kalemi görünümündedir. Birçok ülke için, en önemli ihracat kaynağı, en fazla döviz sağlayan sektörü ve kalkınmanın motoru durumundadır (Lim, 1997). Bununla birlikte, turizmin gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki ekonomik etkisinin de farklılık içerdiği bilinen bir gerçektir. Şöyle ki, uluslararası turizm hareketlerine bakıldığı zaman, en fazla turist çeken ve turist gönderen ülkelerin bulunduğu bölgeler gelişmiş ülkeleri kapsamaktadır. Dünya genelinde en fazla turist çeken ve turizm geliri elde eden ilk on ülkeye dikkat çekildiği zaman, çoğunluğunun gelişmiş batı ülkeleri olduğu görülmektedir.

Turizmin ekonomi açısından olumlu etkileri olduğu gibi olumsuz etkileri de bulunmaktadır. Olumlu etkileri olarak; gelir yaratıcı etkisi, istihdam yaratıcı etkisi, bölgelerarası ekonomik gelişme üzerindeki etkisi, diğer sektörler üzerindeki etkisi, olumsuz etkileri olarak da; ithalat etkisi, enflasyon üzerindeki etkisi, fırsat maliyeti etkisi, mevsimsellik etkisi ve yabancı sermaye etkisi sayılabilir. Yeni istihdam alanlarının yaratılması, gereksinimi duyulan döviz gelirinin elde edilmesi ve bölgelerarası ekonomik dengelerin sağlanması gibi nedenlerle gelişmekte olan ülkeler özellikle 1980 sonrası, turizm sektörünün geliştirilmesine özel önem vermeye başlamışlardır. Bu önemi, turizm sektörüne aktarılan kaynaklardan, tanınan idari, mali ve hukuki kolaylıklardan ve turizm sektörü için önemli potansiyele sahip yöre ve bölgelerin yabancı ziyaretçilerin kullanımına açılmasından anlamak mümkündür. Turizmin turizmde gelişmemiş ya da turizme yeni açılmakta olan bir bölgenin ekonomik yapısı üzerindeki etkisi çok az olurken, turizmde gelişmekte olan bölge için orta düzeyde katkı sağlamaktadır. Turizmin turizmde gelişmiş bölgeler üzerindeki ekonomik etkisi ise oldukça yüksek olabilmektedir.

Turizm Planlamasının Yasal Araçları

Turizm faaliyetlerinde planlama çalışmaları, 12. yüzyılda Hıristiyanlar için kutsal sayılan toprakların kitlesel ziyarete açılması için yapılan düzenlemelere kadar uzanmasına karşın, turistik hareketlerin ekonomik bir sektör olarak planlanması gereği 1950'lerden itibaren anlaşılmıştır (Olalı, 1990). Turizmin faydalarının yanı sıra sorunları da olan önemli bir sosyo-ekonomik faaliyet olduğunun anlaşılması ile birlikte 1950'lerin sonunda ulusal, bölgesel ve yerel düzeyde turizm planlaması uygulamalarının da başladığı görülmektedir (Gürsoy, 2006). İkinci Dünya Savaşı sonrasında tüm dünyada yaşanan göreceli büyüme eğilimi 1950'li ve 60'lı yıllarda turizmin ekonomik katkıları konusunda iyimser görüşlerin doğmasına yol açmıştır. Ancak 1970'lere gelindiğinde süregelen hali ile turizmin olumsuz sosyal ve çevresel problemler yarattığı konusundaki tartışmalar yoğunlaşmıştır. 1980'lerde ise turizm kaynaklı sorunları en aza indirmeyi amaçlayan farklı

davranışsal yöntemler ortaya atılmıştır. Bunlar alternatif, yeşil, yumuşak veya sürdürülebilir turizm gibi tanımlar ile anılmıştır (Çubuk, 1996).

Turizmin gelişimi dünyanın değişik bölgelerinde farklı şekilde planlanmış olmasına karşın, yakın geçmişten itibaren birçok ülkenin turizm politikası ve planlaması ile ilgilendiği ortaya çıkmaktadır. WTO'nun 1976 yılında yaptığı bir araştırmada 184'ü yerel, 348'i bölgesel, 180'i ulusal, 266'sı bölgeler arası, 42'si sektörel ve 599'u site ölçeğinde olmak üzere toplam 1619 turizm planı tespit edilmiştir. Asya-Pasifik bölgesinde 1959'da yapılan Hawaii Devlet Planı, turizmi temel bir unsur olarak planlamaya dahil etmiş ve turizm planlamasını bölgesel kalkınma planına entegre etmiştir. Bu bölgede planlama faaliyetlerine 1960 ve 1970'li yıllarda da devam edilmiş; Sri Lanka, Pakistan, Nepal, Tayvan, Malezya, Bali, Fiji, Fransız Polinezyası ve Avustralya'nın merkez bölgeleri için planlar yapılmıştır. Aynı dönemde Avrupa'da Fransa'nın sahil bölgesinde, Yugoslavya ve Kıbrıs'ta turizm planları yapılmıştır. Bu sürecin devamında 1970-1990 Jamaika Ulusal Fiziksel Planlaması ve bazı Karayip Adaları için de turizm planlaması yapıldığı görülmektedir. 1980'li yıllarda yapılan planların dikkat çekici özelliği, genellikle daha önce yapılan planların güncelleştirilmesi amacını taşımalarıdır (Gürsoy, 2006). Turizm politikalarının turizm pazarlamasından turizmin ulusal ve uluslararası politikalarda yer almasına doğru gelişim gösterdiği, turizme konu değerlerin yönetimler tarafından gelişmeyi sağlayan araç olarak öne çıkarılması sürecine evrildiği tablo 1'de yer almaktadır.

*Tablo 1. 1945'ten günümüze uluslararası turizm politikaları
(Hall (2000) ve Page, 2006; aktaran Öztürk, 2009)*

Dönem	Özellik
1945–1955	II. Dünya Savaşı sonrasında, denetim, gümrük, döviz dolaşımı, sağlık konularındaki yönetmeliklerin modernize edilmesi.
1955–1970	Potansiyel turizm kazançlarını arttırmak için turizmin pazarlamasında hükümet desteğinin artması.
1970–1985	Turizm altyapısı sağlanmasında hükümet desteği ve turizmin bölgesel kalkınma için bir araç haline gelmesi.
1985–2000	Turizmin bölgesel kalkınma için bir araç olarak kullanılmasının devam etmesi, çevresel konulara verilen önemin artması, turizm altyapısının sağlanmasında hükümetin direkt desteğinin azalması, kamu-özel sektör işbirliğinin gelişmesi üzerine baskının artması ve politika amaçlarını karşılamak için turizme yönelik iş ağlarının gelişmesi.
2000'lerden Günümüze	Bir önceki döneme benzer bir yapı ile birlikte turizmin ulusal ve uluslararası politik bir konu olarak birçok alt kademe yönetim tarafından benimsenmesi ve stratejik kardeş şehir bağlantılarının yaratılması.

Son 20 yılda dünyanın ekonomik, siyasi ve sosyal olarak hızla globalleşmesi, gelir ve refah düzeyinin artması ile ulaşım imkânlarının gelişmesi sonucunda turizm dünyada en hızlı büyüyen endüstri olmuştur. Turizm, bugün dünya GSH'sının önemli bölümünü oluşturan bir endüstri konumundadır. Tüm dünyadaki ekonomik duraklamaya karşın büyümesini devam ettirmekte olan ve bu büyümesi sürekli olan bir endüstridir. Ulusal ve uluslararası turizm gelirleri 1980–2004 yılları arasında %9 artarken, dünyanın GSH'sı %10 artmıştır. Turizm milli gelire olan katkısı yanında, sağladığı döviz geliri ile ödemeler dengesi açığının kapanmasında da önemli rol oynamaktadır. Geniş kitlelere iş imkânı sağlamasının bir sonucu olarak istihdamın en yoğun olduğu endüstrilerden biri olma avantajına sahip olan turizm, aynı zamanda ülke için etkin bir pazarlama ve reklam aracı olma özelliğini de sürdürmektedir. Bu nedenle birçok gelişmekte olan ülke açısından turizm endüstrisi,

ekonomik gelişmenin en önemli unsuru konumunda olmakta ve bu ülkelerin kırılğan yapıdaki ekonomileri açısından kurtarıcı ve güçlendirici bir rol üstlenmektedir (Dieke, 2000).

Özellikle 2. Dünya Savaşından sonra hızla gelişerek daha geniş alanlara yayılan turizm, günümüzde kitlesel bir olgu haline gelmiştir. Gerek ulusal gerekse uluslararası ekonomilerde turizm faaliyetlerinin yarattığı ekonomik, siyasal, sosyal ve kültürel etkiler bu sektöre verilen önemin artmasına sebep olmuştur. Bugün uluslararası turizm hareketlerinden büyük gelir sağlayan gelişmiş ülkelerin yanı sıra, gelişmekte olan ülkelerin ekonomik sorunlarını çözümlenmede de son derece aktif ve dinamik etkiler yaratan turizm, önemli ölçüde gelir ve döviz girdisi sağlayan, sektörde geliştirilen yatırımlarla yeni istihdam imkanları yaratan, ekonomik hayata olduğu kadar sosyal ve kültürel yasama da olumlu yansımaları olan bir sektör konumuna gelmiştir (Karauçak ve Karauçak, 1991).

1990'lı yılların başına kadar Avrupa Birliği'nin turizm sektörüne dönük ortak bir politika geliştirme çabası olmamıştır. Topluluk kurumları genelde turizm sektörünün bölgesel kalkınma ve istihdam yaratmadaki öneminin bilincinde olmalarına rağmen doğrudan bir sektörel yaklaşımda bulunmamayı tercih etmişlerdir. Bu alandaki faaliyetler daha ziyade turizm sektörü ile bağlantılı konular çerçevesinde ele alınmıştır. Diğer bir deyişle turizm sektörü topluluğun ulaştırma politikası, tüketicilerin korunmasına yönelik politikaları, KOBİ'lere yönelik çalışmaları ve genel olarak Avrupa tek pazarının gerçekleştirilmesinde izlediği politikalar kapsamında yer bulmuş, ancak başlı başına bir turizm politikası gerçekleştirmemiştir. Turizm sektöründe faaliyet gösteren baskı gruplarının etkisiyle Avrupa Birliği 90'lı yılların başlarından itibaren bu tutumunu terk ederek turizme sektörel bir yaklaşım geliştirme doğrultusunda adımlar atmaya başlamıştır. O güne kadarki tutumun savunucuları turizm sektörünün yapı itibariyle zaten Birliğin birçok politikasında, teşvik programlarında ve etkinliklerinde su veya bu şekilde yer bulduğu ve bu nedenle de başlıca bir turizm politikasının gereksiz olduğu tezinden yola çıkmışlardır. Turizm politikası oluşturulmasının doğru olup

olmayacağı konusu Avrupa Birliği Komisyonu tarafından hazırlanan “Turizm Politikası Konusunda Yeşil Kitap” adlı rapor bazında geniş bir tartışmaya konu oluşturmıştır.

Bu tartışmalar günümüzde halen sürmektedir ve Avrupa Birliği'nin gelecekte turizm sektörünü doğrudan hedef alan politikalarının belirlenmesi konusunda henüz uzlaşma sağlanamamıştır. Ancak AB Komisyonu turizm sektörünün öneminin bilincindedir ve gelecekte ortak turizm politikası yaratma ihtimali güçlenecektir. Avrupa Birliği'nin ortak turizm politikası geliştirme tartışmalarında turizmin özellikle kültürler arası yakınlaşmada oynadığı rol vurgulanmaktadır. Avrupa Birliği, turizme yönelik teşvik programları geliştirirken başlıca hedeflerinden birisinin “Avrupalılık” kimliğinin vurgulanması ve bu kimliğin Avrupa Birliği vatandaşları tarafından benimsenmesi olduğunu açıkça belirtmektedir. Bu çerçevede turizm çok kültürlülüğün ve toplumlar arası yakınlaşmanın en önemli araçlarından biri olarak görülmektedir.

Turizmin doğası gereği birçok amacı vardır. Bu amaçlara hangi yollardan ulaşılabileceğini belirleyen turizm politikası, turizmden sağlanan ekonomik sosyal ve kültürel kazançları en yüksek düzeye çıkarmak ve maliyetleri ise en aza indirmek çabası içindedir (Olalı, 1990), Dolayısıyla turizmden elde edilen kazançları en rasyonel şekilde kullanmayı amaçlayan turizm politikası bu kazançlar arasında bir denge kurmalı ve öncelik listesine göre bir strateji belirlemelidir. Var olan kaynakları çeşitli amaçlara göre en verimli şekilde ayırtmalı ve kullanmalıdır (Alaeddinoğlu, 2006). Hızlı bir şekilde değişen ve gelişen turizm anlayışı ve bu doğrultuda yeni anlamlar, boyutlar ve hedefler kazanan turizm politikaları, ülkenin şartlarının değişmesine paralel olarak değişmelidir (Olalı, 1990). Bu bağlamda ülkemizde turizmin geliştirilmesi noktasında birçok politik karar geliştirilmiştir. Türkiye’de uygulanan ilk turizm politikaları, toplum, çevre ve kültür ile ilgili konuları ikinci plana iten, bunun yanında ekonomik hedefleri ve turistik tesislerin fiziki gelişmesi üzerine odaklanmış bir yapıda olmuştur. Ancak zamanla ülkemizde turizme işlevsellik kazandıran politikaların temel amacı

toplumun refah düzeyini artırmak, istikrarlı bir kalkınma sürecini hazırlamak, istihdam yaratmak, bölgeler arası gelişmişlik farkını azaltmak, gelir dağılımını azaltmak, çevreye duyarlı v.b. iyileştirmeler yapmak şeklinde değişmiştir (Alaeddinoğlu, 2006). Türkiye’de Kalkınma Planlarının yapıldığı ve turizm sektöründe gelişmelerin yaşandığı dönem 1960 yılını izleyen dönemdir. Bölgeler itibarıyla kaynak envanterleri çıkarılmış, fiziksel planlama çalışmalarının yapılmış, teknik altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmiş ve öncü-örnek tesisler olarak adlandırılan yat limanı, konaklama vb. yatırımların devlet eliyle gerçekleştirilmiştir. Ege-Akdeniz kıyılarımızın 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı çalışmalarına başlanmıştır. Bu planlar ile turistik tesis alanlarının nerelerde yer alacağı belirlenmiştir (Muradov, 2006).

Yasal Mevzuat Açısından Turizm

Turizmin geliştirilmesi amacıyla çıkarılan 5647 sayılı Turizm Müesseseleri Teşvik Yasası sektöre yönelik ilk yasal düzenlemedir. 22.05.1953 tarihinde yürürlük kazanan Turizm Endüstrisini Teşvik Yasası ise yatırımcılara yönelik vergi indirimleri ve bazı teşvik unsurlarını içermektedir. Bu düzenlemeden bir sene sonra yayımlanan 6224 sayılı Yabancı Sermaye Yatırımlarını Teşvik Yasası yerli yatırımcıların turizm yatırımlarını teşvikinden sonra yabancıların da sektöre yatırım yapmalarını kolaylaştırmıştır.

1955 yılında Turizm Bankası’nın kurulması kalkınma planları öncesine dair önemli gelişmelerdendir. Banka altyapı ve üstyapı yatırımlarına sağladığı kredilerle, bizzat gerçekleştirdiği yatırımlarla ve turizm işletmeciliği faaliyetleri ile sektörün gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. İstinye Turistik Evleri, Küçüksu Tesisleri, Bolu, Gemlik kaplıca otelleri gibi tesisler bankanın gerçekleştirdiği ilk yatırımlarındandır. 1960’ların başlarında Emekli Sandığı örneğinde olduğu gibi kaynak yetersizliği nedeniyle bazı kamu kuruluşlarına önemli teşvikler verilerek fonlarının turizm yatırımlarına tahsisi sağlanmıştır. Bu kapsamda İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa’da “emek otelleri” olarak anılan

yedi otel inşa edilmiştir ve yakın tarihlerde özelleştirilene kadar işletmeleri sürdürülmüştür.

12.03.1982 gün ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası turizm sektörüne ilişkin yapılan en kapsamlı düzenlemedir. Sektörü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını amaçlayan söz konusu yasa Türkiye turizm sektörünün miladı olarak kabul görmektedir. Turizm bölge, alan ve merkezlerinin belirlenmesi ve bunların geliştirilmesi, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvik edilmesi ve düzenlenmesine ilişkin hükümleri kapsamaktadır. Söz konusu yasa ile ayrıca teşviklerden faydalanılabilmesi için turizm yatırım veya işletme belgesi alınması zorunluluğu, doğal turizm kaynaklarının korunması ve kullanılması, imar planlarının İmar ve İskân Bakanlığı'na onaylanması, turizm bölge, alan ve merkezlerinde bakanlığın talebi üzerine imar planları yapılmış ve turizme ayrılmış alanlardaki taşınmazlardan, hazine ve kamu kuruluşlarına ait yerler ile ormanların ilgili kuruluşlarca bakanlığa tahsis edilmesi gibi temel hükümler karara bağlanmıştır.

1983 yılında Turizmi Teşvik Yasası'nı müteakip pek çok yasal düzenleme yapılmıştır. Korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek, bu konuda gerekli ilke ve uygulama kararlarını alacak teşkilatın kuruluş ve görevlerini tespit etmek amacıyla 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası 21.07.1983 tarihinde çıkarılmıştır. Millî Parklar Yasası 11.08.1983 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 2872 sayılı Çevre Yasası 11.08.1983 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

2863 sayılı yasa, çevre ölçeğindeki korumanın bir planlama sorunu olduğundan bahsederek, ilk kez 'Koruma Amaçlı İmar Planı' tanımını getirmiş, 1951 yılından itibaren kullanılan merkezi denetim örgütünün yerel ölçeğe taşınmasını ve ikili bir denetim mekanizması oluşmasını sağlamıştır. Ayrıca yasa, koruma ölçütlerine kesin bir zaman sınırı getirerek yapılması gereken uygulamalara ivedilik kazandırmıştır. 2863 sayılı yasanın bazı maddeleri, 1987 yılında çıkarılan 3386 sayılı yasa ile değiştirilmiştir. Bu değişiklikler

incelendiğinde daha çok biçime yönelik olduğu ilke ve temel yaklaşımlar konusunda bir yenilik getirmediği anlaşılmaktadır. Bu düzenlemeler; yerel yönetimlerin koruma sürecine doğrudan katılmasını ve koruma konusunda karar alma ve denetlemenin merkezden yerel koruma kurullarına devredilmesi şeklindedir.

1982 yılında kabul edilen “Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme’ye Türkiye Cumhuriyeti’nin Katılmasına Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun ve Sözleşme”, 1989 yılında kabul edilen “Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun ve Sözleşme” ve 1999 yılında kabul edilen “Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi’nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun” evrensel tanım ve politikalar açısından ülkemiz koruma politikasına yön veren önemli belgelerdir (www.kultur.gov.tr, Erişim Tarihi:03.01.2013)

1982 yılında yürürlüğe giren Turizmi Teşvik Yasası uyarınca bir takım yönetmelikler hazırlanmıştır: 11.03.1983 tarihinde Turizm Yatırım İşletme ve Kuruluşlarının Denetimi Hakkındaki Yönetmelik çıkarılmıştır. 27.01.1983 gün ve 17941 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Turizm Alanlarında ve Turizm Merkezlerinde İmar Planlarının Hazırlanması ve Onaylanmasına İlişkin Yönetmelik turizm alanları ve turizm merkezlerinde imar planlarının hazırlanması ve onaylanmasında uyulacak usul ve esaslara ait hükümleri içermektedir. 28.04.1983 gün ve 18031 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlük kazanan Kamu Arazisinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelik Turizmi Teşvik Yasası’nın 8. Maddesi’nde yer alan “Taşınmaz Malların Turizm Amaçlı Kullanımı” ile ilgili hükümlerinin uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektedir.

Yat Turizmi Yönetmeliği 04.08.1983 tarihinde yayımlanmıştır. 03.05.1985 tarihinde yerleşme yerleri ve buralardaki yapılaşmaların plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun gelişmesini sağlamak amacıyla 3194 sayılı İmar Kanunu çıkarılmıştır. Aynı yıl içerisinde çeşitli yönetmelikler çıkarılarak

yasal mevzuat tamamlanmaya çalışılmıştır. Kamu Arazisinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelik 01.03.1985 tarihinde sektörden gelen talepler çerçevesinde güncellenmiştir. 1985 yılında Kaynak Kullanımı Destekleme Primi uygulaması başlatılmıştır. 04.08.1983 gün ve 18125 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Yat Turizmi Yönetmeliği günün şartlarına uygun hale getirilmiştir. (Önen, 2000).

Kültür ve Turizm Bakanlığı, 24.01.1989 gün 354 ve 355 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameler ile “Kültür Bakanlığı” ve “Turizm Bakanlığı” olarak iki ayrı bakanlık şeklinde örgütlenmiştir. 04.04.1990 gün ve 3621 sayılı Kıyı Yasası kıyıların korunmasını sağlamak ve kamu yararına kullanım esaslarını belirlemek amacıyla çıkarılmıştır. 09.11.1991 tarihli Turizm Yatırım ve İşletmelerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelik ile turizm yatırım ve işletmelerinin geliştirilmesi, günün şartlarına uygun hale getirilmesi, belgeli turizm yatırım ve işletmelerinin asgari niteliklerinin belirlenerek bu işletmeler arasında standart eşitliğin sağlanması amaçlanmıştır. Yat Turizmi Yönetmeliği sektörden gelen taleplere ve günün koşullarına uygun olarak değiştirilmiştir. Turizm Uygulama Kurulunun Çalışma Esasları Hakkında Yönetmelik 04.10.1991 gün ve 21011 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğin amacı turizm politikalarının uygulama sorunlarını belirlemek, kamu ve özel sektör kuruluşları tarafından sürdürülen çalışmalarını koordine etmek ve Turizm İşleri Yüksek Koordinasyon Kurulu kararlarının uygulanmasını sağlamaktır.

Turizm Alan ve Merkezlerinde Yer Alan Termal Suların Kullanma Hakkı ve İşletilme Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik 31.12.1993 gün ve 21805 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Turizm Yatırım ve İşletmeleri Nitelikleri Yönetmeliği 16.05.1996 tarihinde güncel gelişmelere uygun olarak değiştirilmiştir. Turizm Şurası’nın kuruluşunu, çalışma esaslarını ve işleyişini düzenleyen yönetmelik 13.10.1998 tarihinde yayımlanmıştır. Turizm Tesisleri Yönetmeliği 06.07.2000 gün ve 24101 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

1989 yılında ikiye ayrılan Bakanlık, 29.04.2003 gün ve 25093 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4848 sayılı "Kültür ve Turizm Bakanlığı Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun" ile Kültür ve Turizm bakanlıkları tekrar birleştirilerek, "Kültür ve Turizm Bakanlığı" olarak yeniden kurulmuştur.

Koruma ve koruma mevzuatı ile en son değişiklikler 2000'li yılların başlarında gerçekleşmiştir.1983 tarihli Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası 14.07.2004 gün ve 5226 sayılı yasa ile değiştirilmiştir. 2004 yılında yürürlüğe giren 5226 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında kanun, 2863 sayılı kanundan farklı olarak ülkemizde koruma planlaması ve uygulamalarına ilişkin farklılıklar getirmiştir. Bu yasa ile Koruma Amaçlı İmar Planı, Yönetim Alanı, Yönetim Planı, Bağlantı Noktası, Katılımcı Alan Yönetimi gibi önemli araç ve kavramlar tanımlanmıştır. Anıt eserler ve müzeler için kurulların oluşturulmasının yanı sıra yukarıda tanımlanan araçlarla planlamanın uygulama araçları ile birlikte değerlendirilmesi gereken bir süreç olduğu ortaya konmuştur. 5226 sayılı yasa kapsamında koruma amaçlı planlamaya yönelik getirilen yenilikler; yeni finansal kaynakların yaratılması, yeni uygulama araçlarının tanımlanması, yerel ve ulusal ölçekte katılımın artırılması, uygulama sürecine yönelik yerel denetim ve sahiplilik oluşturulması ile süreç yönetimi yaklaşımıdır.

İlgili kurumlar arasında işbirliği sağlamayı amaçlayan, koruma alanını bütüncül planlama yaklaşımı ile koruma ve yenilemenin mümkün kılmak amacıyla alan yönetimi kavramı 5226 sayılı yasadaki getirilen yeni bir kavramdır. Bu çerçevede getirilen alan yönetimi kavramı ile bütün bir alanın korunması, yaşatılması ve değerlendirilmesi hedeflenmektedir. Vergi ve sigorta primi teşvikleri uygulamak, enerji desteği sağlamak ve bedelsiz arsa ve arazi tahsis etmek suretiyle bazı illerde yatırımları ve istihdam imkânlarını artırmayı amaçlayan Yatırımların ve İstihdamın Teşviki ile Bazı Yasalarda Değişiklik Yapılması Hakkında Yasa 06.02.2004 gün ve 25365 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu düzenleme ile koruma alanında mevcut olan örgüt

yapısının güçlendirilerek, yürürlükteki mevzuatın uluslararası kıstaslara uygun hale getirilmesi amaçlanmıştır. Bu kanun ile koruma eylemlerine yönelik yeni parasal kaynaklar yaratılması, koruma alanına para aktarmayı düşünen kurum ve kuruluşlar için teşvik getirmesi, mevcut örgütsel sistem dâhilinde yeni örgütlemeler getirmesi ve karar süreçlerini hızlandırmak için çözümler üretilmesi yanında önceki kanunlarla devam eden belirsizlikler ve eksiklikler giderilmemiştir.

Sektöre yönelik en kapsamlı düzenleme olan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası 24.07.2003 gün ve 4957 sayılı Turizmi Teşvik Yasası'nda Değişiklik Yapılması Hakkında Yasa ile önemli değişiklikler geçirmiştir. Bu düzenlemenin yapılması için gerekçeler; 6086 sayılı kanunun turizmin gereklerini yerine getiremez olması, turistik tesis yapılmasına uygun arazilerin üretilmemesi, turizmde arzın arttırılamaması sonucu gelen turist sayısında beklenen artışın yakalanamaması, ülkenin ekonomik durumunun yatırımcıların yatırım yapmasına engel olması, turizm yatırımı yapmaya uygun arazilerin mülkiyet sorunu nedeniyle turizm amaçlı yatırım yapılamaması, mevcut turizm bölgelerinin ise alt ve üst yapı problemi yaşaması, Turizm Bakanlığı'nın bu konuda yetkilerinin sınırlı olması ve Turizm alanındaki yasal düzenlemenin yeni yatırımlara açık olmaması gösterilebilir. Yapılan düzenleme ile; çıkarılması zorunlu olan yönetmeliklerle sektörün yönlendirilmesi ve güncelliğinin sağlanması olanağı verilmiş, turizm alan, bölge ve merkezi uygulamalarına gidilerek turizm alt ve üst yapıları oluşturulmuş, böylece Avrupa'da bulunan tesislerden daha kaliteli tesisler oluşturulmuş, turizm bölgeleri seçilirken ülkenin doğal, tarihi, kültürel ve sosyal turizm değerleri göz önüne alınarak bu sayede belirli yörelerin turizme açılması sağlanmış, kanunla Bakanlığın koordinasyon gücü artırılmış, yatırımcıların yatırım yapmaları kolaylaştırılmış, 1985 yılından sonra turizmin gelişmesi ve büyük miktarlarda dövizin girmesi sağlanmıştır. Düzenleme ile turizm yatırımlarını teşvik için tek elden planlama, projelendirme ve işletme modellerini üretme biçiminde tanımlanabilecek farklı bir planlama anlayışı geliştirilmiştir. Esnek planlamayı sağlayacak arazi

geliştirme modeline uygun “Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri”nin düzenlenmesi ve turizm alanları fiziksel planlarını onama yetkisinin Kültür ve Turizm Bakanlığı’nda toplanması söz konusu değişikliğin getirdiği önemli yeniliklerdendir.

2005 yılında 5366 sayılı ‘Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması Ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun’ kabul edilmiştir. Kanun yukarıda belirtiler amaçlar doğrultusunda oluşturulacak yenileme alanlarının tespitine, teknik altyapı ve yapısal standartların belirlenerek projelerin oluşturulması ile denetim ve yönetim mekanizmalarına ilişkin usulleri ise yönetmelikte belirtilmiştir. 5366 sayılı yasa getirilen en önemli yenilik, koruma alanları için getirilen ‘yenileme alanı’ tanımlamasıdır. Bu alanı belirleyen aşamalar, İl Özel İdareleri’nde İl Genel Meclisi, Belediyelerde ise, Belediye Meclisi’dir. Son onay ise, Bakanlar Kurulu tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu onay aşamaları arasında ilgili Koruma Bölge Kurulları’na yetki verilmemiştir. Yapılacak olan projeler ve uygulamalar için Belediyeler veya İl Özel İdareleri yetkili kılınmıştır. Kanunu farklı kılan diğer bir özellik ise Toplu Konut İdaresi Başkanlığı’nın bu alanlarda proje ve uygulama yapabilecek olmasıdır.

Tarihi çevrelerde yenileme kavramı 5366 sayılı yasa ile gündeme girmiştir. Kanunda koruma-yenileme ikilisinden ziyade yenilemeye yer verilerek koruma olgusu daha geri planda bırakılmıştır. 2863 sayılı Koruma Kanunu’nda belirtilen plan hiyerarşisinden bahsetmeyerek plansız olarak gerçekleşecek projeler ve uygulamaların önünü açmaktadır. Kanunda tarihi alanlar için sadece yenilemeden bahsedilerek kentsel yenileme ve kentsel korumanın birbirlerinden farklı iki olgu olduğu kabul edilmiştir. Aksine 2863 sayılı yasada koruma tüm müdahalelerin üstünde yer alırken yasada yenileme alanlarının belirlenmesi için bilimsel kriterler belirlenmemiştir. Bununla birlikte ve sit alanları ve yenileme alanlarında uygulanacak projelere finansman sağlamak amacıyla 2005 yılında “Taşınmaz Kültür Varlıklarının Korunmasına Ait Katkı Payına Dair Yönetmelik” çıkarılarak kültür varlıklarının

korunmasına katkı payının il özel idareleri tarafından açılacak hesaba aktarılarak yönetmelikte belirlenen şartlar dâhilinde proje ve uygulamalar için kullanılmasının yolu açılmıştır 5366 sayılı kanun ile sit ve koruma alanlarında Belediyeler ve İl Özel İdareleri ‘kentsel yenileme’ uygulaması yapma hakkına sahip olmuştur. Kanun ile yetkili idarelere verilen katkı payından kullanma olanağı ile yenileme alanlarında yapılacak projeler, uygulamalar ve kamulaştırma işlemleri için finansman sorunu ortadan kalkmıştır. Hazineye ait parsellerin Bakanlar Kurulu kararından sonra ikinci bir karar gerek kalmaksızın Tapu Sicil Müdürlükleri tarafından Belediyeler lehine mülk kaydedilmesi bu kanunla ortaya çıkmıştır. Bu ayrıcalık hazine parselleri üzerinde daha önce irtifak hakkı olan kurum ve kuruluşlar ile Hazine parselleri üzerinde uzun süreli kiralama yapmış olan üçüncü şahısların haklarını yok saymıştır. 2008 yılında yapılan düzenleme ile bu düzensiz uygulamanın önüne geçilerek yenileme alanı ilan edilen bölgelerde hazine parsellerinin Belediyelere devri Maliye Bakanlığı’nın görüşü ile Bakanlar Kurulu kararına bağlanmış, alanın ilanından önce kurulan irtifaklar ve yapılan kiralamaların ise hakkı saklı olarak bırakılmıştır.

17.09.2011 gün 648 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları yeniden düzenlenerek Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın bünyesinde Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları, yeni kurulan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın bünyesinde Tabiat Varlıkları Komisyonları oluşturulmuştur. Anılan kararname ile 2863 sayılı yasada da Koruma Planları’nın hazırlanmasına ilişkin yeni düzenlemeler getirilmiştir.

Değerlendirme

Turizm planlaması, turizm gelişim ve yönetiminde başarıya ulaşmak için her aşamada önemlidir. Uzun vadeli olarak ele alındığında, dünyadaki birçok turizm alanında yaşananlar, planlı bir turizm yaklaşımının belirgin sorunları ortadan kaldırdığını ve turistlerin tatmin olmalarından rol oynadığını göstermiştir. Plansız şekilde turizmin geliştiği bölgeler, zaman içerisinde çevresel ve sosyal sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu sorunlar hem yerel halk hem

de turistler için sakıncalıdır. Öyle ki, plansız gelişen bölgeler, planlı gelişen turizm bölgeleri ile hiçbir şekilde rekabet edememektedir. Her ne kadar plansız gelişen turizm bölgeleri tekrar planlanabilse de bu durum için oldukça fazla zaman ve ekonomik yatırım gerekmektedir. Plansız gelişim turizm kaynaklarımızın israfına ve geri dönülemez şekilde yok olmasına neden olmaktadır.

Kültürel ve doğal öğeleri barındıran alanlar, sürdürülebilirlik sağlandığı ve kentin gelişimi – değişimi ile uyumlu bir bütünleşmeyi sürdürebildikleri ölçüde, kentsel çevreye önemli katkıları olan özel alanlardır. Görülmeye ve içinde vakit geçirmeye değer olan her doğa koşulu ile kültürel değerlerin hemen hemen hepsi bir turizm potansiyelidir. Doğal güzellikler ve el değmemiş ortamlar dünya turizm pazarında değer kazanmakla birlikte görülmeye değer veya nadir bulunan ekolojik ortamlarda her türlü turistin dikkatini çekmektedir. Kültürel değerleri turizme kazandırılması çeşitlenen turizm çeşitleri arasında ön plana çıkmaktadır. İnsanlar başka kültürleri tanımak için seyahat etmekte, tanıdıkları kültürlerden etkilenip bu kültürlerden bir parçayı beraberlerinde götürmektedirler. Tarihi kent merkezlerinde koruma ve turizme kazandırma çalışmaları yapılırken merkezin yakın kent dokusuna etkisi ve bu çerçevede değişimlerin hangi yönde etkili olacağını saptamaya yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bölgede var olan konut alanlarının, donatı alanlarının, ulaşım ağının, kentsel mekanların ve tarihsel değerlerin bu değişimlerden ne şekilde etkilenerek korunabileceğini, merkez ve yakın kent çevresindeki fiziki yapıda güçlendirici bir değişiklik yapıldığı zaman, var olan öğelerin göz önünde tutularak sosyal ya da ekonomik değişimlerin bu öğeler üzerinde yarattığı baskı tahmin edilmelidir. Var olan tarihsel değerler bugünkü çevreyle anlamlı bir şekilde korunmalı ve varlığını sürdürmelidir.

Belirlenecek hedeflerin sürdürülebilir turizm, yerel unsurların korunması, ekolojik prensiplerin belirlenmesi, sosyal adaletin sağlanması, yerel aktörlerin kültürel ve ekolojik kaynakların kullanılmasında rol alması, gelecek kuşaklara kaynak bırakmak adına uzun dönem planlamanın yapılması, tüketim denetimi,

bölgesel tanıtım, imar denetimi, bölgesel ölçekte koruma, altyapının iyileştirilmesi olarak önerilmelidir. Bu sayılan hedefler özünde etkin bir planlamanın gerçekleştirilmesini zorunlu kılar. Böyle bir planlamanın temel prensibi günümüz koşulları ve turizmin yaratacağı potansiyel sorunlar dikkate alınarak sürdürülebilirlik olmalıdır. Bunun en önemli sebebi, turizmin özü itibariyle doğal, kültürel ve tarihi kaynaklara dayanması ve süreç içerisinde bunların metalaşmasına ve tüketilmesine sebep olmasıdır. Uzun dönemli ve etkin kaynak kullanımı için sürdürülebilirlik şarttır.

Yasaların barındırdığı araçlar dikkate alındığında kamunun bu alanlarda en önemli aktör olduğu görülmektedir. Kaldı ki 5366 sayılı yasa uygulamanın olabilecek en kısa sürede gerçekleştirilebilmesi için her türlü kolaylığı sağlamış ve uygulamanın gecikmesine sebep olabilecek hususların da önünü kapamıştır. İncelenen üç alanın 2863 sayılı yasa kapsamına alındıktan sonra yaşadığı süreçler; 5366 sayılı yasa kapsamına alındıktan sonra geçirdiği değişimler detaylı olarak anlatılmıştır. Yapılan incelemeler ve görüşmeler sonucunda bu iki yasanın bu alanların kent tekrar kazanılması için yeterli gelmediğini; incelenen çalışma alanı içerisinde kamunun müdahalesinin zorunlu olduğunu göstermiştir. Ülkemizde halen yürürlükte olan 4957 sayılı kanunla değişik 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun getirmiş olduğu açılımların turizm planlamasında bütüncül olarak ele alınması açısından önemli olarak değerlendirilmektedir. Söz konusu kanunun; turizm alan, bölge ve merkezi uygulamalarına giderek turizm alt ve üst yapılarını oluşturması, turizm bölgelerini belirlerken doğal, tarihi, kültürel ve sosyal turizm değerlerinin ölçüt olarak ele alınması, Bakanlığın koordinasyon gücünün artmış olması gibi gerekçelere dayanarak stratejinin yerel yönetimlere merkezi hükümet tarafından bildirilmesi gerekli olduğu düşünülmektedir. Sürdürülebilir turizm anlayışını oturtmak için mutlaka tüm paydaşların bir arada hareket etmelerinin olmazsa olmaz olduğu öne çıkmaktadır. Yılın belirli dönemlerinde bir bölge üzerindeki çevresel baskının artmasının tetiklediği sorunlar ve çözüm olarak geliştirilen

sürdürülebilirlik politikalarının mevsimsellik sorununu temelden hissedilen potansiyel turizm merkezleri için önem teşkil etmektedir.

Yukarıda belirtilen değerlendirmelerin, turizm planlamasında sürdürülebilir turizm odaklı olarak planlama çalışması öncesini ve sonrasını kapsayan bir eylem planına altlık teşkil etmesi düşünülmektedir. Hazırlanacak eylem planında ise aşağıdaki hususların irdelenmesi ve yapılacak planlaması çalışmasında kısa, orta ve uzun vadede amaç ve araçların tanımlanmasının gerekliliği büyük önem arz etmektedir;

- Özel Çevresel Özelliklerin Korunması,
- Manzara Alan ve Koridorlarının Korunması,
- Turizme Yönelik Ticari Faaliyetlerin ve Hizmetlerin Gruplandırılması,
- Rekreasyon Alanlarının Bölgenin Temel Çekici Unsurları ile Uygun Şekilde İlişkilendirilmesi,
- Ticari ve Rekreasyonel Tesislerin Uygun ve Merkezi Konumu,
- Bölgeye Erişilebilirliğin Artırılması ve Denetlenmesi,
- Etkili ve İlgi Çekici Bölge İçi Ulaşımın Sağlanması,
- Bölgenin Etrafında Etkileşim Alanının Belirlenmesi,
- Bölgeye Günöbirlik ve Konaklama Amaçlı Kullanıcıların Erişiminin Sağlanması,
- Yeterli Altyapının Sağlanması,
- Bölgenin Karakterini Yansıtan Mimari Tasarımı ve Peyzajın Sağlanması,
- Bölgenin Tüketim Denetiminin Belirlenmesi,
- Yerel Halkın İşgücü Olarak Değerlendirilmesinin ve Diğer Toplum Hizmetlerinin Sağlanması,
- Turizm Gelişiminin Aşamalandırılması.

Kaynakça

Akdu, U., (2009). *Turizm Planlamasında Alternatif Bir Yaklaşım Katılımcı Turizm Planlaması; Fethiye’de Alan Araştırması*, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Alaeddinoğlu, F. ve Aliağaoğlu, A. (2005), “*Turizmde Planlama ve Türkiye’de Turizm Planlaması: Turizm Planlarının Etkinliği ve Başarılarına İlişkin Bir Değerlendirme*”, Atatürk Araştırma Merkezi Erdem Dergisi, Sayı:43, No:5, s. 87–118.

Alaeddinoğlu, F., (2006). *Van İli’nin Turizm Potansiyelinin Belirlenmesi Ve Planlamaya Yönelik Öneriler*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

Atabay, S. (1998). “21. Yüzyılda sürdürülebilir Turizm Politikaları, 1. Ulusal Turizm Sempozyumu’nda Sunulan Bildiri”, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Sayı:1–4, İstanbul.

Batta, R. N. (2000), *Tourism & the environment: A quest for sustainability*, New Delhi, Indus Publishing.

Coşkun, İ. O. (2004). *Turizm Politikası ve Planlaması İçin En Uygun Talep Öngörü Yönteminin Belirlenmesi*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

Çıracı, H. ve Kerimoğlu, E. (2004), “Bölgesel kalkınmada şehirlerarası ağ davranışına dayalı turizm gelişimi”, 28.Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu Bildiriler Kitabı, 08-10 Kasım 2004, (s:204-215). Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası.

Çıracı, H., Turgut, S. ve Kerimoğlu, E. (2008), “*Sürdürülebilir Turizm Gelişimi İçin Bir Yönetim Modeli Önerisi: Frig Vadisi Örneği*”, İtü Dergisi/A, Cilt:7, Sayı:2, s. 89-102.

Çubuk, M. (1996). “Sürdürülebilir Turizm Çerçevesinde Side ve Çevresi Turizm Gelişim Projesine Retrospektif Bir Bakış”,

Türkiye’de 19. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu’nda Sunulan Bildiri, 03–11 Kasım 1996 (s.217–230). Alanya, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

Devlet Planlama Teşkilatı. (2001). *Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Devlet Planlama Teşkilatı. (2006). *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Devlet Planlama Teşkilatı. (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı, Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara: Başbakanlık Basımevi.

Dieke, P. U. C. (2000), “*Developing tourism in africa: issues for policy consideration*”, Development Policy Management Bulletin, Sayı:32, No:3, s.43–52

Getz, D. (1992), “*Tourism planning and destination life cycle*”, Annuals of Tourism Research, Sayı:19, No:4, s.752-770.

Gunn, C. A. (1988), *Tourism Planning (2nd ed.)*, New York: Taylor & Francis Press.

Gürsoy, S. (2006), *Merkezi İdare ve Yerel Yönetimler Açısından Bölgesel Turizm Planlaması*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Hall, C. M. (2000), *Tourism planning: Policies, processes and relationships*, Essex: Pearson Education Limited Press.

İçöz, O., Var, T., İlhan, İ. (2002), *Turizm Planlaması*, Ankara: Turhan Kitabevi.

Kaplan, H. (1996), “Turizmin Önemli Bir Girdi Olduğu Kentlerin Planlamasında Sürdürülebilir Gelişmenin Mekana Yansıtılmasındaki Sorunlar ve Öneriler”, Türkiye’de 19. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu’nda Sunulan Bildiri, 03–11 Kasım 1996 (s.306-312). Alanya, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

Karauçak O., Karauçak, S., (1991), *Avrupa Topluluğunun Turizm Politikası*, (Rapor No: İKV: 108), İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları.

Kozak, M., Kozak, N., Kozak, M. (2000), *Genel Turizm: İlkeler – Kavramlar*, Ankara: Detay Yayıncılık.

Kuntay, O. (2004), *Sürdürülebilir Turizm Planlaması*, Ankara: Alp Yayınevi.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2006). *Türkiye turizm stratejisi (2023) (Taslak Rapor)*, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2007). *Türkiye turizm stratejisi (2023)*, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

Leiper, N. (1979), “*The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist and the tourist industry*”, *Annuals of Tourism Research*, Sayı:6, No:4, s.390–407.

Lim, C. (1997), “*Review of International Tourism Demand Models*”, *Annuals of Tourism Research*, Sayı: 24, No:4, s.214-226.

Muradov, S. (2006), *Turizmin Kentleşme Sürecine Etkileri: Alanya Örneği*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Olalı, H. (1990), *Turizm Politikası ve Planlaması*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Yayınları.

Önen, M. O. (2000), *Türkiye'nin turizm sektöründeki gelişmeler, dünya turizmindeki yeri ve Türkiye Kalkınma Bankası'nın rolü*, Ankara: Türkiye Kalkınma Bankası Matbaası.

Öztürk, G. (2009), *Turizm-Çevre-Koruma Kentleşme Etkileşiminde Kıyı Alanları: Antalya Örneği*, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gebze.

Page, S. (1995), *Urban tourism*, London and New York,: Routledge Press.

Tunç, A., Saç, F. (1998), *Genel Turizm*, Ankara: Detay Yayıncılık.

TÜSİAD. (2012). *Sürdürülebilir Turizm*(Yayın No: TÜSİAD-T/2012-09/531), İstanbul: Sis Matbaacılık.

BÖLÜM III

Tarihi Kent Merkezlerinin Korunmasında Bütünleşik Ulaşım Politikalarının Rolü: Diyarbakır Tarihi Suriçi Örneği

Sabri YILMAZ¹
Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU²

Giriş

Tarihsel süreçte insanın ve eşyanın basit bir şekilde yer değiştirmesi olarak ele alınan ulaşım kavramı özellikle son iki yüz yıllık süreçte hizmet, turizm ve sanayi alanlarında yoğun kullanım ve sektörel uzmanlaşmanın görüldüğü bir kavram olarak değerlendirilmiştir. Sanayi devrimi sonrasında kırdan kente göçün neden olduğu hızlı ve kontrolsüz kentleşme ile özel taşıt sahipliğinin hızlı artışı özellikle tarihi kent merkezlerinin kullanım yoğunluğunu artırmış, taşıt yollarının genişletilmesi için yaya mekânları daraltılmış, gerçekleştirilen uygulamalar koruma,

¹ Yüksek Şehir Plancısı

² Prof. Dr., Necmettin Erbakan Üniversitesi

kullanım, teknik altyapı, sosyal donatı alanları yetersizliği, gürültü, çevresel kirlilik vb sorunlara neden olarak tarihi-kültürel özgün değerlerin tahribatını hızlandırmıştır (Hirt, 2009).

II. Dünya Savaşında büyük bir kısmı yıkılan Avrupa kentlerinin tarihsel birikiminin yeniden yapılandırılması için hazırlanan kent planlarının temel felsefesi; tarihi kent merkezini bir bütün olarak ele almak ve bütüncül bir koruma anlayışı ile onarılıp korunmasını sağlamak olmuştur. Sanayi devrimindeki gelişmeler ile Avrupa'daki otomobil endüstrisinin gelişmesi, kentsel alanlarda taşıt hacminin ve hızının artmasına neden olurken özellikle 1960'lı yıllardan sonra birçok Avrupa ülkesinde tarihi kent merkezlerinin ulaşım sistemi üzerinde olumsuz etkiler görülmesi çözüm önerilerinin geliştirilmesi gerekliliğini ortaya koymuştur (Erkoç, 2008).

Tarihi kent merkezlerinin, tarihi, kültürel ve mekânsal karakteristiklerinin korunarak sürekliliğinin sağlanması konusunda izlenen ulaşım politikalarında, taşıtın payının düşürülerek toplu taşımanın ve motorsuz ulaşım türlerinin (yaya ve bisiklet) payının artırılmasını temel amaç olarak benimseyen çekme ve itme (pull – push) politikalarına ağırlık verilmiştir. Çekme politikaları ile ekonomik, çevresel, fiziksel ve sosyal anlamda pek çok faydası olan otobüs, metrobüs ve raylı sistemler gibi toplu taşıma sistemleri ile yürüme ve bisiklet gibi motorsuz ulaşım türlerine yönelik düzenleme, uygulama ve eylemlerin gerçekleştirilmesi hedeflenirken, itme politikaları ile insanların otomobil kullanımını azaltmaya yönelik yol/yoğunluk ücretlendirme, park yönetimi, trafik yavaşlatma, taşıt/yakıt vergilerinin düzenlenmesi gibi ekonomik tedbirlere yönelik politikalar ortaya konmuştur (Cirit, 2014). Ayrıca yayalaştırma uygulamalarının ve park et –devam et sistemlerinin geliştirilmesi ile toplu taşıma ve motorsuz ulaşım türleri arasında entegrasyon sağlanması, aktarma alanlarındaki fiziksel düzenlemeler, bilet teknolojisi ve fiyatlandırma, hat düzenleme ve şebeke bütünleşmesi, zaman düzenleme ve tarife uyumu, kurumsal bütünleşme ve yolcu bilgilendirilmesi olarak sıralanan entegrasyon türleri (İ.B.B.U.D., 2001), yeni gelişen kent merkezi ile tarihi kent

merkezini bütüncül olarak ele alan sürdürülebilir ulaşım politika ve stratejileri olarak benimsenmiştir. Geleneksel ve yürünebilir mahalle birimleri oluşturularak yaşanabilir topluluklar oluşturmayı amaçlayan ve kentin bir bütün olarak ele alınması gerekliliğini esas alan yeni şehircilik akımı stratejileri de yaya kullanımlarına öncelik vererek yürünebilirliği odağına alan uygulamaların gerçekleştirilmesi ile tarihi çevrenin korunabileceğini vurgulamaktadır (Alias vd, 2011).

Suriçi Tarihi Kent Merkezinin Planlama Tarihi ve Mekânsal Gelişim Süreci

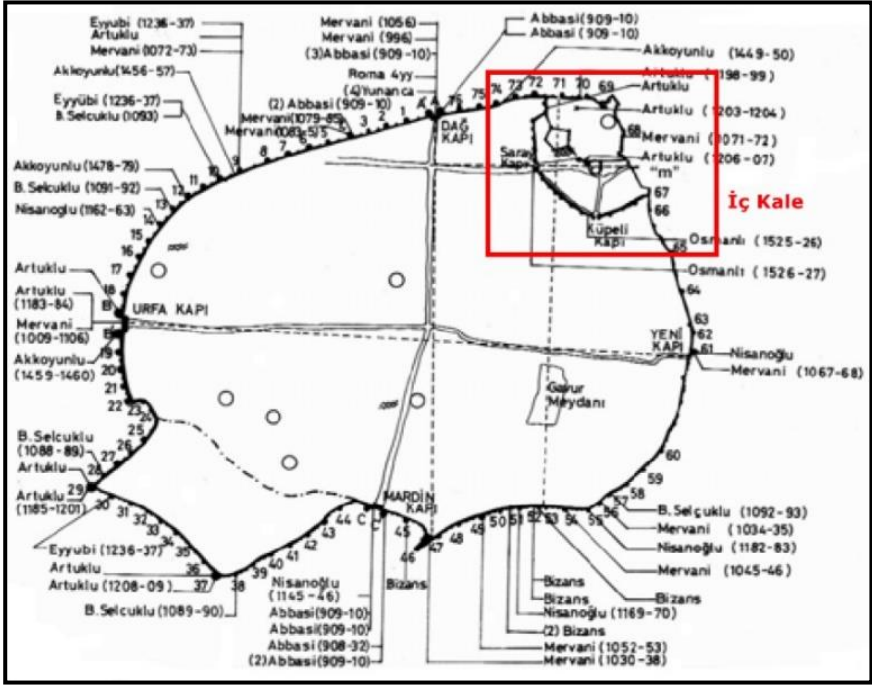
Suriçi tarihi kent merkezi Diyarbakır kentinin güneydoğusunda, Dicle Irmağının batısında konumlanmıştır (Şekil 1). Kuzeyinde hastane ve askeri bölgeler, güneybatısında Ben-u Sen mahallesi bulunan tarihi alan, Diyarbakır kentinin ilk yerleşim bölgesidir. Suriçi; surları, Hevsel Bahçeleri, doğu ile batının kesişimindeki stratejik konumu ile binlerce yıldır önemini korumuş, farklı kültürlerin karakteristiklerinin fiziki mekana yansıması ile kentin kolektif belleğinin oluşumunda önemli rol oynamıştır. Jeopolitik konumu nedeniyle geçmişte bölgesel başkent (merkez) kimliği ile öne çıkan Suriçi, birçok kültürü bünyesinde bulunduran çok katmanlı yapısı ile kültürel miras niteliği taşımaktadır (Özcoşar vd, 2018).



Şekil 1. Suriçi Tarihi Kent Merkezi Ve Diyarbakır Kenti İçerisindeki Konumu

Geçmişten günümüze birçok yıkım ve değişim sürecinden geçen Suriçi tarihi merkezinin kuzeydoğusunda kentin iç kalesi bulunmaktadır. Kuzey-güney yönündeki Gazi Caddesi ile onu dik kesen Melik Ahmet Caddesi, Suriçi'nin ana ulaşım omurgalarıdır. Bu ana omurga ile ilişkilendirilmiş birçok geleneksel sokak ve yapı kültürüne göre şekillenmiş ulaşım bağlantıları mevcuttur. Suriçi tarihi merkezi, 5.5 km uzunluğunda, eni doğudan batıya 1400 m, güneyden kuzeye ise 1040 m olan surlar ile çevrilidir. Dış kalede yükseklikleri 10-12 metre, kalınlıkları ise 3-4 metre olan 82 burç bulunmaktadır. Bu özellikleri ile Çin seddinden sonra Dünyanın en uzun suru olarak kabul edilmiş ve Dünya Kültür Mirası listesine alınmıştır. Diyarbakır surları iç ve dış sur olmak üzere iki kısımdan

oluşmaktadır. Suriçi'nin dış çevre ile ulaşım bağlantısı Dağ Kapı (Kuzey), Çift Kapı (Kuzey Batı), Urfa Kapı (Batı), Mardin Kapı (Güney), Su Kapısı (Doğu) olarak adlandırılan beş ana sur kapısı ile sağlanmıştır. İç kaleye açılan ise dört kapı bulunmaktadır. Bunlar; Suriçi'ne erişim sağlayan Saray Kapı ve Küpeli Kapı, sur dışına erişim sağlayan Oğrun Kapısı ve Fetih Kapısıdır (Şekil 2) (Nabikoğlu & Dalkılıç, 2012). 1916 yılında tarihi kent merkezinin kuzeybatısında açılan yol ile Suriçi, surların dışında gelişmeye başlamış ancak doğusunda bulunan Dicle Nehri, sınır etkisi oluşturarak verimli tarım arazilerinin bulunduğu bölgelere kentin gelişim göstermesini engellemiştir (Toprak & Kavak, 2012).



Şekil 2. Diyarbakır Surları (Parla, 1990)

İç kaledeki yaşamın M.Ö 3000-5000 yılları arasında Hitit ve Hurriler tarafından başladığı kabul edilmekle birlikte Suriçinde ilk yerleşimin tarihi tam olarak bilinmemektedir. Tarih öncesi devirlerden günümüze değin önemini koruyan yerleşmenin,

Anadolu – Mezopotamya, Avrupa -Asya arasında doğal bir geçiş bölgesi özelliği göstermesi, otuzu aşkın uygarlığın tarihi ve kültürel mirasının günümüze kadar taşınmasında etkili olmuştur (Diyarbakır Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2020).

Suriçi, M.S. 349 yıllarında Roma İmparatoru Konstantin döneminde surlarla çevrilmiştir. Bu dönemde mekânsal örgütlenmeye ek olarak su ve kanalizasyon gibi altyapı hizmetlerinin daha geniş kapsamda yapılarak yerleşim sınırları genişlemiştir. Roma imparatorluğunun Hristiyanlık dinini resmi din olarak kabul etmesiyle birlikte yönetimin desteği ile Suriçine manastır, kilise, ruhban okulları, kütüphane gibi yapılar yapılmıştır. Helen ve Roma şehircilik anlayışıyla birbirine dik kolonatl olarak inşa edilen anıtsal akslar, Bizans döneminde büyük yapıların kentsel alanda inşa edilmesiyle değişim sürecine girmiş, Roma dönemine göre daha fazla örgütlü küçük dükkânlar yapılmıştır. Bizans döneminde yapılan eserlerin çok azı günümüze ulaşabilmiştir (Parla, 2005).

639 yılında İslam orduları tarafından fethedilmesi ile Osmanlı devletinin hakimiyetine girmesi arasındaki süreçte kentin mekansal kurgusunda değişimler görülmemiştir. Osmanlı devletinin hüküm sürmesi ile birlikte kentte sosyal, kültürel ve ticari alanda gelişmeler görülmüş, kent merkezi konumunda olan işyerlerinin aynı zamanda yönetim, denetim ve ticaret ile uğraşanların ikamet ettikleri konut bölgesine dönüşmüştür. Özellikle 16.yy'da kent merkezinde yer almaya başlayan anıtsal yapılar, önceki dönemde yapılan anıtsal yapılar ile bütünleşerek Suriçi'nin mekansal karakterini oluşturan konut mimarisiyle bütünlük göstermiştir. 18.yy dan itibaren ise yerleşim Suriçi'nden dışarıya taşımaya başlamıştır (Kejanlı & Dinçer, 2011).

1839 yılından başlayarak daha sonraki süreçte Osmanlı Devletinde görülen batılılaşma hareketleri, Anadolu'daki diğer kentlerde olduğu gibi Suriçi tarihi kent merkezine de yansımıştır. Özellikle 1868-1875 yılları arasında Diyarbakır kentinde modernleşme adı altında yapılan ilk imar hareketi kapsamında, kentin kuzeybatı yönünde surların dışında hastane, kışla, cami ve iki

yeni eğitim binası yapılmış, 1870 yılında tüm Osmanlı devletinde uygulanmaya konulan Vilayetler Kanunu ile hükümet konağı ve adliye binasının yapılması ile yeni bir yönetim merkezi oluşturulmuştur. Oluşan bu merkezi bölgede zaman içerisinde banka, otel ve ticari birim gibi yeni yapılar yapılmıştır. 19.yy sonlarına kadar sınırlarını koruyan tarihi kentsel dokuda yeni imar hareketlerinin gündeme geldiği 1916 yılında, kuzeydeki Dağ Kapı (Harput Kapısı), kente giriş-çıkış talebinin karşılanabilmesi için kısmi olarak yıkılarak genişletilmiş, kapı önünden başlayan ve sur dışında bulunan Elazığ Caddesi açılmıştır. Ayrıca surlara içten paralel olacak şekilde İnönü ve İzzet Paşa Caddeleri açılarak, Gazi Caddesi üzerinde oluşan dörtyol mevkinde Dağ Kapı ve Elazığ Caddesi ile ilişkilendirilmiş, kuzey-güney aksında yer alan ticari fonksiyonlar, zaman içerisinde bu bölgeye kaymıştır (Kejanlı & Dinçer, 2011).

Cumhuriyetin ilan edilmesiyle birlikte tarihi kent merkezinde sınırlı da olsa planlı bir gelişme öngörülmüş, sur içindeki ve dışındaki yerleşimlerin bütünleştirilmesinin hedeflendiği çalışmalar yapılmıştır. Bu bağlamda kentteki yeni yapılaşmayı sınırlandıran ve kentin hava almasını engelleyen bir unsur olarak değerlendirilen surların bazı noktalarda yıkılmasına karar verilmiştir. 1932 yılına gelindiğinde tarihi kent merkezinin kuzeyinde yer alan ve ana giriş kapısı olan Dağ Kapı (Kuzey kapısı) burçlarının ara kısmı yıkılarak daha geniş 50 m'lik sur açıklığı oluşturulmuştur (Kejanlı, 2009). Aynı yıl Suriçi'ne sıkışmış yerleşimin sur dışına, modern ve planlı bir şekilde çıkararak yeni bir şehir kurmak amacıyla kentin ilk imar planı hazırlanmıştır (Dalkılıç & Halifeoğlu, 2011). 1951 yılında 5805 sayılı Eski Eserler ve Anıtlar Kurulu tarafından Diyarbakır kent genelinde tarihi değere sahip yapılar tescillenmeye başlanmış, kentleşme ve yoğun yapılaşmanın görüldüğü bu döneminin ardından gelişim gösteren suriçi ve dışındaki yeni yerleşim alanları arasında yol bağlantılarına ihtiyaç duyulması sonucunda 1959 yılında Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Planda sur içindeki anayolların kamulaştırılarak genişletilmesi ve sur dışındaki yollar ile entegrasyonunun sağlanmasına yönelik

kararlar üretilmiştir (Kejanlı, 2009). Sur içinde gerçekleşen mekânsal hareketlerin getirdiği sorunlara çözüm bulabilmek için 1965 – 1967 yılları arasında 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları hazırlanarak uygulanmaya başlanmıştır. Plan, sur çevresindeki yeni yerleşim alanlarında yayılcı kararlar içerirken Suriçi’nde çok katlı betonarme yapı inşasının yasal dayanağını oluşturmuştur (Kejanlı & Dinçer, 2011). Planda konut dokularına saygılı, fakat korumacı bir yaklaşımın olmadığı söylenebilir. Gazi Caddesinin Dağ Kapı meydanından başlayıp Melik Ahmet Caddesi ile sınırlandırılan anayolların genişletilmesi kararı, tarihi çevrede ciddi tahribata yol açarak var olan yolların karakteristiğini değiştirmiştir. Genişletilen yollarda kamulaştırmalar yapılarak birçok sivil mimarlık rneği yıkılmıştır. Ana yollarda ticari fonksiyonlara verilen kat yükseklikleri ile yoğunluk arttırılmış, merkeze yakın bölgelerdeki konut alanları kendiliğinden zaman içerisinde ticari fonksiyonlara dönüşmüş, tarihi ve kültürel niteliğe sahip eserler için herhangi bir müdahale getirilmemesi ve sosyal altyapının yetersiz oluşu tarihi çevrenin tahribatını hızlandırmıştır (Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012a).

1970’li yıllar, Türkiye’nin birçok kentinde görüldüğü gibi Diyarbakır kentinde de kent içinde ulaşımın yoğunlaşması sonucunda sorunların yaşanmaya başladığı yıllar olmuştur. Bu dönemde tarihi kentlerde taşıt trafiğinin artması tarihi değere sahip eski eserlerin tahribatına yol açmıştır. Bu tahribatların önüne geçmek amacı ile GEEAYK’nın 11.03.1972 tarih 6312 sayılı kararı ile Sur içerisindeki 115 anıtsal yapı tescillenerek koruma altına alınmış, 19.01.1980 tarih ve 2082 sayılı kararı ile de tescilli anıtsal yapı sayısı 84’e düşürülerek, 102 sivil mimari rneği tescillenmiştir. Tescil sonrası Koruma Amaçlı İmar Planının hazırlanması beklenirken 1984 yılında 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Planda; Melik Ahmet Caddesi ift şeritli yol şekline getirilmış, batı surlarına paralel bir şekilde i kesimden yönlenen yollar oluşturulmuş, surları içerden ve dışardan kuşatan bir yeşil kuşağın tesis edilmesi ve Dağ Kapı ve Urfa Kapıda kavşak düzenlemeleri ngrlmştir. Korumacı bir anlayış ile hazırlanan

planda tarihi niteliğe sahip sivil yapıların mekânsal olarak plan üzerinde yerlerinin işlenmesine karşın bu dönemde yapılan yapılar 1965 yılı İmar Planının kararları doğrultusunda çok katlı yapılaşmıştır. 1985 yılında Sur dışındaki yapılaşma hareketlerinin gelişim ve yönlendirilmesini sağlamak amacıyla Uygulama İmar Planı hazırlanmıştır. Planın Suriçine yönelik herhangi bir planlama kararını içermemesi tarihi kent merkezinde 1965 yılı Uygulama İmar Planı kararları çerçevesinde yapılaşmanın devam etmesine neden olarak, tarihi nitelik taşıyan anıt eserlerin tahrip ve özgün geleneksel doku özelliği gösteren alanların tahrip edilmesine neden olmuştur. Surlara yaslanan yeni ticaret alanlarının oluştuğu bu dönemde tarihi kent merkezi genelinde kaçak yapılaşma artmış, kentin altyapı ise yetersiz gelmeye başlamıştır. Suriçi, 1988 yılında Kentsel Sit Alanı ilan edilmiştir. Bir yıl sonra ise Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu açılmış, Suriçinin korunmasına yönelik Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanana kadar kurul tarafından belirlenen geçici koruma ilkelerinin geçerli olmasını kabul etmiştir. Geçici koruma ilkeleri ile tarihi merkezin özgün değerlerinin korunması için surlara 50 metrelik bir koruma bandı oluşturulmasının gerekliliği belirtilmiştir (Kejanlı, 2009).

1990 yılında Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu bölgeleri genelinde yaşanan terör olayları nedeniyle kırsal bölgelerde yaşayan halkın zorunlu yer değiştirmeye tabi tutulması kent merkezlerine olan göçü hızlandırmış ve nüfusu yoğunluğunu artırmıştır. Özellikle tanıdıklarının ya da akrabalarının evlerine sığınan ya da aynı avluyu kullanan düşük gelirli aileler, geleneksel konut yapılarının üzerlerine kaçak kat çıkararak aynı parselde yoğunluk artışına neden olmuştur. Ayrıca tarihi kent merkezinde ticari yapılaşmaya yönelik baskılar, yerleşimin ana aksı olan Gazi Caddesi'nde yatayda yayılmanın yanı sıra düşeyde de gelişme görülmesi, ticari fonksiyonların ana akslardan ara sokaklara saçaklanmasında etkili olmuştur. Yıldız Teknik Üniversitesi tarafından hazırlanan ve 1992 yılında Diyarbakır Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu tarafından onaylanarak yürürlüğe giren Koruma Amaçlı İmar Planı ile tescili önerilen 161 anıtsal yapı ve

sivil mimarlık örneğinden, 14 anıtsal yapının ve 58 sivil mimarlık örneğinin tescillenmesi işlemi 1992 yılında tamamlanmıştır. Bu tesciller ile birlikte tescilli yapı sayısı 267'ye ulaşmıştır. Planda Suriçi'nin batı bölümünde açılan yolların devamı sağlanarak surlara paralel Suriçi'ni içten dolaşan bir ring oluşturulması öngörülmüştür. Bu karar ile Suriçi'nin güneydoğusunda konut işlevinden yeşil alan işlevine dönüşüm planlanmıştır. Geleneksel dokunun olduğu bölgelerde dokuya zarar vermeyecek şekilde yollar oluşturulmuş, geleneksel dokunun bozulduğu alanlarda ise ticaret kullanımlarının yoğun olduğu bölgeleri besleyecek şekilde tek yönlü araç kullanımına izin verecek kararlar üretilmiştir. Sur içindeki otopark ihtiyacının ise Suriçi'nin çeperinde yapılan katlı otoparklar ile karşılanması hedeflenmiştir (Kejanlı & Dinçer, 2011; Çatalbaş, 2011).

2000'li yıllarda, bölge illerinden Diyarbakır'a olan göçün devam etmesi, artan nüfus ve kent içerisindeki mekânsal yer değişiklikleri, kentte kaçak yapılaşma sorununu artırmıştır. 2004 yılında çıkarılan 5216 sayılı yeni Büyükşehir Kanununa göre; Diyarbakır Valiliği merkez olmak üzere yarıçapı 20 km olan bölge Büyükşehir Belediye sınırlarına yönlendirilmesi amacıyla hazırlanan 1/25000 ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları 2006 yılında tamamlanarak yürürlüğe girmiştir Planda Suriçi ulaşım sistemine yönelik kararlar bir bütün olarak değerlendirilmiştir (Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012b; Çatalbaş, 2011).

2012 yılında Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi Koruma Uygulama ve Denetim Bürosu (KUDEB) ve Sur Belediyesi işbirliği ile Suriçi tarihi kent merkezindeki geleneksel yerleşmenin sürdürülebilir bir şekilde korunmasının sağlanması, kaçak yapılaşmalar ile bozulmuş geleneksel dokuda yeni tahribatların önüne geçilmesi, yeni yapılaşmaya yönelik kararların önerilmesinde geleneksel dokuya ait izlerin korunması, geleneksel dokunun yaşatılmasını ve gelecek nesillere aktarılmasını sağlayacak plan kararlarının üretilmesi amacıyla Diyarbakır Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu hazırlanmış ve onaylanmıştır (Çatalbaş, 2011). Tarihi kent merkezinin tarihi ve kültürel öneme

sahip yapılarını ve sokaklarını kapsayan, yaya hareketliliğini dikkate alan düzenlemeler yapılmış, Gazi Caddesi'ndeki yayalaştırma uygulamasının caddenin tamamında geçerli olmak üzere genişletilmesine karar verilmiştir. Bu sebeple Dağ Kapı Meydanı ile Gazi Caddesi'nin yaya nitelikli bütünleşmesini sağlayacak kararlar benimsenmiştir. Koruma Amaçlı İmar Planı kararlarında mevcut sokak ve caddeler, alan kullanımları da dikkate alınarak; sürekli taşıt yolları, gerektiğinde taşıt için kullanılacak yollar, zaman kontrollü taşıt yolları, yaya yolları, çıkmaz sokaklar ve meydanlar olarak ele alınmıştır. Koruma alanı içinde kalan sürekli araç erişimine olanak sağlayan yollar, toplu taşıma araçlarının da kullanımına olanak sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Surları içerden çepeçevre dolaşarak ring yapan yolun sürekli taşıt yolu olarak hizmet vereceği öngörülmüş, sur dışında geliştirilecek ulaşım bağlantıları ile Suriçi'nde var olan ulaşım güzergâhlarının transit erişim için kullanılmaması önerilmiştir. Özellikle ticaret alanlarının bulunduğu bölgelerde, ticari kullanımlara servis sağlamak amacıyla günün belirli saatlerinde araç kullanımına açılan yolların zaman kontrollü araç yolları olarak kullanılması ve ticaret işlevinin bulunduğu bölgelerde farklı bir sokaktan servis sağlayabilen alanlarda yaya kullanımının öncelikli olacağı kararlaştırılmıştır. Geleneksel doku içerisinde konutlara giriş görevi üstlenen kapılarla sonlanan çıkmaz sokaklar, tarihi çevrenin önemli karakteristik özelliği olarak ele alınmış ve plan kararlarıyla korunmuştur (Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012b). Koruma Amaçlı İmar Planında, tarihi kent merkezi, yaya öncelikli bir bölge olarak planlanmış ring yolu ve Melik Ahmet Caddesi dışındaki bütün yolların taşıt trafiğine kapatılması öngörülerek tarihi kent merkezi için temiz bir çevre ve gürültüden uzak bir ulaşım sisteminin planlanması amaçlanmıştır. Suriçi'nde toplu taşıma hizmetinin Suriçi Ring Hattı ile sağlanması planlanmıştır. Bu öneri ulaşım sisteminin Urfa Kapı ve Dağ Kapı'daki otobüs durakları ile ayrıca Dağ Kapı'daki öneri raylı sistem hattı ile entegre edilmesi planlanmıştır (Diyarbakır Ulaşım Ana Planı, 2012).

Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonunda, konut ve ticari kullanımlara erişim, çözülmesi gereken en önemli sorun olarak belirlenmiştir. Geleneksel yerleşme dokusunun dar sokaklarının genişletilmesine yönelik yeni düzenlemeler önerilmiştir. Sokak genişletme çalışmalarının tarihi ve kültürel yapıların bir bölümünün yıkılmasına neden olacağı, bu doğrultuda alan kullanıcılarının beklentisi ile koruma kararları arasında koruma – kullanma dengesi gözetilmesi amaçlanmıştır. Mevcut dar sokakların oluşturduğu algılama, ölçek ve mahremiyet değerlerinin, sokağın ölçülerinde yapılacak değişiklikler ile kolayca ortadan kalkacağı tespit edilmiştir. Bu tespitler ışığında önceki planda genişletilerek tahribata uğramış yolların korunması ve alan içerisinde erişimi sağlaması açısından ring oluşturan yol dışında geleneksel kent dokusunu tahrip edecek bir ulaşım aksı düzenlenmesinin yapılmaması benimsenmiştir. Mevcut planda geleneksel sokak dokusunu tümüyle ortadan kaldıran, yapı adasını parçalayarak bölen genişletilmiş yollar yerine, meydancıklar, park, çocuk bahçesi gibi açık ve yeşil alanların oluşturulması amaçlanmıştır. Oluşturulan açık alanlar itfaiye, ambulans vb hizmet araçlarının erişim ve manevra olanaklarını arttıracaktır. Plan kararıyla, motorlu taşıtların alan içerisindeki kullanımını en aza indirmek için otopark düzenlemeleri yapılmıştır. Surları içten dolaşan ulaşım sistemi tarihi kent merkezinin doğu bölümünü de kapsayacak şekilde düzenlenmiş, trafik şeridi daraltılarak toplu taşıma ve gezinti amaçlı kullanım kararı alınmıştır (Şekil 3) (Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012c).

2012 yılında hazırlanan Diyarbakır Ulaşım Ana Planında ise Suriçi tarihi kent merkezi, yaya öncelikli bir bölge olarak planlanmış olup toplu taşıma önerileri içerisinde de özel olarak değerlendirilmiştir. Koruma Amaçlı İmar Planında Ring Yolu ve Melik Ahmet Caddesi dışındaki bütün yolların trafiğe kapatılması planlanmıştır. Tarihi kent merkezi için temiz bir çevre ve gürültüden uzak bir ulaşım sisteminin planlanması amaçlanmıştır. Bu bağlamda Koruma Amaçlı İmar planında, faaliyette olan yollarda seyreden ve yaya bölgelerini özel koşullarda kullanan, tarihi niteliği olan yapılara en az tahribata neden olabilecek emisyon değerlerine sahip, gürültü

yapmayan özel donanımlı ulaşım aracı önerisinde bulunulmuş, Suriçi’nde toplu taşıma hizmetinin bu araçlarla Suriçi Ring Hattı ile sağlanması planlanmıştır. Bu öneri ulaşım sistemi Suriçi yerleşik nüfusunun ulaşım ihtiyacını karşılayacak, aynı zamanda turistik amaçla gelen ziyaretçilerin de alana erişebilirliğini sağlayacaktır. Bu ulaşım sisteminin Urfa Kapı ve Dağ Kapı’daki otobüs durakları ile ayrıca Dağ Kapı’daki öneri raylı sistem hattı ile entegre edilmesi planlanmıştır (Diyarbakır Ulaşım Ana Planı, 2012). Ancak doğrudan tarihi kent merkezini odağına alan bir ulaşım planlaması olmaması nedeniyle Suriçinde ulaşımdan kaynaklanan sorunların çözülmemesi tarihi-kültürel değerlerin tahribatı artmıştır.



Şekil 3. 2012 Diyarbakır Suriçi 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu (Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012c)

2015-2016 Sur Olaylarının Tarihi Kente Etkisi

2015 yılı Eylül ayında sokağa çıkma yasaklarıyla başlayan ve altı ay boyunca devam eden Hendek olayları, Suriçi tarihi kent merkezinin özellikle doğu bölümünde ciddi yıkımlara neden olmuştur. Olaylar sonrasında alanda durum tespit çalışmalarının

bitmesi beklenilmeden, kamulaştırma kararıyla alanın az hasarlı ve orta hasarlı yapılarının tamamen yıkılmasına ve molozların tahliyesine başlanmıştır. Bu yıkım ve tahliye süreci, kentsel sit alanında bulunan özgün sokak dokusuna, sivil mimarlık örneklerine ve anıtsal niteliği olan yapılarda büyük hasarlara neden olmuştur. Hendek olayları ile birlikte yaşanan bu süreç mekânsal yapıyı olumsuz etkilerken, bölgede yaşayanların zorunlu göç etmesiyle de kentteki yaşamı kesintiye uğratmıştır. Suriçi'nin 50341 olan toplam nüfusu olaylar sonrasında %46 oranında azalarak 27112 kişiye gerilemiştir. Sokağa çıkma yasağının uygulandığı altı mahallede ise %76 nüfus kaybı olmuştur. Göç eden nüfus Bağlar ilçesi ile Suriçi'nin diğer mahallelerine yerleşmiştir. Olaylar esnasında güvenlik gerekçelerinden dolayı tarihi kent merkezine yeni girişler açılmış, geleneksel sokaklar genişletilmiş ve ulaşım aksları tahrip olmuştur. Hasar tespiti yapılmadan başlayan çalışmalar ile tarihi dokuda tescilli ve tescilli olmayan birçok yapı yıkılmıştır. Yıkımlar sonrasında Koruma Amaçlı İmar Planına uygun olmayan yolların açıldığı ve mevcut sokakların genişletildiği görülmüştür. Özgün dokunun dar sokakları, yıkım esnasında oluşan hafriyatın tahliyesini zorlaştırması nedeniyle kimi yerlerde genişletilmiştir. Yıkımlar ve yol genişletme çalışmaları sonucunda Suriçi Kentsel Sit alanında özgün sokak dokusu ve ada-parsel bütünlüğü yitirilmiştir. Geleneksel sokak yapısı ile doğal malzemeden inşa edilmiş mimari strüktür ve kültürel birikim tahrip edilmiştir. Kolektif bellek bileşenlerinin pek çoğu yok olmuştur. 184 hektar alanı kaplayan Suriçi tarihi kent merkezinin 10 hektarı tamamen yıkılmış olup 75 hektar alan ise az hasarlı ve ağır hasarlı olarak yenilenmesi gerekli alan niteliğinde değerlendirilmiştir. Alanda tarihi değere sahip 86 yapı tamamen, 36 yapı ise kısmi olarak yıkılmış, 48 yapı ise hasar almıştır (Alan Yönetim Başkanlığı, 2016).

2012 yılında çalışmalarına başlanan Suriçi Kentsel Yenileme Projesi kapsamında birçok kurum ve kuruluşun tarihi çevrede yaptığı parçacıl proje ve uygulamaların yerine bütüncül bir proje çalışma yapılması amacıyla Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Diyarbakır Sur İlçesi Kentsel Tasarım Projesi çalışmalarına

başlanılmıştır. Suriçi tarihi kent merkezinin 126 ha'lık bölümünü kapsayan Kentsel Tasarım Projesi, yürürlükteki Koruma Amaçlı İmar Planı esas alınarak hazırlanmıştır. Suriçi'nin kadim geçmişinden gelen tarihi, kültürel, sosyal ve mimari zenginliğini korumak, bozulan fiziksel mekân organizasyonunu tekrar tanımlamak, mevcut Koruma Amaçlı İmar Planı kararları ile mimari projelendirme arasında bağlantı kurarak bütüncül ve kapsamlı bir çalışma yapma amacıyla hazırlanan Kentsel Tasarım Projesi 2017 yılında tamamlanarak onaylanmıştır (Şekil 4) (Sur Belediyesi, 2017).



Şekil 4. Diyarbakır Sur İlçesi Kentsel Tasarım Projesi (Sur Belediyesi, 2017).

Kentsel Tasarım Projesi ile Suriçi bölgesinin yaşanabilir, mekânsal konfor koşullarının yüksek bir tarihi kent merkezine

dönüşmesi, alanın sahip olduğu tarihi kültürel zenginliğin geleceğe taşınması, bölgede yaşayan nüfus yoğunluğunun geleneksel dokuya uyumunun sağlanması, alanda yaşayan nüfusun sosyal-ekonomik açıdan desteklenmesi, alanda var olan afet riskinin azaltılması amaçlanmıştır. Aynı zamanda tarihi kent merkezinde 2012 yılı ve devamındaki uygulamalar ve sonrasında gerçekleşen 2015 hendek olaylarında tahribata uğrayan fiziksel çevrenin rehabilitasyonunu ve yeniden inşasını hedefleyen Kentsel Tasarım Projesi, fiziki mekânın kalitesinin tesis edilmesi açısından olumlu olarak değerlendirilmektedir.

Suriçi'nin Mevcut Mekansal Yapısı ve Ulaşım Sistemi

Suriçi tarihi kent merkezi; geçmişteki birçok medeniyet ve uygarlığa beşiklik etmesi, kale kent özelliği ile kurulduğu dönemden günümüze kadar bütünlüğünü koruması, bölgesel ve uluslararası düzeydeki önemli tarihi, ticaret, askeri ulaşım güzergâhları üzerinde bulunmasından dolayı uzun yıllar boyunca ticari merkez niteliğini sürdürmüştür. Karma bir kentsel morfolojiye sahip olan tarihi merkez, farklı kültürlerin kaynaşmasından kaynaklanan karakteristik mekânsal yapının belirgin olarak görüldüğü, tarihin her döneminde güçlü bir nüfus potansiyeline sahip, yaşayan bir kentsel sit özelliği göstermektedir (Kejanlı, 2009).

Tarihi kent merkezinin geçmişten bugüne yerleşim alanı özelliğini koruması, ticari faaliyetlerin gelişmesinde ve böylece kentin merkezi iş alanının bu bölgede yer almasında etkili olmuştur. Ticaret alanları, tarihi kentin kuzeybatı yönünde Gazi Caddesi ile Melik Ahmet Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Zaman içerisindeki yoğun göçler, siyasi olaylar ve çatışmalar Suriçinin geleneksel dokusunu yitirmesinde ve tarihi-kültürel kimliği ile uyumlu olmayan doku tipolojilerinin oluşmasında etkili olmuştur. Surların büyük bölümünün ayakta olması, Suriçi ile Diyarbakır şehir merkezi arasında kurulan ulaşım ilişkilerini güçleştirse de tarihi kent merkezinin kapılarına ulaşan ulaşım akslarının kent içi arter olarak kullanılıyor olması, tarihi kent merkezinin kentin diğer bölgeleriyle olan ilişkisini kuvvetlendirmiştir.

2015 yılı olayları sonrasında altı mahalle mekânsal olarak yeniden düzenlenmiştir. 2017 yılında hazırlanan Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu ve Kentsel Tasarım Projesi sonrasında yıkılan bölgede, yapılar arasındaki mesafeler ve konut yapılarının bahçe alanları artırılmıştır. Yeni yapılan yapılar, geleneksel dokuya benzer nitelikte yapılmıştır. Özellikle olaylar sonrasında iç kalenin güneyindeki kaçak yapılaşmalar temizlenerek halkın Dicle nehrini seyredebileceği bir rekreasyon alanı düzenlenmiştir. Bunun yanında fonksiyonel kullanımlarda Gazi Caddesi, Melik Ahmet Caddesi ve İnönü Caddesi çevresinde gelişen ticaret alanları yeni uygulamalar sonrasında Yeni Kapı Sokak boyunca yayılım göstermiştir. Alınan kararlar doğrultusunda yeniden tasarlanan alanlarda karma kullanım kararları gözetilerek konut alanlarına yakın mesafede ticaret işlevli kullanım alanları oluşturulmuştur (Şekil 5).



Şekil 5. Suriçi Arazi Kullanımı (Yılmaz, 2021)

2015 yılındaki olaylar sonrasında yeniden yapılaşma sürecine giren tarihi kent merkezinde hasar görmüş ve bakımsız geleneksel sokaklar ve altyapılar yenilenmiştir. Engelli erişimine olanak sağlayan fiziksel ve çevresel düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Suriçi’nde trafik sıkışıklığının giderilmesine yönelik alınan ulaşım kararlarının uygulanmasında caydırıcı ulaşım politikaları benimsenmiştir. Suriçi’ndeki otopark gereksinimi boşalan arazilerde ek yeni alanlar oluşturularak karşılanmıştır.

Geleneksel dar sokak yapısı ile insan ölçekli oluşturulmuş kent dokusuna sahip tarihi kent merkezi, tarihi geçmişinin biçimlendirdiği geleneksel yerleşim dokusu ile korunması gerekli özgün bir bölgedir. Elazığ Caddesi üzerinde konumlanan kamu yapıları ve hastaneler, tarihi kent merkezi yönünde ulaşım talebinin arttıran önemli bir gelişme olmuştur. Dicle’nin doğu yakasında yer alan Dicle Üniversitesi Kampüsü’ne erişimin Dağ Kapı Meydanı’ndan ve Fiskaya Caddesiyle sağlanması ve Hevsel bahçeleri ve Dicle Vadisi Rekreasyon alanlarına tarihi merkezinin ana ulaşım bağlantıları ile ulaşılabilmesi, tarihi kent merkezinin kuzeyinde ve doğusunda taşıt trafiğini yoğunlaştırmaktadır. Ulaşım sistemleri arası entegrasyon, tarihi merkezin ulaşılabilirliğinin sağlanması açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda tarihi kent merkezine erişimde park et- devam et politikalarının uygulanması ile özel taşıt yoğunluğu azaltılmaktadır. Ancak Suriçi tarihi kent merkezi ve çevresinde uygulanan ulaşım türleri arasında entegrasyonu sağlayacak politikaların oluşturulmaması, tarihi dokunun trafik yoğunluğunu artırmaktadır. Ayrıca tüm toplu taşıma araçlarının aynı güzergâhları kullanması bu yoğunluğu daha da artırmaktadır. Tarihi merkezde görülen bir diğer önemli sorun ise otoparkların yetersizliğidir. Suriçi’nin ticari, kültürel, turizm, rekreatif kullanımları bünyesinde barındırması taşıt trafiğini dolayısı ile otopark talebini arttırmaktadır. Otopark talebini karşılamak amacı ile Dağ Kapı’da ve Ulu Camii meydanında yeraltı otoparkları düzenlenmiş, hem zeminde ise yol üzeri parklanmaya imkan tanınmıştır. Ancak yeraltı otoparklarının fiziki şartlarının iyi

olmaması, bu otoparkların tercih edilmemesine ve boş alanların otopark amaçlı kullanılmasına neden olmaktadır.

Sonuç Ve Öneriler

Tarihi kent merkezlerinin mekânsal karakteristikleri ve işlevsel kimlikleri ile kent için çekim merkezi olması, yoğun ulaşım talebinin ortaya çıkmasında en önemli etkidir. Kentlerin geleneksel dokusunun zarar görmemesi için ulaşım altyapı yatırımları, toplu ulaşımı teşvik edecek, yayaya ve çevreye dost uygulamalara yönlendirilmeli, ulaşım sistemleri arasında entegrasyonun sağlandığı bütünlük ulaşım politikaları geliştirilmelidir. Bu bağlamda tarihi merkezin sahip olduğu kullanımların oluşturacağı ulaşım talebinin kent bütününde diğer çekim merkezleri ile olan ilişkilerinin ele alınacağı ulaşım planları hazırlanmalıdır.

İlk kurulduğu günden bu yana tarım-ticaret kenti olma özelliğini sürdüren Suriçi, Mezopotamya'nın önemli ulaşım arterlerinin kesiştiği ve özellikle hinterlandında yer alan tarımsal havza ürünlerinin diğer bölgelere aktarımında merkez olmuştur. Dolayısıyla yerleşimin ekonomik, sosyo-kültürel ve mekânsal gelişiminde en önemli etken ulaşımıdır.

Suriçi'nde yaşanan ulaşım sorunlarının çözümlenebilmesi için tarihi bağlamı içerisinde değerlendirilerek, alana özgü çözümler geliştirilmelidir. Tarihi kent merkezi konumu itibarıyla birçok ulaşım sisteminin bir arada değerlendirilmesine olanak tanımaktadır. Sürdürülebilir ulaşım sistem kararları alabilmek için tarihi çevrede yoğunluk artırıcı, yüksek yapılaşma ve geleneksel dokuya uymayan kütle hacmine sahip yapılaşmanın önüne geçilmeli, kullanım ömrü dolan tarihi kent arazileri alternatif ulaşım sistemleri ve gerekli kullanımlar için rezerv alan olarak ayrılmalıdır.

Suriçi'nde yapılacak olan ulaşım ve altyapı yatırımlarında yaya kullanımlarını arttıran özel taşıt kullanımlarını ise kısıtlayan politikalar uygulanmalıdır. Yaya ulaşım oranının yüksek olduğu Suriçi'nde yaya kullanım mekânlarında konforlu, yaya güvenli, engelli erişimine uygun, bölgenin iklim şartlarını göz önünde

bulunduracak gölgelik sağlayan kent mobilyaları, açık alan ve peyzaj düzenlemelerine yer verilerek yaya kullanımları desteklenmelidir. Yayalaştırma kararlarının olduğu Gazi Caddesi ile Gâvur Meydanının çevresi ile ulaşım bağlantılarının sağlanması için servis amaçlı mekânsal düzenlemeler yapılmalıdır. Gazi Caddesi üzerinde taşıtların park etmesi yayalaştırma kararına dâhil edilerek caddenin tamamı taşıt giriş çıkışına servis saatleri dışında kapatılmalıdır. Yayalaştırma kararı ile araç girişinin engellendiği saat aralığı arttırılmalıdır. Yaya alanı olarak düzenlenecek Gazi Caddesinde ticari işletmelerin yaya dolaşım konfor ve güvenliğini tehlikeye atacak uygulamaları engellenmelidir. Tarihi niteliğine özđü malzeme olan bazalt taşı ile yaya alanları ve servis yolları kullanıcı hareketliliğine uygun şekilde düzenlenmelidir. Nostaljik lastik tekerlekli ulaşım sistemi cadde boyunca ring yapacak şekilde işletilmelidir. İşletilecek ulaşım sistemi caddedeki yaya hareketinin ulaşım talebine yönelik sefer aralıkları planlanmalıdır. Motorsuz araç ve bisiklet kullanımına mekânsal olanak sağlayacak ulaşım güzergâhı tasarlanmalıdır. Engelli kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verecek süreklilik arz eden altyapı düzenlemeleri yapılmalı, uygulamalarda evrensel tasarım ilkeleri göz önünde bulundurulmalıdır. Yaya güzergâhlarının sürekliliği sağlanarak, Dicle Vadisi Rekreasyon Projesi kapsamında oluşturulacak gezinti güzergâhı ile bağlantısı kurulmalı, Tarihi Hevsel Bahçeleri ve Diyarbakır surlarında taşıt trafiğini yoğunlaştırarak tahribat oluşturacak düzenlemelere izin verilmemelidir.

Suriçi ulaşım talebi tarihi merkezin en geniş güzergâhı olan Melik Ahmet Caddesi üzerinden karşılanmalı, kentin diğer ana ulaşım bağlantıları ve gelecekte uygulanacak raylı sistem hatlarına entegrasyonu sağlanarak lastik tekerlekli yüksek taşıma kapasiteli elektrikli toplu ulaşım sistemi işletmeye alınmalıdır. İşletilecek yeni ulaşım sistemi kentin ana ulaşım bağlantıları ile bütünleştirilmelidir. Cadde üzerinde yaya hareketinin yoğun olduğu alanlarda istasyon alanları planlanmalı, sistemin verimli işletilmesi sağlayacak mekânsal ve teknolojik düzenlemeler yapılmalıdır. Önerilen ulaşım sisteminin işletme güzergâhı diğer taşıtların kullanımına olanak

sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Gürültü ve titreşime neden olmayan ulaşım sistemi tercih edilmelidir. Caddenin kuzeyindeki Barış Sokak ile güneyindeki Lalabey ve Behram Paşa Sokakları alternatif servis güzergâhları olarak belirlenmelidir. Melik Ahmet Caddesi genişletilen Yeni Kapı Caddesi ile servis amacı ile mekânsal olarak bütünleştirilmelidir. Cadde üzerinde taşıtların dur kalk yapabileceği cepler oluşturulmalı, özel araçlara ücret uygulaması uygulanmalıdır.

Ulaşım sistemleri arasında entegrasyonu sağlamak amacıyla Suriçi bölgesinde ‘Park et devam et’ uygulamasına geçilmeli, farklı toplu ulaşım sistemlerinin işletme mekanizmalarının aynı çatı altında birleştirilmeli ve akıllı bilet teknolojisi ile ulaşım sistemleri arası aktarma avantajı sunulmalıdır. Sur çevresinde planlanan aktarma merkezleri ile ilişkilendirilmiş bisiklet yolu güzergâhı oluşturularak aktarma merkezleri ile bağlantısı kurulmalıdır. Oluşturulacak bisiklet yolu güzergâhı fiziki yeterliliğin olmadığı Ben-U-Sen Mahallesi Suriçi’nde alternatif güzergâh ile Mardin Kapıya bağlanmalıdır. Oluşturulacak güzergâhda Urfa Kapı, Çift Kapı, Dağ Kapı, Mardin Kapı, Su Kapı ve Fiskaya Şelalesi’nde bisiklet park alanları tasarlanmalıdır. Oluşturulan istasyonlar ile ‘park et devam et’ uygulamasına olanak sağlayacak ulaşım bütünlüğü sağlanmalıdır. Güzergâh boyunca kullanıcıların ulaşım güvenliği ve konforunu olumsuz etkileyecek mekânsal düzenlemelerden kaçınılmalıdır.

Not: Bu çalışma 2021 yılında Necmettin Erbakan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Prof. Dr. Ümmügülsüm DAĞLIOĞLU yürütücülüğünde Sabri YILMAZ tarafından hazırlanan “*Diyarbakır Tarihi Suriçi Bölgesinin Korunmasında Ulaşım Politikalarının Rolünün İrdelenmesi*” başlıklı yüksek lisans tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

KAYNAKÇA

Alan Yönetim Başkanlığı (2016) Suriçi Çatışmalar Sonrası Kültürel Miras Hasar Tespit Raporu. Diyarbakır Kalesi ve Hevsel Bahçeleri Kültürel Peyzajı Alan Yönetim Başkanlığı, Diyarbakır.

Alias, A., Ali, A. S. & Wai, C. K. (2011) New Urbanism and Township Developments in Malaysia. Urban Design International, Vol.16, 2, 76-93.

Cirit, F. (2014) Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması, Uzmanlık Tezi, Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Ankara, 32-34.

Çatalbaş, F. (2011) Kentsel Dönüşüm Projelerinin Mekânsal ve Sosyo-Ekonomik Etkileri: Diyarbakır İli Suriçi Bölgesi Örneği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü Taşınmaz Geliştirme Anabilim Dalı, Ankara Üniversitesi, Ankara, 46-79.

Dalkılıç, N. & Halifeoğlu, M. (2011) Erken Cumhuriyet döneminde Diyarbakır'da Kamu Binaları: 1923-1950 Dönemi. *Mimarlık Dergisi*, 358, 74-84.

Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi (2012a) Diyarbakır'ın Mekânsal Kentsel Gelişimi ve İmar Planlarının Karşılaştırılması. İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Diyarbakır.

Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi (2012b) Planlama Süreci: Diyarbakır Kent Planı Örneği. İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, Planlama Ofisi sunumu, Diyarbakır.

Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi (2012c) Diyarbakır Kentsel Sit Koruma Amaçlı İmar Planı Açıklama Raporu, KUDEP, Diyarbakır.

Diyarbakır Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü (2020) Diyarbakırın Tarihçesi. <https://diyarbakir.csb.gov.tr/tarihcemiz-i-1407> [Erişim Tarihi: 5 Haziran 2020]

Diyarbakır Ulaşım Ana Planı (2012) Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Açıklama Raporu, Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi UKOME, Diyarbakır.

Erkoç, M. (2008) Akşehir Tarihi Kent Merkezinin Korunmasında Yayalaştırmanın Etkinliğinin İrdelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Selçuk Üniversitesi, Konya, 22-34.

Hirt, S. A. (2009) Premodern, Modern, Postmodern? Placing New Urbanism into a Historical Perspective. *Journal of Planning History*, 8(3), 248-273.

İ.B.B.U.D. (2001) İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu (Taslak): İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul.

Kejanlı, T. (2009) Sur İçi Dokusunun Planlama Süreci ve Korunamama Sorunları. TMMOB Diyarbakır Kent Sempozyumu Bildirileri, Diyarbakır, 12-35.

Kejanlı, T. & Dinçer, İ. (2011) Diyarbakır Kale Kenti'nde Koruma ve Planlama Sorunları. *Megaron*, Vol 6(2), İstanbul, 95-108.

Nabikoğlu, A. & Dalkılıç, N. (2012) Diyarbakır Surlarının Günümüzdeki Durumuna Yeni bir Bakış. *Restorasyon ve Konservasyon Çalışmaları Dergisi*, (15), 23-35.

Özcoşar, İ., Karakaş, A., Öztürk, M. & Polat, Z. (2018) Osmanlıdan Günümüze Diyarbakır, İstanbul, Ensar Neşriyat.

Parla, C. (2005) Diyarbakır Surları ve Kent Tarihi. *Metu Journal of the Faculty of Architecture*, 22(1), Ankara, 57-84.

Parla, C. (1990) Türk-İslam Şehri Olarak Diyarbakır, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.

Sur Belediyesi (2017) Diyarbakır Suriçi Kentsel Tasarım Projesi Açıklama Raporu, Sur Belediyesi, Diyarbakır.

Toprak, V. & Kavak, O. (2012) Suriçi Diyarbakır Tarihi Binalarındaki Silindirik Kaya Kolonların Jeolojik İncelemesi. *Restorasyon ve Konservasyon Çalışmaları Dergisi*, (11), 23-36.

Yılmaz, S. (2021) Diyarbakır Tarihi Suriçi Bölgesinin Korunmasında Ulaşım Politikalarının Rolünün İrdelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya.