

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**AMASYA KENTİ İÇİN YEŞİLİRMAK KORİDORUNU İÇİNE ALAN BİR  
KENTSEL YEŞİLYOL ÖNERİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Peyzaj Mimarı Sultan Sevinç KURT**

**ARALIK 2013**

**TRABZON**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**AMASYA KENTİ İÇİN YEŞİLİRMAK KORİDORUNU İÇİNE ALAN BİR  
KENTSEL YEŞİLYOL ÖNERİSİ**

**Peyzaj Mimarı Sultan Sevinç KURT**

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde  
"PEYZAJ YÜKSEK MİMARİ"  
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 06.12.2013  
Tezin Savunma Tarihi : 30.12.2013**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU**

**Trabzon 2013**

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**  
**Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında**  
**Sultan Sevinç KURT tarafından hazırlanan**

**AMASYA KENTİ İÇİN YEŞİLİRMAK KORİDORUNU İÇİNE ALAN BİR  
KENTSEL YEŞİLYOL ÖNERİSİ**

**başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 10/12/2013 gün ve 1533 sayılı  
kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**olarak kabul edilmiştir.**

**Jüri Üyeleri**

**Başkan : Prof. Dr. Öner DEMİREL** .....

**Üye : Yrd. Doç. Dr. Yaşar Bahri ERGEN** .....

**Üye :Yrd. Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU** .....

**Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ**  
**Enstitü Müdürü**

## ÖNSÖZ

“Amasya Kenti İçin Yeşilirmak Koridorunu İçine Alan Bir Kentsel Yeşilyol Önerisi” başlıklı bu çalışma Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programında hazırlanmıştır. Aynı zamanda bu çalışma, 113O143 no’lu TÜBİTAK-ÇAYDAG projesi olarak desteklenmiştir. TÜBİTAK kurumuna desteklerinden dolayı teşekkürlerimi sunarım.

Bu araştırma konusunda bana çalışma fırsatı veren, çalışmalarımın her aşamasında yanımda olan, maddi ve manevi desteğini, güler yüzünü, sevgisini, ilgisini, emeğini ve katkılarını hiçbir zaman esirgemeyen, her türlü sorunumu rahatlıkla paylaşabildiğim sevgili danışmanım Yrd. Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU’na sonsuz teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışmamın ilerlemesinde değerli katkı ve yardımlarını gördüğüm, deneyimlerinden faydalanmamı sağlayan hocam Sayın Prof. Dr. Öner DEMİREL’e, tezimin zenginleşmesinde katkısı olan hocam Yrd. Doç. Dr. Yaşar Bahri ERGEN’e, bilgisi, yapıcı eleştirileri, espirileri ile hayata farklı açılardan bakmamı sağlayan kıymetli hocam Yrd. Doç. Dr. Oğuz KURDOĞLU’na, sıcacık dostluğu için değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Arzu KALIN’a, arazi ve anket çalışmalarımın emeği geçen saygıdeğer hocam Yrd. Doç. Dr. Okan Murat DEDE’ye, araştırmalarımın CBS ortamında oluşturulup haritalanmasında hiçbir desteğini esirgemeyen ve bıkmadan usanmadan her konuda bana yardımcı olan değerli arkadaşlarım Arş. Gör. Yaşar Selçuk ERBAŞ ve Arş. Gör. Ziya USTA’ya, arazi çalışmalarına yardım eden sevgili arkadaşım Elif KAN ERBAŞ’a, görsel sunumların oluşturulmasında Pey. Mim. Kadir Tolga ÇELİK’e, tezimin özet bölümü çevrisi için arkadaşım Metin BAYKARA’ya içten teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışmam süresince beni dinlemekten hiç bıkmayan, hep yanımda olan, tüm sıkıntılarımı sabırla paylaşan kıymetli arkadaşlarım Arş. Gör. Yasemin CINDIK, Sibel ÖZTÜRK, Semra POLAT AYVAZ, Selva ÖZVEREN, Melike BAYCUMAN, Gizem YILDIZ, Çiğdem BOZ, Arş. Gör. Ahmet HAMURCU’ya yürekten teşekkür ederim.

Hayatım boyunca sabır ve özveri destekleri ile her zaman yanımda olan, beni ben yapan, bana inanan, güvenen ve beni daima yüreklendiren; Canım ANNEM, BABAM ve KARDEŞİM’e sonsuz şükranlarımı sunarım.

Sultan Sevinç KURT  
Trabzon 2013



## **TEZ BEYANNAMESİ**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Amasya Kenti İçin Yeşilirmak Koridorunu İçine Alan Bir Kentsel Yeşilyol Önerisi” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Yrd. Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU’nun sorumluluğunda tamamladığımı, verileri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuarlarda yaptığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.  
05/12/2013

Sultan Sevinç KURT

## İÇİNDEKİLER

	<b><u>Sayfa No</u></b>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET .....	IX
SUMMARY .....	X
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	XI
TABLolar DİZİNİ .....	XIV
KISALTMALAR DİZİNİ .....	XV
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş .....	1
1.1.1. Amaç.....	8
1.1.2. Kapsam .....	10
1.1.3. Yöntem .....	11
1.2. Kavramsal Çerçeve (Koridor Kavramı).....	11
1.2.1. Yeşilyol Kavramı ve Tanıtımı .....	15
1.2.2. Yeşilyol Kavramının Tarihi Gelişimi .....	17
1.2.3. Yeşilyolların Amaç ve İşlevleri .....	19
1.2.4. Yeşilyolların Sınıflandırılması .....	22
1.2.5. Kentsel Yeşilyollar .....	26
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	31
2.1. Alanın Tanıtımı.....	31
2.1.1. Konum .....	31
2.1.2. Doğal Özellikler .....	32
2.1.2.1. Jeomorfoloji.....	32
2.1.2.2. Jeolojik Yapısı .....	33
2.1.2.3. Toprak Özellikleri.....	34
2.1.2.4. İklim.....	34
2.1.2.5. Su Varlığı.....	36

2.1.2.6.	Bitki Varlığı.....	36
2.1.3.	Tarihi ve Turistik Varlıklar.....	37
2.1.3.1.	Tarihçe.....	37
2.1.3.2.	Tarihsel Özellikler.....	39
2.1.3.2.1.	Tarihi Amasya (Yalıboyu) Evleri.....	39
2.1.3.2.2.	Kral Kaya Mezarları.....	41
2.1.3.2.3.	Amasya Kalesi.....	42
2.1.3.2.4.	Sultan II. Beyazıd Külliyesi.....	43
2.1.3.2.5.	Saat Kulesi.....	44
2.1.3.2.6.	Bimarhane.....	45
2.1.3.2.7.	Şehzadeler Müzesi.....	45
2.1.3.2.8.	Hazeranlar Konağı Etnografya Müzesi.....	46
2.1.3.2.9.	Maket Amasya Müzesi.....	47
2.1.3.2.10.	Amasya Arkeoloji Müzesi.....	47
2.1.3.2.11.	Ferhat ile Şirin Aşıklar Müzesi.....	48
2.1.3.2.12.	Saraydüzü Kışla Binası Milli Mücadele Müzesi ve Kongre Merkezi.....	49
2.1.4.	Ulaşım.....	49
2.1.5.	Rekreasyonel Olanaklar.....	50
2.1.5.1.	Kent İçindeki Rekreasyonel Olanaklar.....	50
2.1.5.1.1.	Belediye Parkı Çay Bahçesi.....	50
2.1.5.1.2.	Pirler Parkı Çay Bahçesi.....	50
2.1.5.1.3.	Kumacık Parkı Çay Bahçesi.....	51
2.1.5.1.4.	Milli Hakimiyet Parkı.....	51
2.1.5.1.5.	Lokman Hekim Çay Bahçesi.....	52
2.1.5.1.6.	Botanik Park.....	52
2.1.5.1.7.	Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası).....	53
2.1.5.1.8.	Yeşilırmak Nehri Kıyısı.....	53
2.1.5.1.9.	Amasya Kalesi.....	54
2.1.5.1.10.	Amasya Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı).....	55
2.1.5.1.11.	Paintball Spor Alanı.....	55
2.1.5.2.	Kent Çevresindeki Rekreasyonel Olanaklar.....	56
2.1.5.2.1.	Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı.....	56
2.1.5.2.2.	Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası Piknik Alanı.....	56

2.1.5.2.3.	Uygur amlıgöl Piknik Alanı .....	57
2.1.5.2.4.	Ser oban Piknik Alanı .....	58
2.1.5.2.5.	Yassıçal Yaylagöl Piknik Alanı.....	58
2.1.5.2.6.	Yedikır Barajı .....	59
2.1.5.2.7.	Borabay Gölü.....	60
2.1.6.	Mevcut Alan Kullanımı .....	60
2.1.7.	Nüfus.....	62
2.1.8.	Ekonomik Durum .....	63
2.1.9.	Turizm Olanakları.....	64
2.2.	Materyal.....	65
2.3.	Yöntem .....	66
2.3.1.	Literatür Tarama ve Envanter alışmaları .....	67
2.3.1.1.	Arazi alışmaları .....	67
2.3.1.2.	Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS)'nde Veri Depolama .....	68
2.3.2.	Analiz alışmaları .....	69
2.3.2.1.	Sorunun Tanımlanması ve Varsayımın Oluşturulması.....	69
2.3.2.2.	Anket Uygulamasına At İstatistik Analizler.....	71
2.3.2.3.	Yeşilyol Planlama Stratejilerinin, Hedeflerinin ve Fonksiyonlarının Belirlenmesi.....	73
2.3.2.4.	Amasya Kenti Yeşilyol Ağı İçin Bağlantı Kurulacak Odak Noktalarının Belirlenmesi.....	74
2.3.2.5.	Güzergahların Ağ (Network) Analizi ile Belirlenmesi.....	75
2.3.3.	Güzergahların Değerlendirilmesi.....	77
3.	BULGULAR VE İRDELEME .....	78
3.1.	Literatür Tarama ve Envanter alışmalarına Ait Bulgular.....	78
3.2.	Analiz alışmalarına Ait Bulgular .....	78
3.2.1.	Anket Uygulamasına Ait Bulgular .....	78
3.2.1.1.	Yüzde Değerleri.....	78
3.2.1.2.	Parametrik Olmayan Korelasyon Testi Değerleri.....	92
3.2.2.	Amasya Kenti Yeşilyol Ağı İçin Bağlantı Kurulacak Odak Noktalarının Belirlenmesine Ait Bulgular .....	93
3.2.3.	Yeşilyol Güzergahlarının Belirlenmesine ait Bulgular.....	96
3.3.	Genel İrdeleme.....	100
4.	SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	103

4.1.	Literatür Tarama ve Envanter Çalışmalarına Ait Sonuçlar .....	103
4.2.	Analiz Çalışmalarına Ait Sonuçlar .....	103
4.2.1.	Anket Uygulamasına Ait Sonuçlar .....	103
4.2.2.	Parametrik Olmayan Korelasyon Analizine Ait Sonuçlar.....	105
4.3.	Amasya Kenti İçin Yeşilyol Güzergahlarına Ait Öneriler .....	106
4.4.	Genel Sonuçlar ve Öneriler .....	116
5.	KAYNAKLAR .....	118
6.	EKLER .....	128

ÖZGEÇMİŞ

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

AMASYA KENTİ İÇİN YEŞİLİRMAK KORİDORUNU İÇİNE ALAN BİR KENTSEL  
YEŞİLYOL ÖNERİSİ

Sultan Sevinç KURT

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU

2013, 127 Sayfa, 10 Sayfa Ek

Kentsel yaşamda açık yeşil alanların varlığı kent insanı, kent iklimi ve kent ekosistemi açısından önemlidir. Açık yeşil alanlar kente ekolojik, estetik, ekonomik ve rekreasyonel yönden katkılar sağlayan sistemler bütünüdür. Günümüzde hızlı nüfus artışı, sanayileşme, çarpık kentleşme, teknolojik gelişmeler ve ekonomik nedenlere bağlı olarak kentlerdeki yeşil alanlar hızla azalmaktadır. Bu soruna çözüm olabilecek bir peyzaj planlama modeli olan yeşilyollar; akarsu boyları, demiryolları, sırtlar ve vadiler boyunca uzanan, aynı zamanda doğal rezerv alanlarını, rekreasyonel alanları, parkları, kent ormanlarını, tarihi ve kültürel alanları birbirine bağlayan çok işlevli çizgisel koridorlardır. Çalışma alanı olarak seçilen Amasya kenti; doğal, tarihi, turistik ve geleneksel özelliklerinin bir arada olduğu Yeşilirmak Koridoru ile özdeşleşmiştir. Bu çalışmada; Amasya kenti mücavir alan sınırları dahilinde, kentin mevcut yeşil alanları ve sorunları ele alınarak, doğal bir koridor olan Yeşilirmak Vadisi'ni başka koridorlarla da destekleyen çok işlevli bir yeşilyol sistemi kurgulamak amaçlanmıştır. Bu bağlamda, kent içinde 105 kişi üzerinde bir anket çalışması gerçekleştirilmiş, anket sonuçları, mevcut imar planı ve yeşilyol planlama kriterleri doğrultusunda CBS ortamında 'Ağ (Network) Analizi' gerçekleştirilerek optimum yeşilyol güzergahları belirlenmiştir. Sonuçta; mevcutta var olan 'Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru', 'Yeşilirmak Nehri Koridoru' ve 'Amasya Kalesi Koridoru' güzergahları ile yeni oluşturulan 'Dağ Bisikleti Güzergahı' ve 'Amasya Kalesi-Ferhat Tepesi Teleferik Güzergahı'na ait haritalar ve görsel sunumlar oluşturulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Yeşilyol Planlaması, Yeşil ve Tarihi-Kültürel Süreklilik, Ağ Analizi, Amasya.

Master Thesis

SUMMARY

AN URBAN GREENWAY PROPOSAL FOR AMASYA CITY INCLUDING  
YEŞİLIRMAK CORRIDOR

Sultan Sevinç KURT

Karadeniz Technical University  
The Graduate School of Natural and Applied Sciences  
Landscape Architecture Graduate Program  
Supervisor: Assit. Prof. Banu Çiçek KURDOĞLU  
2013, 127 Pages, 10 Appendix

Presence of the greenways is important for citizens, urban climate, and urban ecosystem. Open green spaces are the combination of systems that provide ecological, aesthetical, economic, and recreational benefits. Open green spaces are in rapid decline recently due to increase in population, industrialization, irregular urbanization, technological advancements, and economic reasons. Greenway planning model can be a solution for these problems. Greenways are linear corridors that connect historical and cultural areas, natural reserve areas, recreational areas, parks, and urban forests along riversides, railroads, ridges, and valleys. Amasya was selected as the study area. This city includes natural, historical, touristic, and traditional characteristics of Yeşilirmak corridor. In this study, a multipurpose greenway planning was tried to put forth for city and urban green spaces to be a solution to problems of the city using other corridors in the Yeşilirmak corridor. A survey was made on 105 people and results were evaluated using “Network Analysis” in Geographical Information System environment in accordance with current public works and greenway planning criteria to determine optimum greenway routes. In conclusion, maps and visual presentations of current ‘Amasya-Erzincan Highway Corridor’, ‘Yeşilirmak River Corridor’, and ‘Amasya Castle Corridor’ routes, and newly created ‘Mountain Bike Route’, and ‘Amasya Castle-Ferhat Hill Aerial Tramway Route’ routes were created.

**Key Words:** Greenway Planning, Green and Historical-Cultural Continuity, Network Analysis, Amasya.

## ŞEKİLLER DİZİNİ

	<b><u>Sayfa No</u></b>
Şekil 1. Peyzaj dokusunun parçalanma süreci .....	12
Şekil 2. Koridorlarda tür çeşitliliği.....	13
Şekil 3. (a) İsviçre Uetliberg Tepesi ve (b) Finlandiya Helsinki sahil bağlantı yolundan görünümeler .....	15
Şekil 4. Central Park'ın planı .....	18
Şekil 5. Cental Park'tan görünümeler .....	18
Şekil 6. Boston'daki Emarald Necklace Park Sistemi .....	19
Şekil 7. Koridor İşlevleri.....	20
Şekil 8. Rusya St. Petersburg Neva Nehri kıyısından görünümeler .....	23
Şekil 9. (a) İsveç Uppsala Fyris Nehri ve (b) Mälaren Gölü kıyısından görünümeler .....	23
Şekil 10. (a) Rusya St. Petersburg ile (b) İsveç Stockholm'da yer alan parklardan görünümeler .....	24
Şekil 11. Rusya St.Petersburg - Finlandiya Helsinki demiryolu güzergahından görünümeler .....	24
Şekil 12. (a) İsviçre Luzern Gölü kıyısı ve (b) Pilatus Dağı tepesinden görünümeler .....	25
Şekil 13. Philadelphia'daki Frankford Creek yeşilyolundan görünümeler.....	25
Şekil 14. (a) İsviçre Rheinfall Şelalesi (b) Pilatus Dağı'ndaki manzara yolundan görünümeler .....	25
Şekil 15. North Carolina'daki Chimney Rock State Park'tan görünümeler .....	26
Şekil 16. İsviçre Pilatus Dağı'ndan görünümeler .....	26
Şekil 17. (a) Indian Creek, (b) Viyana-Prag ile (c) Brooklyn-Queens Yeşilyolları'ndan görünümeler .....	28
Şekil 18. Fransa Seine Nehri'nden görünümeler .....	29
Şekil 19. İngiltere Thames Nehri'nden görünümeler.....	29
Şekil 20. İsviçre Zürih Gölü kıyısından görünümeler.....	30
Şekil 21. Amasya Yeşilirmak Nehri kıyısından görünümeler .....	30
Şekil 22. Çalışma alanı.....	31
Şekil 23. Yeşilirmak Nehri ve Vadisi.....	32
Şekil 24. Amasya ili jeoloji haritası .....	33
Şekil 25. Amasya ilinin yer aldığı Yeşilirmak Havzası'nın su kalitesi haritası.....	36



Şekil 26. Çalışma alanının Türkiye'nin Flora bölgeleri haritasında gösterimi .....	37
Şekil 27. Amasya şehrinin tarihi görünümü.....	38
Şekil 28. Amasya kentinin 1914 yılındaki görünümü .....	38
Şekil 29. Amasya kentinden görünümeler .....	39
Şekil 30. Yalıboyu evlerinden görünümeler .....	40
Şekil 31. Kral Kaya Mezarlarının görüntüsü .....	41
Şekil 32. Amasya Kalesi genel görünüm, akşam görüntüsü, kuzey cephesi görünümü, kuzey cephesinin akşam görünümü .....	42
Şekil 33. İçeri Şehir'den görünümeler .....	43
Şekil 34. II. Beyazıd Külliyesi'nin üstten görünüşü, bahçesinde yer alan anıt ağaçlar .....	44
Şekil 35. Saat Kulesi'nden görünümeler.....	44
Şekil 36. Bimarhane'den görünümeler .....	45
Şekil 37. Şehzadeler Müzesi'nden görünümeler.....	46
Şekil 38. Hazeranlar Konağı Etnografya Müzesi'nden görünümeler .....	46
Şekil 39. Maket Amasya Müzesi'nden görünümeler.....	47
Şekil 40. Amasya Arkeolojik Müzesi'nden görünümeler.....	48
Şekil 41. Ferhat ile Şirin Aşıklar Müzesi'nden görünümeler .....	48
Şekil 42. Saraydüzü Kışla Binası Milli Mücadele Müzesi ve Kongre Merkezi'nden görünümeler .....	49
Şekil 43. Belediye Parkı çay bahçesinden görünümeler .....	50
Şekil 44. Pirlar Parkı çay bahçesinden görünümeler .....	51
Şekil 45. Kumacık Parkı çay bahçesinden görünümeler.....	51
Şekil 46. Milli Hakimiyet Parkı'ndan görünümeler.....	52
Şekil 47. Lokman Hekim çay bahçesinden görünümeler .....	52
Şekil 48. Botanik Park'tan görünümeler.....	53
Şekil 49. Ferhat Tepesi'nden kentin görünümü .....	53
Şekil 50. Yeşilirmak Nehri kıyısından görünümeler .....	54
Şekil 51. Yeşilirmak Nehri kenarında yer alan Ferhat ile Şirin heykeli, ünlü coğrafyacı Strabon heykeli.....	54
Şekil 52. Amasya Kalesi'nden görünümeler.....	55
Şekil 53. Amasya Kent Ormanı'ndan görünümeler.....	55
Şekil 54. Paintball spor alanından görünümeler .....	56
Şekil 55. Yeşil Yenice Kasabası piknik alanından görünümeler .....	56
Şekil 56. (a-b). Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası piknik alanından görünümeler .....	57

Şekil 57. Uygur Çamlıgöl piknik alanından görünüm	58
Şekil 58. Ser Çoban piknik alanından görünüm	58
Şekil 59. Yassıçal Yaylagöl piknik alanından görünüm	59
Şekil 60. Yedikır Barajı'ndan görünüm	59
Şekil 61. Borabay Gölü'nden görünüm	60
Şekil 62. Amasya ilinin yer aldığı Yeşilirmak Havzası'nın arazi kullanım durumu haritası	62
Şekil 63. Çalışma alanından görünüm	65
Şekil 64. Çalışmanın kavramsal çerçevesi ve yöntem iş akış şeması	66
Şekil 65. Coğrafi Bilgi Sistemi Fonksiyonları	68
Şekil 66. Kent genelindeki yeşil alanların parçalanmışlığı ve yapılaşma fazlalığı	70
Şekil 67. Ulaşım güzergahlarında yeşil sürekliliğin olmaması ve Kral Kaya Mezarları'nın görünümü	71
Şekil 68. Amasya kent kimliği ve turizmi açısından önemli yerlere ait grafik	80
Şekil 69. Amasya kent içinde tercih edilen rekreasyon alanlarına ait grafik	83
Şekil 70. Amasya kent çevresinde tercih edilen rekreasyon alanlarına ait grafik	86
Şekil 71. Amasya kentindeki mevcut yeşil dokuyu gösteren harita	90
Şekil 72. Amasya kentindeki mevcut rekreasyon alanlarını gösteren harita	91
Şekil 73. Amasya kenti için belirlenen odak noktalarını gösteren harita	95
Şekil 74. Amasya-Erzincan Karayolu Koridorundan görünüm	96
Şekil 75. Yeşilirmak Nehri Koridorundan görünüm	97
Şekil 76. Yeşilirmak Nehri Koridoruna bağlantı yollarından görünüm	97
Şekil 77. Amasya Kalesi Koridorundan görünüm	98
Şekil 78. Amasya Kalesi Koridoruna bağlantı yollarından görünüm	98
Şekil 79. Amasya kenti için tespit edilen yeşilyol güzergahlarını gösteren harita	99
Şekil 80. Amasya kenti için oluşturulan öneri yeşilyol güzergahlarına ait harita	110
Şekil 81. 1. Alternatif Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru için önerilen etkinliklerin görsel sunumu	111
Şekil 82. 2. Alternatif Yeşilirmak Nehri Koridoru için önerilen etkinliklerin görsel sunumu	112
Şekil 83. 3. Alternatif Amasya Kalesi Koridoru için önerilen etkinliklerin görsel sunumu	113
Şekil 84. 4. Alternatif Dağ Bisikleti Güzergahı için önerilen etkinliklerin görsel sunumu	114

Şekil 85. 5. Alternatif Amasya Kalesi-Ferhat Tepesi Güzergahının bir bölümü için önerilen etkinliklerin görsel sunumu.....	115
---	-----

## TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Amasya meteoroloji istasyonu 1975-2010 yılları arası iklim verileri.....	35
Tablo 2. Amasya ili ve ilçelerinin arazi dağılımı .....	61
Tablo 3. Amasya ili orman varlığı.....	61
Tablo 4. Amasya nüfusunun 2007-2012 yıllarına göre dağılımı.....	62
Tablo 5. 2012 yılına ait Amasya ilçeleri toplam nüfus .....	63
Tablo 6. 2008 yılına ait Amasya ili ve ilçelerinin tarımsal alanları .....	64
Tablo 7. Ankete katılımcılarının sosyo-ekonomik yapıları.....	79
Tablo 8. Amasya kent kimliği ve turizmi açısından önemli yerler .....	80
Tablo 9. Amasya kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunma durumu.....	81
Tablo 10. Amasya kent içinde tercih edilen rekreasyon alanları .....	83
Tablo 11. Amasya kent içindeki rekreasyon alanlarında yapılan etkinlikler .....	84
Tablo 12. Amasya kent içindeki rekreasyon alanlarına giderken kullanılan ulaşım araçları.....	84
Tablo 13. Amasya kent içindeki rekreasyon alanlarının tercih edilme sebepleri.....	85
Tablo 14. Amasya kent çevresinde tercih edilen rekreasyon alanları .....	85
Tablo 15. Amasya kent çevresindeki rekreasyon alanlarında yapılan etkinlikler .....	86
Tablo 16. Amasya kent çevresindeki rekreasyon alanlarına giderken kullanılan ulaşım araçları.....	87
Tablo 17. Amasya kent çevresindeki rekreasyon alanlarının tercih edilme sebepleri .....	87
Tablo 18. Amasya kent içindeki mevcut yayalaşma durumu.....	88
Tablo 19. Amasya Kent Meydanından oluşturulması istenilen yaya güzergahı hatları .....	89
Tablo 20. Amasya kent içinde kişi başına düşen yeşil alan miktarının durumu .....	89
Tablo 21. Demografik yapı ile faktörler arasındaki ilişki değerleri .....	92
Tablo 22. Rekreasyon ile faktörler arasındaki ilişki değerleri .....	93
Tablo 23. Öneri yeşilyol güzergahları ve ulaştırdığı rekreasyon alanlarında gerçekleştirilen etkinlikler.....	109

## KISALTMALAR DİZİNİ

ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
CBS	: Coğrafi Bilgi Sistemleri
GPS	: Global Positioning System (Küresel Konumlama Sistemi)
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasılası
Korelas. Kats	: Korelasyon Katsayısı
MYO	: Meslek Yüksek Okulu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel Teknik Araştırma Kurumu
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü

## 1. GENEL BİLGİLER

### 1.1. Giriş

Kentsel yaşamda yeşil alanların işlevi ve gerekliliği tartışılmaz bir gerçektir. Kent ortamındaki yeşil alanlar, kente hayat veren önemli yapı taşlarındandır. Bu alanlar var oldukları kentin ve kent insanının yaşam standardını, kalitesini, ekonomik, sosyal ve kültürel özelliklerini ortaya koymaktadır.

Kentlerdeki açık ve yeşil alanlar, yüzyıllar boyunca insan ve toplumların hizmetinde olmaktadır. Antik çağlarda hükümdarlar gücünü ve zenginliğini göstermek, halkının beğenisini kazanmak amacıyla başkentleri yeşil alanlarla süsletmişlerdir. Daha sonraları iklim şartları ve sağlık açısından yeşil alanların kent içinde ya da çevresinde yer alması gerekliliğine karar verilmiştir.

Dünyada özellikle 1800 yılından sonra hızlı bir nüfus artışı görülmektedir. 1800 yılında 980 milyon olan dünya nüfusu 1900 yılında 1.650 milyar, 2000 yılında 6.060 milyar olmuştur. İki yüz yılda dünya nüfusu altı katına katlanmıştır. 2050 yılında dünya nüfusunun 12 milyara ulaşması beklenmektedir (URL-1-2, 2013). Dünya nüfusuna paralel olarak şehirleşme de hızla artmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı sonrası sanayi devrimi sonucu teknolojinin gelişmesiyle işgücü ve istihdam olgusu kentleşme sürecini hızlandırmıştır. Dünyadaki bu gelişme sürecinde, Türkiye’de sanayileşme ve kalkınma planlı bir şekilde 1923’den sonra başladığı bilinen bir gerçektir. Planlı kalkınmayı Dünyada ilk uygulayan ülkelerden olan Türkiye’deki bu yansıma, istihdam olgusu yaratmış olup kentleşmeyi kırdan kente göç olarak etkilemiştir. Bu etkileşim biçimi, ekonomik nedenlerle gelişmemiş kentlerimizin, ekonomik yönden gelişmekte olan kentlere göç ve kırsal alandaki göç’ünde bu kentlere doğru oluşması, 1950 li yıllardan sonraki kentleşme kimliği olarak karşımıza çıkar (Ergen, 1997). Ülkemizde 1950 yıllarında başlayan sanayileşme, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişmeler doğrultusunda kentleşme olgusunun giderek yoğunlaştığı gözlenmektedir. İkinci Dünya Savaşı sırasında ülke nüfusunun yaklaşık %18.3’ü kentlerde yaşarken 1997 yılında bu oran %60’lara ulaşmıştır (Gül ve Küçük, 2001).

Günümüz kentlerinde artan betonarme yapılaşmalar yatay ve düşey yöndeki yeşil alanların gün geçtikçe azalıp yok olmasına sebep olmaktadır. Kentlerde ve kentlerin

etrafında yer alan verimli alanlar yerlerini sanayi ve konut alanlarına bırakmaktadır. Bu durum sonucunda, doğal çevre tahrip edilmekte ve ekolojik denge gün geçtikçe bozulmaktadır. Oysa kentlerdeki açık ve yeşil alanların varlığı kaliteli bir çevre oluşturmanın yanında yeşil sürekliliği ile doğal alanlarla bağlantı kurarak ekolojik açıdan önemli işlevler ortaya koymaktadır.

Kurdoğlu ve ark., (2011)'e göre; kentlerde artan yoğunluk, sadece tarım alanı ve doğal ormanlar üzerinde değil, çoğu zaman halkın rekreasyon ihtiyacına, kentin estetik ve ekolojik yapısına katkı veren açık-yeşil alanlar üzerinde bile yapılaşma baskısına neden olmaktadır. Bunun sonucu olarak imar planlarında yeşil alan olarak ayrılan yerler hızla inşaat alanına dönüştürülerek kentlerin yaşam destek sistemleri yok edilmektedir.

Dünyadaki bu gelişme ve değişimler doğrultusunda, insanlar kendilerine daha rahat ve ferah yaşam koşulları sağlamak için yaşadığı çevreye doğal olarak zarar vermektedir. İnsanın doğaya verdiği zararı Bookchin (1988) 'Bu toplumun tahrik gücü insanlık tarihinde eşi olmayan bir düzeye erişmiştir ve bu güç, neredeyse sistematik olarak tüm canlı dünya ve onun maddi temelleri üzerinde duygusuz bir yıkım aracı olarak kullanılmaktadır. Hemen her bölgede hava ve akarsular kirletilmekte, toprak çoraklaştırılmakta ve aşındırılmakta, yabanıl yaşam tahrip edilmektedir. Kıyı bölgeleri ve hatta deniz dipleri yaygın kirlenmeden kurtulamıyor. İnsan dahil tüm canlı varlıkların yaşamını sürdürebilmek ve yenileyebilmek için bağlı olduğu karbon ve nitrojen çevrimleri gibi temel biyolojik çevrimler uzun dönemde daha da kötü sonuçlara yol açacak tersinmez bir yıkım noktasına getiriliyorlar. Radyoaktif atıklara, bir de böcek ilaçlarını; kurşun atıklarını; yiyeceklerde, su ve havadaki zehirli ya da potansiyel zehirli binlerce kimyasal maddeyi; neredeyse ulus ölçülerine yükselen kent nüfuslarının belli kent kuşaklarında yoğunlaşmasını; art alanda artan gürültü yoğunluğunu; izdiham, kitlesel yaşam ve kitlesel manipölasyonun yarattığı gerilimleri; çöp, artık, atık, endüstriyel atık maddelerin olağanüstü birikimini; taşıt trafiğine açık kent sokaklarının ve anayolların tıkanmasını; eşsiz hammaddelerin savurganca tahribatını; yeryüzünün arsa spekülörleri, orman ve maden sahipleri, yol yapım bürokratları tarafından tarumar edilmesini eklemeliyiz. Biyosfere karşı öldürücü aşığılanmanın kanıtı bu ekolojik liste gezegenimize onun üzerinde binlerce yıldır yaşayan insanların verdiği zarardan daha fazlasını veren tek bir kuşanın eseridir. Bu tahribatın temposunu düşündüğümüzde, gelecek kuşakları nelerin beklediğini tahmin etmek bile son derece ürkütücüdür' şeklinde ifade etmektedir.

Hızlı ve düzensiz kentleşme hareketleri, günümüz kentlerini fiziksel, sosyal, biyolojik ve hijyenik yönden sorunların yer aldığı yaşam alanlarına dönüştürmekte olup doğal çevre üzerinde yaşayan tüm canlıların yaşamlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla doğal yapının tahrip edildiği kentlerdeki insanlar, açık-yeşil alanlardan uzaklaşmakta olup fiziksel, zihinsel ve psikolojik açıdan zarar görmektedir. İnsanların doğadan uzaklaşmasını Louv (2005) 'Doğadaki Son Çocuk' adlı kitabında 'doğa yoksunluğu sendromu' olarak tanımlamıştır. Louv (2005)'a göre; 'doğa yoksunluğu sendromu, doğaya yabancılaşmanın insana getirdiği maliyeti anlatır. Bu sendrom, bireylerde, ailelerde ve topluluklarda teşhis edilebilir. Doğa yoksunluğu, insanların şehirlerdeki davranışlarını değiştirmek yoluyla şehirlerin tasarımını etkileyebilir; çünkü uzun soluklu araştırmalar, yüksek suç oranları, depresyon ve diğer şehir hastalıkları ile parkların ve açık alanların yokluğu ya da erişilemezliği arasında ilişki olduğunu gösteriyor. Doğa yoksunluğu madalyonun yalnızca bir yüzüdür. Diğer yüzü ise doğanın bereketidir' şeklinde belirtmektedir. Doğadan yoksun yaşayanlar, serbest zamanlarda çeşitli rekreatif etkinlikleri gerçekleştireceği ve rahat bir nefes alacağı açık ve yeşil alanlara gereksinim duymaktadır.

Kentlerde, kent insanının, kent ikliminin ve kent ekosisteminin yararı için yeşil alanlar oluşturulmalıdır. Kent ekosistemi içerisinde doğru kurgulanmış açık-yeşil alan sistemleri sayesinde; iklim kontrol edilebilir, kent insanları sosyal, psikolojik ve rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılayabilir ve farkındalık kazanabilirler. Tarihi ve kültürel karakteristiklerin dahil olduğu sistemler yaratılarak kenti-kıra, kırı-kente taşımak mümkündür (Kurdoğlu ve ark., 2010; Kurdoğlu ve Pirselimoglu, 2011). Kent sakinlerine serbest zamanlarını değerlendirme yönünde sosyal ve psikolojik yararlar sağlayan açık-yeşil alanlar, kent ormanları ve yeşilyollar kent sosyal hayatında, yaşam kalitesini artırma yönünde stratejik öneme sahiptirler (Kurdoğlu ve ark., 2009).

Bir kentin genel karakterini, mimari yapılar, açık-yeşil alanlar ve bunların birbirleriyle olan ilişkileri ve bütünlüğü tayin eder. Açık ve yeşil alanlar, insan ile doğa arasındaki bozulan ilişkiyi dengeleme ve kentsel yaşam koşullarının iyileştirilmesinde önemli bir konuma sahiptir. (Gül ve Küçük, 2001).

Kentlerdeki açık ve yeşil alan sistemini Öztan (1988), 'bir kentin yapısındaki çeşitli kullanımlar için uzun süreli bir denge unsuru; aynı zamanda çok yönlü dış mekan kullanımları için de çeşitli olanaklar yaratan, yaşayan ve yaşatan bir organizma' olarak



tanımlamıştır. Bu organizmanın bulunduğu dönem için olduğu kadar geleceğe ilişkin dönemler için de uzun süreli etkinliği ve geçerliliği söz konusudur.

Keleş (1998)'e göre açık ve yeşil alanlar, insanın yaşantısını sürdürdüğü, üzerinde yapı yapılmış kapalı mekanların dışında kalan, ya doğal durumunda bırakılmış ya da tarımsal ve konut dışı dinlenme amaçlarına ayrılmış kent parçasıdır.

İngiliz Peyzaj Mimarı Sylvia Crown'a göre, mimari elemanların dominant olduğu yoğun kent dokusu içinde yer alan küçük park, çocuk bahçesi, meydanlar gibi oturma ve seyretmeye yönelik pasif rekreasyona hizmet eden ve kentin kalabalığından uzak aktif rekreasyon olanağı sağlayan alanlardır. Açık alanların bitki materyali ile bilinçli ve planlı bir şekilde düzenlenmesi sonucu 'yeşil alanlar' oluşmaktadır (Kaymaklı, 1990).

Açık alan tanımı her ne kadar yapılaşma bağlamında boş alan olarak tanımlansa da, planlama terminolojisinde, planlama kararı ile meydan, park, çocuk bahçesi vb. işlevler ile oluşturulan alanları içerir. Yıldızcı (1975)'e göre, gerek belirli bir arazi kullanma özelliğine sahip (orman, tarım, fundalık, göl vb.) gerekse belirli işlevlere cevap veren (park, bahçe, meydan, gezinti yeri vb.) kent içinde ya da dışında inşa edilmemiş boş alanlar açık alanlardır. Açık alan tanımı bir başka deyişle kentsel alanda mevcut durum olarak, fiziki açıdan ele alındığında devamlı ve belirlenmiş hiçbir kullanıma ayrılmamış fakat oyun, sergi, pazar yeri, meydan gibi geçici birçok işlevi, yerine getirebilen inşa edilmemiş boş alanlardır (Öztürk, 2004).

28664 sayılı İmar Yönetmeliğinde yeşil alan kavramı 'Toplumun yararlanması için ayrılan oyun bahçesi, çocuk bahçeleri, dinlenme, gezinti, piknik, eğlence ve kıyı alanları toplamıdır. İnterpol ölçekteki fuar, botanik ve hayvanat bahçeleri ve bölgesel parklar da yeşil alan kapsamındadır' şeklinde tanımlanmaktadır (Resmi Gazete, 2013).

Karataş (1997)'a göre; kentin kısmen içerisinde yer alan, daha ziyade yakın çevresinde büyük boyutlar gösteren mesire yerleri, kent parkı, mili park gibi farklı nitelikteki parklar, büyük ve küçük ağaç topluluklarının oluşturduğu korular olmak üzere; bünyelerinde ağaç, çalı, çiçek parteri, çim alan ve bunlarla uyumlu bulunması gereken yol, oyun yeri, havuz gibi yapay tesisleri içeren tiplerdeki alanların tümü yeşil alan kapsamına girer (Öztürk, 2004).

Lynch (1981)'e göre açık alanlar, bir kente yeşil stratejisi altında 'yeşil kuşak', 'yeşil kama', 'yeşil örgün' ve 'yeşilyol' şeklinde form vermektedir. Yeşili bir sistem olarak ele alan ilk planlama anlayışı Yeşil Kuşak (Green Belt)'tır. Yeşil kuşak kavramının ardından gelen Yeşil Kama (Green Wedge) Sistemi, daha çok kent içinde uzanan akarsu ve vadi gibi

çizgisel doğal ortamların varlığına bağlı olarak yeşil dokunun oluşturulmasına yöneliktir. Genellikle, kırsal nitelikli alanlardan kent merkezine doğru daralarak sokulan kama oluşumu, yeşil kuşağa kıyasla erişilebilirlik oranı daha yüksek olan bir planlama şeklidir. Son olarak, tüm kent açık alanlarının yeşilyollarla birbirlerine bağlanarak oluşturulan Yeşil Örgün (Green Network) Sistemi ortaya çıkmıştır (Öztaş, 1991).

Plansız, hızlı kentleşme olgusu kent görüntüsü ve kent kimliği üzerinde ciddi tahribatlara sebep olmuştur. Kentler bu süreç içerisinde var olan tarihi-kültürel öğelerini koruma ve onları fark edilir kılma noktasında problemler yaşamaktadır. Bu süreçte yeşil dokunun da kaybedilmesi kentin okunabilirliği konusunda sorunlara neden olmaktadır (Kurdoğlu ve ark., 2010). Aktürk (1993)'e göre; kentlerin karakteri; onun yer aldığı alanın doğal yapısına ve tarih boyunca üzerinde oluşmuş yapılaşmanın renk, doku, ölçü, doluluk-boşluk oranları ve yükseltilerine bağlı olarak gelişir (Kalın, 2004).

Eckbo (1964)'ya göre, günümüzde kaliteli bir fiziksel çevre için şu üç unsur arasında dengeli bir ilişki kurmak gerekmektedir:

- Yapısal elemanlar (Binalar, sokaklar, caddeler, yollar, otoyollar, otoparklar vb.)
- Yalnızca yaya kullanımına açık alanlar ve
- Kayalar, bitkiler, su ve yeryüzü şekilleri tarafından oluşturulan doğa.

Ancak ne yazık ki kentsel gelişmelerde genellikle yapılar üzerinde yoğunlaşırken; doğayı oluşturan elemanlar göz ardı edilmekte ve sonuçta, insanlar için tatmin edici olmayan sağlıksız çevreler yaratılmaktadır (Güneş ve Salihoğlu, 1999).

Kent yerleşim planları incelendiğinde, kent içerisindeki açık-yeşil alanların bazen belli planlar çerçevesinde bazen de plansız olarak kendiliğinden oluştuğu görülmektedir. Her iki durumda da açık-yeşil alanlar, kentin topoğrafyası, jeomorfolojisi, iklimi, kentin politik ve mimari yapısı, en önemlisi de kent insanının sosyal, kültürel ve ekonomik yapısı üzerinde önemli rol oynamaktadır. Genel olarak yeşil doku sistemi iki ana kompozisyon içinde incelenebilir (Yıldızcı, 1987):

1. Dağınık Yeşil Alanlar: Kent içinde lekeler halinde ayrı ayrı büyük veya küçük birimler halinde yer alır. Dağınık yeşil alanlar sistemi daha çok arazi politikasından yoksun ve plansız gelişen kentlerde yaygındır.
2. Yeşil Bandlar Sistemi: Bu sistem kentin bölgelerini veya belli kısımlarını birleştiren bandlar şeklinde bütünlük arz eden ve organik bir yeşil dokudur.

Lynch (1981)'e göre, açık alanların dağılımı ile ilgili iki görüş vardır. Birinci görüş, açık alanların bir kente form verebilmesi için yoğun ve sürekli olması gerektiğidir. Bu

görüşün temelinde açık alanların kent yaşamına karşıt ve özel niteliği olan alanlar olarak ele alınması fikri vardır. Bu nedenle, kent yaşamından tam anlamıyla kopuş sağlayabilmek üzere büyük açık alanların oluşturulması bu alanların birbiriyle bağlanması öngörülmektedir. Diğer görüşte ise; açık alanlara kolay ulaşılabilirlik amaçlanmakta, açık alanların küçük olması ve kent dokusuna tümüyle dağılmasını öngörmektedir. Bu görüşe göre, açık alanlar günlük yaşamın bir bileşeni ve normal eylemlerin (sohbet etmek, top oynamak vb.) yürütüldüğü yerler olarak ele alınmalıdır. Bu iki görüş birbirini tamamlamaktadır (Özta, 1998).

Whyte (1968) ‘açık alanların birbirine bağlamakla parçaların matematiksel toplamından daha iyi bir bütüne ulaşmış olur. Ancak parçaların kendi bünyelerindeki işlevleri açısından daima önde geldiğini de unutmamak gerekir. Fiziksel anlamda devamlılığın kesinliği çok kritik bir konu değildir. Çoğu insan açık alanları bu anlamda kullanmaz. Eksiksiz anlamda bir açık alan sistemi var olsa dahi bunun tamamını kullanma zorunluluğu yoktur. O halde devamlı bir yeşil sisteme gerek yoktur’ diyerek dağınık yeşil alanlar görüşünü savunmaktadır (Değirmencioğlu, 1997; Öztürk, 2004).

Wright ve ark. (1976) bu görüşün aksine, açık ve yeşil alanların mümkün olduğu kadar birbirleriyle bağlantıları sağlanarak, bir sistem oluşturacak şekilde planlanmaları gerektiğini savunmaktadır. Plancılara göre bu devamlılık görsel ve fiziksel yönden açık ve yeşil alan sisteminin kolay ve güvenilir bir şekilde kullanımı ve rahat algılanabilmesini sağlar. Kullanıcının bir mekandan diğerine kolaylıkla ve güven içinde geçişine olanak verir. Mekanlar arasındaki geçişlerin oturacağı koridorlar; yürüyüş, bisikletle gezi, koşu gibi aktiviteler için mükemmel birer alan oluştururlar (Değirmencioğlu, 1997; Öztürk, 2004).

Sağlıklı ve kaliteli çevrelerin oluşumunda açık-yeşil alanların pek çok önemli işlevleri vardır ve bu işlevleri dahilinde önem kazanırlar. Kent yaşamında bu işlevler fiziksel, ekolojik, estetik, toplumsal, psikolojik ve ekonomik işlevler olarak karşımıza çıkmaktadır (EK 1). Açıksöz (1993) ve Çelik (2000) açık-yeşil alanların fonksiyonları şu şekilde belirtmiştir:

a) Rekreasyon Fonksiyonu

- Kent içinde ve dışında sportif donatımların tesisine olanak vermekte,
- Eğlence ve dinlenme amacı ile ilgili donatımlara olanak sağlamakta,
- Rekreasyon aktivitesi ve gezinti yerleri için gerekli düzenlemelere olanak sağlamakta,

- Kent insanına peyzaj ve doğallığa yakın bir ilişki alanı sunmaktadır.
- b) Ekolojik Fonksiyonu
  - Ekolojik ve mikroklimatik yönden olumlu etki yaratmakta,
  - Kitleli yeşilliklerden oluşan ormanların fiziksel devamlılığını sağlamakta,
  - Kent yakınında tarımsal üretime olanak vermektedir.
- c) Arazi Organizasyonu Fonksiyonu
  - Kent-doğa kontrastına olanak vermekte,
  - Yerleşim bölgelerine ulaşım kolaylığı sağlamakta ve alt yapı tesisi için bir rezerv fonksiyonu göstermekte,
  - Kent-doğa ilişkisini geliştirmekte,
  - Kentin aşırı büyümesini engelleyici tampon görevi yapmaktadır (Albayrak, 2006).

Açık ve yeşil alanlar; kullanım amaçları, büyüklükleri, şehir merkezine uzaklıkları, mekânsal dağılımları bakımından farklı şekilde gruplandırılmaktadır.

Kısacası kentlerdeki açık-yeşil alanlar;

- Hava, gürültü, manzara, iklim ve kirlilik kontrolünde,
- Araç ve yaya trafiğinin sağlanmasında,
- İnsanların sosyal, fiziksel ve psikolojik açıdan rahatlayıp stres atmasında,
- Kent bütününe fiziksel dengesinde,
- Karakter bakımından farklı bölgelerin birbirinden ayrılmasında,
- Kentin rekreasyon ve estetik isteğinin karşılanmasında,
- İnsanlarda doğa bilincinin gelişmesinde,
- Kent insanına kaliteli yaşam sunmasında,
- Kentin kimlik kazanmasında önemli rol oynamaktadır.

Kent içerisinde yer alan açık ve yeşil alanlar, kentleşme, endüstrileşme ve nüfus artışları sonucunda doğadan kopma durumunda olan insanların kent içinde soluk almasını ve doğaya yakınlaşmasını sağlayan alanlar olup mekan ve zaman boyutunda süreklilik sağlayarak birbirini tamamlamaktadır. Bu yüzden açık ve yeşil alanlar, kentlerdeki farklı karakterli kullanım alanlarını ve kentin belli kısımlarını ilişki kurarak birbirine bağlayıp bütünlük arz etmektedir. Bu anlamda en etkin yol, kentlerdeki mevcut doğal ya da yapay yeşil koridorların korunarak, kent merkezi ve çevresi ile bağlantısının güçlendirilmesidir.

Kentsel koridorlar olarak nitelendirilen yeşilyollar, akarsu aksları, karayolları, demiryolları, meydanlar, parklar, yaya bölgeleri, çatı bahçeleri gibi kamusal alanlar, aslında bir kentin açık ve yeşil alan sistemi bütünüünün parçalarını oluşturmaktadır (Yerli, 2007).

Yeşilyol; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorları, demiryolu güzergahı boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yolları ya da parkları, doğal rezerv alanları, kültürel özellikleri ve tarihi yerleşimleri birbirine bağlayan çizgisel koridorlardır (Little, 1995).

Kurdoğlu (2005)'e göre yeşilyol, insanlara hem rekreasyon hem de korumayı bir arada sunan sürdürülebilir bir yeşil alan modelidir. Bu alanlar sadece yeşilyol olarak adlandırılan alanlar değildirler. Farklı işlevlerine göre; örneğin kent merkezleri ve çevreleri için planlamacılar, İngilizler'in yeşil kuşak terimini kullanmaktadırlar. Batıda 'greenway', bazen de 'parkway' olarak kullanılmaktadır. Gerçekte yeşilyolun yeşili yeşil kuşaktan yolu da park yoldan gelmektedir (Little, 1995). Yeşilyollar sadece kent merkezlerini ve çevrelerini değil, kentler dışındaki korunan alanları, tarihi alanları ve kentleri birbirine bağlayan doğal alanları da kapsadığından yeşil kuşaktan ve park yoldan daha geniş bir anlam içermektedir (Kurdoğlu, 2002).

Yeşilyolların önemli bir bölümü rekreasyon ya da doğa koruma amaçlı olmasına karşın bir bölümü her ikisini de kapsayacak şekilde planlanmıştır. Rekreasyon amaçlı planlanmış yeşilyollar, yürüme, bisiklet yolları, organize spor alanları ve grup aktivitelerine olanak sağlar. Ayrıca, birbirleriyle ilişki kurabilen yeşilyollar, nehir, göl kenarları, sırtlar gibi doğal koridorları izlediği gibi tarihi ve kültürel objelerle de bağlantı kurar (Arslan ve ark., 2004).

Bu çalışmada, kentlerde açık-yeşil alan sistemi açısından büyük öneme sahip olan 'yeşilyol (greenway)' kavramı tartışılmıştır. Çalışma alanı olarak, doğal bir koridor olan Yeşilirmak Nehri ve Vadisi, Geleneksel Osmanlı Evi örnekleri, Helenistik Döneme ait Kral Kaya Mezarlıkları'na sahip, tarihi dokusu-kültürü ile özdeşleşmiş ve hızla gelişmekte olan Amasya kent merkezi seçilmiştir.

### **1.1.1. Amaç**

Çalışmanın temel hedefi; Amasya kentinin doğal, tarihi ve kültürel değerlerini koruyan, aynı zamanda kent için mevcut doğal bir koridor olan Yeşilirmak Vadisi'ni

destekleyen diğer (tali) koridorlarla yeşil sürekliliği sağlayan çok işlevli bir yeşilyol sistemi kurgulamaktır. Bu sistem; Amasya kentinin tarihi ve kültürel dokusunu mevcut ve kurgulanacak olan yeşil dokuya bağlayacaktır.

Bu kapsamda;

- Yeşilirmak koridorunun ekolojik değerlerinin korunması yönünde nitelikli yeşil alanlar oluşturularak kente hayat veren Yeşilirmak ile kentin tarihi ve kültürel dokusu entegre edilerek peyzaj planlamaya katkı sağlamak,
- Kent için yeşil sürekliliği olan alternatif bir ulaşım sistemi oluşturarak yayalaşmayı sağlamak ve bu sayede mevcut ulaşım ağına katkıda bulunmak,
- Bu alternatif ulaşım sistemi sayesinde kent insanına rekreasyon imkanı sunan güzergahlar (koridorlar) oluşturmak,
- Bu alternatif ulaşım sistemi sayesinde kent insanına ve kente gelen yerli-yabancı turistlere kentin doğal, tarihi-kültürel ve anlamsal değerleri ile ilgili farkındalıklarını artırma ve manzara seyri imkanı sunan güzergahlar (koridorlar) oluşturmak,
- Bu alternatif ulaşım sistemi üzerinde kent insanına bisiklet sürme, yürüyüş yapma vb. etkinlikler yapma imkanı sunmak,
- Bu alternatif ulaşım sistemi ile kente gelen turistler için turizm rotaları oluşturmak,
- Kent kimliğini oluşturan tarihi-kültürel değere sahip yerleri yeşil strateji ile ön plana çıkarmak,
- Kentte kişi başına düşen nitelikli yeşil alan miktarının artırılmasını sağlamak amaçlanmaktadır.

Belirlenen amaçların gerçekleştirilebilmesi için 'Amasya kenti mücavir alan sınırları dahilinde yer alan Yeşilirmak Nehri ve Vadisi'nin seçilme nedenleri şu şekildedir:

- Kent merkezinden geçen Yeşilirmak Nehri'nin varlığı,
- Kentin doğal bir koridor olan Yeşilirmak Nehri ve Vadisi boyunca yer alması,
- Kentin topoğrafik özelliğinden dolayı ulaşımın tek güzergah üzerinden sağlanması ve yeni ulaşım yollarına ihtiyaç duyulması,
- Geçmişle gelecek arasında köprü olma görevini üstlenen tarihi ve kültürel dokuya sahip yapıların (Tarihi Amasya Evleri, Kral Kaya Mezarları, Amasya Kalesi) bulunması,

- Yeşilirmak Nehri ve Vadisi'nin kent formu ile ulaşım sistemi üzerinde etkili olması,
- Yeşilirmak Nehri'nin doğal durumunun sunduğu çizgisellik özelliği,
- Yeşilirmak Nehri'nin kentin bir uçtan diğer uca ulaşmasını sağlayan bağlayıcılık özelliğinin olması,
- Vadi boyunca açık-yeşil alan sistemine ait planlama ya da düzenlemenin olmamasıdır.

### 1.1.2. Kapsam

Çalışma kapsamında belirlenen amaçlar doğrultusunda alternatif bir yol sistemi olarak değerlendirilen yeşilyol (greenway) planlamasının Amasya kenti için gerekliliği, planlama stratejileri, hedefleri ve fonksiyonları ortaya konacak ve tartışılacaktır.

Çalışma kapsamını şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Çalışmanın birinci bölümü olan 'Giriş' kısmında çalışmanın amacına, Amasya kenti ile Yeşilirmak Vadisi'nin seçilme nedenlerine, çalışmanın temelini oluşturan yeşilyol kavramına dikkat çekilerek konuyla ilgili literatür taramasına ve kuramsal açıklamalara yer verilecektir.
- İkinci bölümü oluşturan 'Yapılan Çalışmalar' kısmında, çalışma alanı ayrıntılı bir şekilde tanıtılacak, yararlanılan materyaller ve çalışma boyunca izlenen yöntem-iş akışı belirtilip yapılmış olan anket uygulamasına yer verilecektir.
- Üçüncü bölüm olan 'Bulgular ve İrdeleme' kısmında, anket uygulamasına ve araştırma sahasına ilişkin bulgular açıklanıp çalışma alanı genel hatlarıyla irdelenecektir.
- Son bölüm olan 'Sonuçlar ve Öneriler' kısmında ise, çalışmanın giriş bölümünde belirtilen amaçlar çerçevesinde arazi etüt ile anket çalışmaları değerlendirilerek Amasya kenti için yeşilyol planlamasının başarıyla uygulanabilmesi için önerilerde bulunulacak ve çalışma boyunca karşılaşılan zorluklara yer verilecektir.

### 1.1.3. Yöntem

Çalışma kapsamında güzergahların belirlenmesinde yerel halka anket çalışması uygulanacaktır. Anket çalışması sonucunda ortaya konulan alternatif güzergahlar (koridorlar), belirlenen yeşilyol planlama stratejileri, hedefleri ve fonksiyonları bağlamında değerlendirilecektir. Güzergahların değerlendirilmesinde vektör tabanlı veriler ile gerçekleştirilen analiz türlerinden biri olan ‘Ağ (Network) Analizi’ kullanılacaktır.

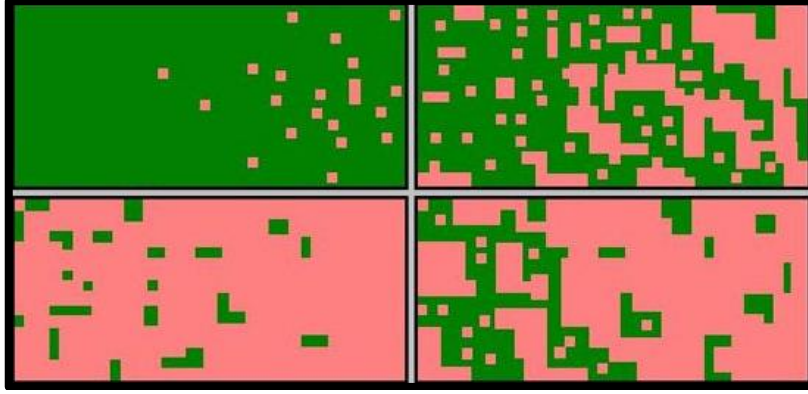
Çalışma alanındaki parametrelere ait her türlü veri Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) ortamında depolanıp analiz edilecektir. CBS ortamında Ağ (Network) Analizi kullanılarak en uygun ve optimum öneri yeşilyol güzergahları belirlenecektir.

### 1.2. Kavramsal Çerçeve

Açık ve yeşil alanlarda mekansal süreklilik ‘bütünlük, kesintisiz bağlantı, birbirini izleme, ardışıklık ve devamlılık’ anlamlarına gelmektedir. Lynch (1981) kentlerdeki açık-yeşil alanların birbirleriyle bağlantılı ve sürekli olması gerektiğini savunmasına rağmen çevresel değişimler, insan kullanımları vb. yüzünden günümüz kentlerindeki açık-yeşil alanlarda parçalanma ve bağlantı kopukluğu görülmektedir. Bu durum; kent insanı, kent ekosistemi ve kent ekolojisi açısından önemli problemlere sebep olmaktadır.

Türlerin dünya çapındaki azalışının birinci nedeni olarak habitat parçalanmaları gösterilmektedir. Parçalanma, açık ve doğal alanların daha küçük birimlere dönüşme sürecini ifade etmektedir (Şekil 1). Parçalanma, mekânsal dönüşüm sürecinin bir aşaması olup genellikle insan kullanımlarıyla tarım ve yerleşim amaçlı uygulamalar ile ulaşım ağlarının inşa edilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Habitatların daha küçük parçalara bölünmesi biyoçeşitlilik ve ekolojik açıdan süreklilik üzerine olumsuz, kenar etkisi ile izolasyona bağlı olarak olumlu etkilere yol açmaktadır (Forman, 1995). Habitatların, toplulukların ve ekosistemlerin parçalanması, çeşitliliği azaltan en önemli nedendir (Arslan ve ark., 2004). Açık ve doğal alanlarda görülen parçalanma, nüfus artışı ile insan faaliyetlerinin kaçınılmaz bir sonucu olarak görülmektedir. Parçalanmanın neden olduğu etkilerin en aza indirilmesi, habitatlar arasında bağlantı kurulmasına bağlıdır.





Şekil 1. Peyzaj dokusunun parçalanma süreci (URL-3, 2013)

Bağlantı, peyzaj içinde yer alan benzer işlevlere sahip alanlar arasındaki ekolojik sürekliliği ve ekosistem bütünlüğünü ifade etmektedir. Peyzaj dokusunun yüksek oranda bağlantı sergilemesi tür hareketliliğini destekleyerek alanların habitat, süreklilik ve kaynak işlevlerini artırıcı yönde etkisi vardır (Forman, 1995). Deniz ve ark. (2006)'a göre, parçalanmış peyzajlarda; izolasyonun olumsuz etkisinin en aza indirilmesi, doğal döngülerin işlerliğinin artırılması ve tür hareketliliğinin sağlanması, bu alanların bağlantısını sağlayacak koridorlar kurulmasına dayanmaktadır.

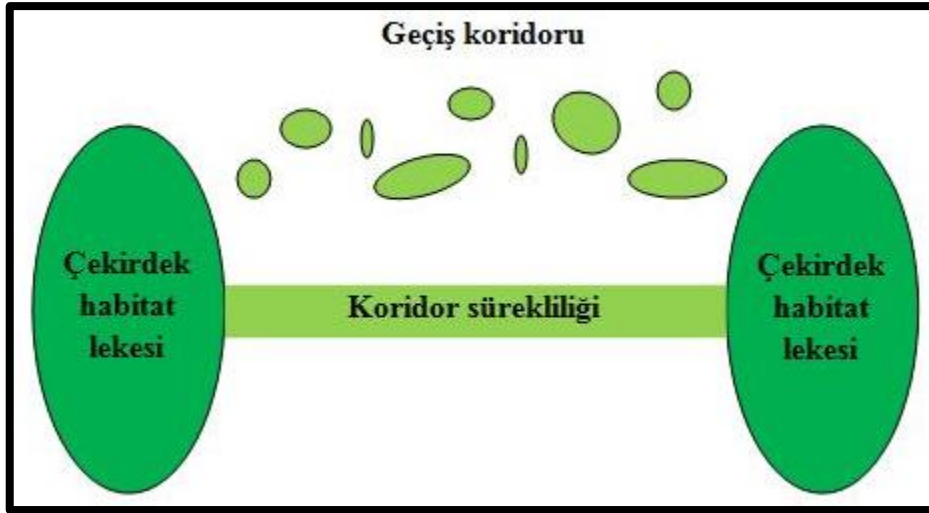
Koridorlar, doğrusal alan parçalarıdır. Koridorlar akarsu yatakları veya çizgisel formdaki bir doğal bitki örtüsünde olduğu gibi bir kanal, tren yolu, yol veya çizgisel bir park şeklinde yapay koridor şeklinde de olabilir. Kentsel alanlardaki bu tip koridorların asli işlevi daha çok; ulaşım, rekreasyon, altyapı gibi insan ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik olmaktadır. Koridorun genişliği, şekli, konumu ve yapısı koridorun etkinliğini belirleyen ana kriterlerdir. Koridorun etkinliği aynı zamanda bağlantı sağladığı habitatların yapısına bağlıdır (Cook, 2000; Deniz ve ark., 2006; Forman, 1995).

'Koridor' kavramı çeşitli yollarla tanımlanmakta olup 'yaşam koridoru', 'su koridoru', 'hareket koridoru', 'yayılım koridoru', 'rekreasyon koridoru', 'yaban hayatı koridoru', 'dağılma koridoru', 'peyzaj bağlantıları' ya da 'yeşilyollar' gibi farklı isimlerle bilimsel literatürde kullanılmaktadır (Bennett, 2003; Forman 1995).

Koridor işlevleri;

- Peyzaj değerlerini koruyarak biyolojik çeşitliliği korumaya yardımcı olur (Şekil 2),
- Nadir ve tehdit altındaki türlerin, yeniden uygun habitat matrisi oluşması nedeniyle yeniden koloni olmasını sağlayacak ortamı hazırlar,

- Peyzajda görülen parçalanmışlığı aza indirir ve benzer alanlar arasındaki bağlantıyı artırır,
- İzole habitatlar arasında genetik varyasyon sağlar,
- Dönemsel olarak farklı habitatlara ihtiyaç duyan türlere alternatif geçişler sağlar,
- Farklı sığınma ve avlanma alanlarını bir araya getirirler,
- Taşkın kontrolü, sedimentasyon kontrolü, rezervuar kapasitesi, temiz su, sürdürülebilir balık popülasyonu ve balıkçılık gibi su kaynakları yönetimini geliştirir,
- Kırsal yeşil alanlarda gerçekleştirilen rekreasyon oyun yönetimini, doğa zevki için yaban hayatını korumayı, yürüyüşü, bisikletçiliği, kayıkla gezintiyi, kayakçılığı içerir ve peyzajda sürdürülebilirliği sağlar,
- Kenti sınırlayan bir yeşil kuşak oluşturarak, rekreasyonel, görsel ve iklimik fayda sağlar (Noss, 1987; Forman, 1995; Low Choy, 2009).



Şekil 2. Koridorlarda tür çeşitliliği (Low Choy, 2009)

Yeşil koridorlar kanallar ve nehirler, bisiklet yolları, geçiş hatları ve kullanılmayan demiryolu hatları boyunca uzanan yolları içermektedir. Yeşil koridorlarda öncelikli amaç yürüyüş, bisiklete binme ve binicilik için fırsatlar sağlama olup aynı zamanda eğlence ya da seyahat amaçlı ve yaban hayatı göçü için de imkanlar sağlamaktadır. Yeşil koridorlar, yürüyüş ve bisiklet ile ulaşımı desteklemek için kentsel alanlarla birlikte açık alanları bağlamakta önemli bir rol oynamaktadır (URL-4, 2013).

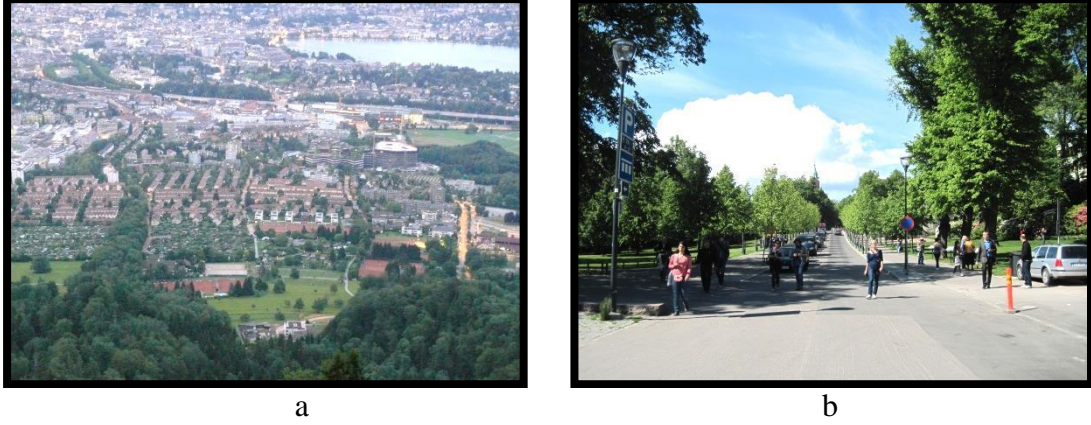
Çizgisellik, çok işlevlilik, bağlantı kurma, sürdürülebilirlik, alternatif ulaşım imkanı sunma ve peyzaj planlamaya katkıda bulunma özelliklerinden dolayı yeşilyollar çizgisel koridorlar olarak tanımlanmaktadır.

Aldo Leopold'a göre 'Her şey birbiri ile ilişkilidir'. Yeşilyol; insan ile çevre, kent parkları, doğal alanlar, tarihi alanlar ve diğer açık alanlar, koruma ve ekonomik kalkınma, doğa koruma ve yaşam kalitesi arasında ilişkisi olan bir kavramdır (Flink ve Searns, 1993). Yeşilyollar, insanlara hizmet için çok fonksiyonlu koridorlar oluşturmada örnek sağlamaktadır. Forman (1995)'a göre, rekreasyon ve estetik yeşilyolun temel işlevleridir (Hess ve Fischer, 2001). Yeşilyolların önemli işlevlerinden bir diğeri doğal alanları, konut alanlarını, tarihi ve kültürel çevreyi, alışveriş ünitelerini ve yerleşim alanlarını birbirine bağlayarak, kullanıcıların bir yerden diğerine güvenli bir şekilde ulaşımını sağlamasıdır (Arslan, 1996).

Ahern (1995)'e göre yeşilyollar;

- Çizgisellik: Yeşilyolların mekânsal biçimleri çizgiseldir. Çizgisellik, yürüyüş, bisiklet kullanımı için rekreatif eylemleri desteklerken, diğer yandan da yaban yaşamı için türlerin, çeşitli materyalin ve besin maddelerinin dolaşımını sağlayarak ekolojik katkı oluşturmaktadır. Bu özelliği ile yeşilyollar diğer peyzaj planlama kavramlarından farklılaşmaktadır.
- Bağlayıcılık: Yeşilyollar, bağlayıcılık özelliği ile her ölçekteki peyzaj yapısıyla ilişki kurarak kenti kıra, insanları doğaya ve bir yaban yaşamı ortamını diğerine bağlamaktadır. Yeşilyollar için, bir bölgenin parçalanmış doğal alanların birbirine bağlanması gerekliliğini vurgulayan temel anlayış, doğal varlıkların korunması için olmaktadır.
- Çok işlevlilik: Yeşilyollar; ekolojik, rekreasyonel ya da kültürel olmak üzere çok işlevli olabilmektedir.
- Sürdürülebilirlik: Planlama ilkelerinde kaynak kullanımı ve koruma-kullanım dengesinin sağlanması önemlidir. Bu yaklaşım doğrultusunda yeşilyollar 'sürdürülebilir'dir.
- Peyzaj planlamaya entegre olma: Yeşilyollar, şebekelenmiş çizgisel açık alan sistemlerinin olanaklarını sunarak farklı bir mekânsal strateji oluşturmaktadır. Yeşilyolların planlamaya yapacakları katkı değerlendirilmeli, çizgisel olmayan önemli peyzaj elemanları da dikkatle ele alınıp korunmalıdır.

Yukarıda belirtilen beş temel özellik, yeşilyolların peyzaj planlamasına çok yönlü ve değişkenli stratejik yaklaşımını ortaya koymaktadır (Şekil 3). Kavramın basitliği kamu açısından yeşilyolların desteklenmesini sağlamaktadır (Çulcuoğlu, 1997; Kurdoğlu, 2005).



Şekil 3. (a) İsviçre Uetliberg Tepesi ve (b) Finlandiya Helsinki sahil bağlantı yolundan görünüm (Kurt, 2011; Kurt, 2012)

### 1.2.1. Yeşilyol Kavramı ve Tanıtımı

Yeşilyol kavramı, çeşitli yazarlar tarafından benzer şekilde tanımlanmıştır. ‘Yeşilyol’ tanımlanmasında, ‘yeşil’ sözcüğü yeşil kuşaktan ve ‘yol’ sözcüğü ise, manzara yollarından alınmıştır. Yeşilyol; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorları, demiryolu güzergahı boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yolları ya da parkları, doğal rezerv alanları, kültürel özellikleri ve tarihi yerleşimleri birbirine bağlayan çizgisel koridorlardır (Little, 1990).

Yeşilyol, İngilizce ‘greenway’ olarak kullanılan bir terimdir. Green kelimesi ormanlar, nehir kenarları, vahşi yaşam gibi doğallığı çağrıştırmakta; way kelimesi ise bir rota veya bir aksı belirtmektedir. İki kelime birlikte peyzajla bütünleşen koridor veya aks anlamına gelmektedir (URL-5, 2013).

Yeşilyol koruma, rekreasyon ve motorsuz taşımacılık için oluşturulan ve korunan bir açık alan koridorudur. Yeşilyollar genellikle doğal coğrafik güzellikleri (sırt çizgilerini, vadileri ve nehirleri) takip ederler. Aynı zamanda uzun kanallarda, uygun koridorda veya terkedilmiş tren yollarında da gerçekleştirilebilirler (Flink ve Searns, 1993).

Yeşilyollar, ekolojik, rekreasyonel ve kültürel/tarihi kullanımlar için planlanarak bu amaçlar doğrultusunda korunan ve yönetilen şebekelenmiş çizgisel açık alanlar bütünlüğüdür (Fabos, 2004).

Yeşilyol; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorları, demiryolu güzergahı boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yollarını ya da parkları, doğal rezerv alanları, kültürel obje ya da tarihi yerleşimleri birbirine ve yerleşim alanlarına bağlayan çizgisel koridorlardır. Bu tanımlamadan anlaşılacağı gibi yeşilyollar çok farklı özellikte kullanımları kapsamaktadır. Biyolog ve peyzaj ekologları yeşilyolları ‘faunal dağılım koridoru’ olarak tanımlayarak, mevcut doğal ya da onarılmış iki ya da daha fazla habitatu birbirine bağlayan, doğal flora ve faunayı korumaya yönelik çizgisel doğal koridorlar olarak tanımlanmaktadır (Arslan ve ark., 2004).

Yeşilyol ekolojik, rekreasyonel, kültürel, estetik ve diğer amaçları da içeren birçok amaç için planlanan, tasarlanan ve yönetilen, doğrusal elementleri içeren alanların bir ‘ağ sistemi’dir (Ahern, 1995).

Turner (1995)’e göre; yeşil koridorlar A noktasından B noktasına hareket eden insanları çevresel anlamda iyi nitelikli ve kamuya açık yüksek görsel nitelikli alanlardan erişim noktalarına ulaştıran güzergahlardır (Salıcı, 2009).

Yeşilyollar, nehir kıyısı, sırt ve vadi çizgileri, terk edilmiş demiryolu güzergahları, kanallar ve diğer ulaşım koridorları boyunca devam ederek parkları, tarihi ve doğal alanları birbirine bağlamaktadır (Labarre, 1992).

Turner (2006)’a göre; park durağan bir kavramken, yeşilyol yeşil bir ulaşım ağı oluşturarak insanlar, yaban hayatı ve doğal süreçlerin işlemesi açısından hareket imkanı tanıyan bir kavramdır (Pekin, 2007).

Yeşilyollarda yürüyüş, bisiklet sürme, paten kayma, piknik yapma, ata binme, kayakla yürüme vb. açık hava rekreasyonu faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Bunlar, genelde sosyal, kültürel ve sportif konuları içeren aktif ve pasif etkinliklerdir. Yeşilyollarda gününbirlik etkinlikler gerçekleştirilirken, aynı zamanda birkaç günlük etkinliklerin de gerçekleştirilebildiği tesisler ve imkanlar mevcuttur (Kurdoğlu, 2005).

Yeşilyollar kentin formuna makro veya mikro ölçekte etki etmektedir. ‘Yeşil’ stratejisi altında caddeler, parklar, oyun alanları, yürünebilir yakınlıkta birbirine bağlanırken, park yollarla şehirler, bölgesel park sistemleri ile korunan alanlar ve rekreasyon alanları birbirine bağlanmaktadır. Bunların benzer ekonomik, sosyal ve çevresel yararları vardır. Ancak bununla beraber, korunan kırsal alanlara ve tarihi

yerleşimlere uzanan yeşilyollar, yeni ‘kent köyleri’ veya ‘neo-geleneksel kasabalar’ın planlanmasına sebep olmaktadır (Walmsley, 1995).

Peyzajda süreklilik gösteren özellikleri korumak için geniş bir ağın parçası olan yeşilyollar, demiryolu geçiş hatlarının, kanalların, sırt ve vadiler boyunca giden yolların, su kıyılarının ve nehirlerin çevresinde oluşturulmuştur. Amaç, doğal bitki örtüsüyle beraber koridoru ‘yeşil’ tutmak, nehir ve benzeri sistemler boyunca ilginç noktaları bir ‘yol’ ya da güzergahla bağlamaktır. Yeşilyollar, insan yararı ve kullanımı için doğrudan ve dolaylı olarak oluşturulmuştur. Örneğin, bir yeşilyol rekreasyonel yürüyüşleri, yaban hayatını gözlemlemeyi, çevreyi tanıma ve irdelemeyi, nehir balıkçılığını ve nehir kıyısı korumayı sağlayabilmektedir (Glossary of Bicycle Terms, 2013 ).

Koç (1991)’e göre yeşilyol, rekreatif yol planlamasının en özel biçimidir. Ticari ulaşımına tamamen kapalı, doğal güzellikleri içeren, ya da tamamen yapay parklar ve bu parklarla birlikte, yer yer doğal güzellikler içinden geçirilen yollardır. Halkın kısa süreli fakat sık sık tekrarlanan rekreasyon gereksinimleri için gerekli piknik alanı vb. yerlere servis götüren bu yeşil koridorlar, kent ya da metropoliten içindeki çeşitli rekreasyon alanlarını birbirine bağlar (Yeşil, 2006).

Yeşilyol kavramı, sadece şehir merkezi ve etrafını kapsamayan aynı zamanda kırsal alanların korunmuş, tarihi ve doğal alanlarla olan ilişkisini ele almalıdır (Kurdoğlu, 2002).

Gelişen kentsel peyzaj içinde, yeşilyollar iki fonksiyonu beraberinde getirmektedir: hem kamusal geçişler ve rekreasyonel kullanımlar için açık alanlar oluşturmakta, hem de mevcut doğal kaynakların korunmasını ve gelişmesini sağlamaktadır (URL-6, 2013).

### **1.2.2. Yeşilyol Kavramının Tarihi Gelişimi**

Yeşil kuşak kavramı ilk kez Ebenezer Howard’ın sanayileşmiş kentlerde gelişigüzel yapılaşmış çevreler için kırsal yaşam ile kent yaşamını bir arada tasarlayan bahçe kent örneği ile ortaya çıkmıştır. Bu modelde konut kullanımları kentin çekirdeğinde, sanayi ve alışveriş alanları ise kentin çevresinde yer almaktaydı. Kentin gelişimini sınırlamak, rekreasyon gereksinimlerini karşılamak, tarım alanlarına yer verebilmek amacıyla kent çevresinde yeşil kuşak önerilmekteydi (Arslan, 1996).

Yeşilyol planlamasının kökeni 19. yüzyıl park planlaması dönemine dayanmaktadır. 20. yüzyılda ise açık alanların planlanması hakim olmuştur. Yeşilyol planlama hareketinin temelleri 20. yüzyılın sonlarında ortaya çıkmıştır. Bu yeşilyol hareketinin 21. yüzyıla



hakim olması ve önemli parklar ile açık-yeşil alanları birbirine bağlaması beklenmektedir (URL-7, 2013).

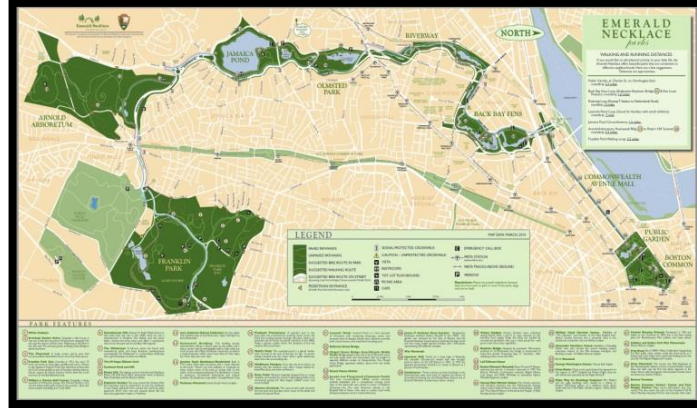
İlk park hareketi, ABD'nin ilk peyzaj mimarı ve kent plancısı olan Frederick Law Olmsted ile İngiliz ortağı Calvert Vaux'un 1860'lı yıllarda New York kenti için Central Parkı tasarlamaya başlamasıyla olmuştur. 'Park yolu' fikri yeşilyol kavramının temellerini oluşturmaktadır (Şekil 4, Şekil 5). Böylece, Amerika'daki ilk park sistemi ile yeşilyol kavramı ortaya çıkmıştır. Bu kavram kentsel park ve bahçeleri birbirine bağlayan yolları, koridorları ifade etmektedir. Boston'daki 'Emerald Necklace' F. Law Olmsted'in bilinen en önemli yeşilyoludur (URL-8, 2013) (Şekil 6). 'Emerald Necklace' olarak bilinen Boston Park Sistemi, Franklin Park ile Boston kent merkezi arasındaki patikalar ve su yollarıyla bağlantılı 9 park zincirini kapsamaktadır. Bu park sistemi, 25 kilometre uzunluğunda olup 1100 dönümden oluşmaktadır (URL-9, 2013). Önceleri 'parkyol' olarak bilinen bu sistemi Olmsted 'Şerit Park' olarak da adlandırmıştır (Little, 1990).



Şekil 4. Central Park'ın planı (URL-10, 2013)



Şekil 5. Cental Park'tan görünüm (URL-11, 2013)



Şekil 6. Boston'daki Emerald Necklace Park Sistemi (URL-12, 2013)

Yeşilyol planlaması, 19. ve 20. yüzyıl boyunca gelişen uluslararası bir yaklaşımdır (Fabos, 1995). Turner (1998)'e göre, antik kentlerdeki iki tarafı sütunlu törensel caddeler ve Ortaçağ'da iki tarafı düzenli aralıklarla ağaçlandırılmış olan 'alle'lerden sonra, 19. Yüzyılda Olmsted ve Vaux'un park yolları fikri ile 'yeşilyol' kavramı bu süreci tamamlamıştır. 1928 yılında Amerikalı bölge plancısı Benton Mc Kaye'in; ekolojik ve rekreasyonel amaçlarla planlanmış, yürüme izleriyle desteklenmiş, yeşil kuşakla bütünleşen çizgisel kentsel açık alan dizileri ve doğal koridorları erişilebilirliği arttırmıştır (Öztürk, 2004). Yeşilyol konseptinin gelişen başarısı peyzajın korunmasını teşvik etmeye, doğal ve kültürel mirası korumaya ve kamusal rekreasyona olanak sağlamasına bağlıdır (Fabos, 2004).

### 1.2.3. Yeşilyolların Amaç ve İşlevleri

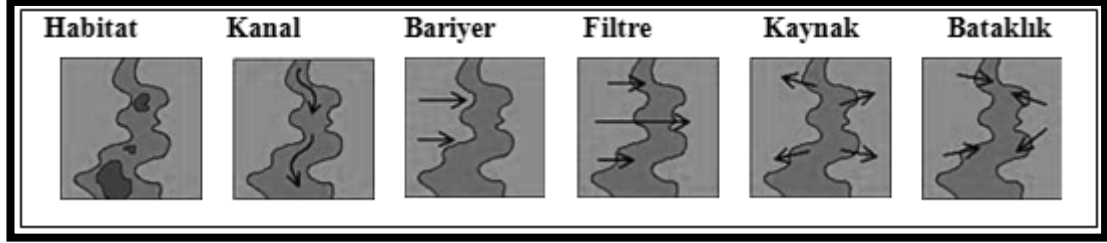
Yeşilyollar tek bir amaç için değil, birçok amaç için planlanırlar. Genellikle biyolojik çeşitliliğin korunması, kentsel gelişimin denetiminin sağlanması ve yönlendirilmesi amacıyla planlanmasının yanında rekreatif amaçlı, tarihsel ve kültürel kaynakların korunması, ulaşım, sağlık, ekonomik, yaşam kalitesi, eğitim, ekolojik ve su kaynaklarıyla ilgili olarak çok farklı işlevlere de sahip olduğu görülmektedir.

Fabos (1995) yeşilyollar için,

- Ekolojik,
- Rekreasyonel,
- Tarihi ve kültürel olmak üzere üç ana fonksiyon tanımlamıştır.



Yeşilyollar koridor olmalarından dolayı Labarree (1992)'e göre; habitat, kanal, bariyer, filtre, kaynak ve bataklık olmak üzere 6 temel işleve sahiptirler (Şekil 7):



Şekil 7. Koridor İşlevleri

### 1. Habitat Olarak Yeşilyollar



Türlerin yaşama ortamı bataklıklar, yayla ormanları ve tarlalar gibi farklı vejetasyon ve coğrafya türlerini içermektedir. Yeşilyollarda yaşam alanı sağlamak yeşilyolların büyüklüğüne, konumuna ve içinde barındırdığı doğal türlerin ihtiyaçlarına bağlıdır. Doğal bitki ve hayvan türleri için yaşam alanı olarak hizmet edecek bir yeşilyolun potansiyeli, büyüklüğüne ve çevresindeki arazinin durumuna bağlı olarak değişmektedir. Genellikle, büyük yeşilyollar daha fazla tür yaşamını desteklemektedir.

### 2. Kanal Olarak Yeşilyollar



Kanallar; hayvanların, bitkilerin ve insanların hareket ettiği su boyunca yer alan peyzaj alanlarıdır. Nehirler, kanalların en belirgin örneklerindedir. Su sedimentleri, besinleri, yaprakları, böcekleri, bakterileri ve onunla birlikte planktonları taşır. Kanal işlevi olarak diğer ayrılmış peyzaj alanlarına bağlantı sağlama yeşilyolların önemli bir fonksiyonudur. Bu tür bağlantılar, hayvanların kendi yaşam alanları için gerekli unsurlara ulaşmalarını sağlamaktadır.

### 3. Bariyer Olarak Yeşilyollar



Yeşilyollar bazı türler için kanal olarak işlev görse de, bazıları için bariyer durumundadır. Nehirler bu durum için de iyi bir örnektir. Fare gibi küçük hayvanların nehri geçmesi zor olabilir ya da nemli yaşam alanlarına rağmen daha kuru bir alanı tercih edebilir. Çit gibi çok dar koridorlar bile bazı türler için geçilmez yaşam alanı olup fiziksel bariyer etkisi sunabilmektedir.

#### 4. Filtre Olarak Yeşilyollar



Filtre, bazı parçaların geçişini engellerken diğerlerinin geçişini sağlamaktadır. Filtreleme, yeşilyolların ya uzunluğu boyunca ya da eksenine dik şekilde meydana gelmektedir. Örneğin; büyük hayvanlar nehir kıyısı boyunca uzanan yeşilyollar üzerinden karşıya geçebilirken küçük hayvanlar geçemeyebilmektedir. Benzer şekilde, bazı hayvanlar yeşilyol boyunca hareket edebilirken, bazıları yırtıcılar tarafından mağdur edilmekte ya da yaşam alanı onlar için uygun olmamaktadır. Yeryüzü ve yeraltından gelen sedimentleri ve besinleri filtreleme yeşilyolların diğer bir özelliğidir.

#### 5. Kaynak Olarak Yeşilyollar



Yeşilyollar, çevresindeki çok çeşitli alanların elde edilmesini sağlayarak kaynak işlevi görmektedir. Nehir kıyısı boyunca uzanan yeşilyollar, kurak alanların aksine suyun tek kaynağı olabilmektedir. İnsan nüfusunun yoğun olduğu alanlarda, çit ya da dik yamaçlar gibi nispeten bozulmamış alanların dar bir şerit halinde uzanması, doğal ve doğal olmayan türler için tohum kaynağı olabilmektedir.

#### 6. Bataklık Olarak Yeşilyollar



Yeşilyollar, bazı maddeler içeri girip tekrar geri çıkamadığı durumlarda ekolojik bataklık işlevi görmektedir. Belki de, yeryüzü ve yeraltındaki sediment ve besinleri yakaladıklarından dolayı bataklık olabilme özelliği yeşilyolların en önemli işlevidir.

Yeşilyolların su kaynaklarının niteliğinin korunması ve sürdürülmesinde önemli işlevleri vardır. Suyun yer aldığı koridor boyunca su kıyısı bitkileri zehirli kimyasal atıkları ve fazla besin maddelerini suya ulaştırmadan önce filtre ederler. Koridor boyunca yer verilen bitkiler ile erozyonla getirilen sedimentler, yol ve yerleşim alanlarından gelen kirleticilerin su kaynaklarını doldurma ya da akarsu yataklarını kaplaması engellenir. Diğer bir işlevi ise yeşilyol bünyesinde ıslak alan içeriyorsa, doğal su seviyesinin sağlanmasına ve akış hızının ayarlanmasına yardımcı olmaktır. Özellikle, su ve su kıyısı koridorları boyunca uzanan yeşilyollar, suyun, bitkilerin, hayvanların ve insanların hareket ve yaşam alanlarıdır (Arslan ve ark., 2004).

Yeşilyollar bağlantı sağlama fonksiyonları sayesinde sadece bir alana ait rekreasyonel faaliyetlere değil ulaşımı sağladığı diğer birçok alana ait rekreasyonel

kaynakların da değerlendirilmesine imkan verir. Yeşilyollar üzerinde daha çok yürüyüş, koşma, bisiklet sürme, kayak ile yürüme, doğayı inceleme, ata binme, köy yaşantısını seyretme gibi aktif rekreatif etkinlikler gerçekleştirilmektedir. Yeşilyolun bağlayıcılık özelliğinin getirdiği bir süreklilik, bu hareketliliği getirir ki; bu durum gerek ulaşım gerek de rekreasyonel anlamda gelişmektedir. Yeşilyollar şehirler, köyler arasında alternatif ulaşım imkanı sağlarken, kent içinde de okullar, parklar, alışveriş merkezleri, kültürel etkinlik alanları arasında kısa mesafeli yürüyüşlere olanak tanıyan alanlardır (Shafer ve ark., 2000; Kurdoğlu, 2005).

Yeşilyolların ekonomik faydaları; yeşilyollar turistlerin ilgisini çeken alanlar olup cazibe merkezleridir. Yolu kullananlar, otel, lokanta, bisiklet dükkanları, benzin istasyonları vb. yerlere para harcamaktadırlar. Yeşilyol çalışmalarının; parkların, yeşilyolların, güzergahların yakınındaki arazilerin mülk değerlerini arttırdığını göstermektedir. Yeşilyollar üzerindeki yerel yerleşimler tarafından yapılan harcamalar, yeşilyol kullanıcılarının yönettiği en az işler kadar rekreasyonu destekleyen aktivitelerle ilgili işler ve kuruluşlarca gerçekleştirilen harcamaları içermektedir (National Parks and Recreation Association, 1993; Kurdoğlu, 2005).

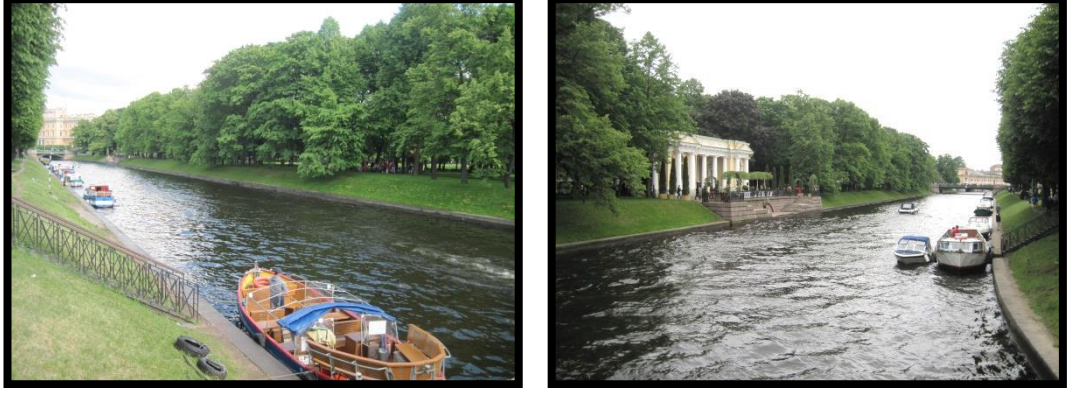
Kurdoğlu (2005)'e göre; alternatif yol güzergahları olarak yeşilyol sistemlerinin oluşturulması genellikle kentleri daha ulaşılabilir yapmakta ve toplumların yaşam kalitesini arttırmaktadır. Yeşilyollar yaşam kalitesini etkileyen potansiyel özelliklere sahiptirler. Bu alanlar temiz su sağlama potansiyelleri ve yaban yaşamının devamlılığını sağlama özelliklerinden dolayı özellikle kentlerin etrafında düzenlenirler (Smith, 1993).

Yeşilyollar doğal sistemler konusunda bilgi veren açık hava derslikleri niteliğindedir. Yeşilyollar oluşturuldukları alanların özellikleri doğrultusunda bazen ıslak alanın korunması ve iyileştirilmesi yönünde eğitici bilgiler verebilirken, bazen flora ve fauna açısından hassas alanların korunması yönünde eğitici olabilir (Flink ve Searns, 1993; Kurdoğlu, 2005).

#### **1.2.4. Yeşilyolların Sınıflandırılması**

Kökeni parkway (park yolu) ve green belt (yeşil kuşak) kavramına dayanan yeşilyollar Little (1990)'e göre beş kategoriye ayrılmıştır:

Kentsel akarsu kenarı yeşilyollar: Genellikle ihmal edilmiş veya harap olmuş şehirlerin su kenarında yeniden geliştirme projelerinin bir parçası olarak oluşturulur (Şekil 8-9).



Şekil 8. Rusya St. Petersburg Neva Nehri kıyısından görünüm (Kurt, 2012)



a

b

Şekil 9. (a) İsveç Uppsala Fyris Nehri ve (b) Mälaren Gölü kıyısından görünüm (Kurt, 2012)

Rekreasyonel yeşilyollar: Patikalar ve çeşitli akslar şeklinde diğerlerine göre daha uzun mesafede olup kanallar gibi doğal koridorlar, terk edilmiş demiryolu hatları, kamu alanları boyunca yer alırlar (Şekil 10).



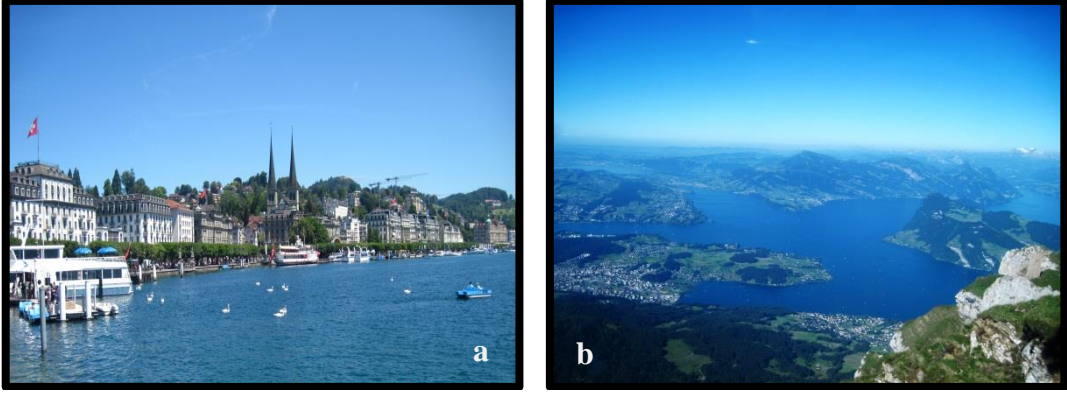
Şekil 10. (a) Rusya St. Petersburg ile (b) İsveç Stockholm'da yer alan parklardan görünüm (Kurt, 2012)

Ekolojik öneme sahip doğal koridorlar: Genellikle akarsular ve nehirler ve bazen de yükselti boyunca yer almaktadır. Bu koridorlar yaban hayatı göçlerine, tür yer değişimlerine, tırmanma ve doğa yürüyüşlerine (hiking) imkan sağlamaktadır (Şekil 11; Şekil 12).



Şekil 11. Rusya St. Petersburg-Finlandiya Helsinki demiryolu güzergahından görünüm (Kurt, 2012)





Şekil 12. (a) İsviçre Luzern Gölü kıyısı ve (b) Pilatus Dağı tepesinden görünüm (Kurt, 2011)

Manzara yolları ve tarihi yollar: Genelde bir yol, karayolu veya su yolu boyunca uzanarak yayaların ve araçların bir aks boyunca geçişlerini sağlamaktadır (Şekil 13-14).



Şekil 13. Philadelphia'daki Frankford Creek yeşilyolundan görünüm (URL-3, 2013)



Şekil 14. (a) İsviçre Rheinfall Şelalesi (b) Pilatus Dağı'ndaki manzara yolundan görünüm (Kurt, 2011)

Geniş yeşilyol şebeke sistemleri ya da ağları: Genelde temelini vadiler ve sırtlar gibi doğal arazi formlarından alarak oluşturulan yeşilyollar, çeşitli tipteki açık alan ve yeşilyolların bir araya gelmesiyle kentsel ya da bölgesel ölçekte yeşil altyapı oluşturmaktadır (Şekil 15-16).



Şekil 15. North Carolina'daki Chimney Rock State Park'tan görünüm (URL-14, 2013)



Şekil 16. İsviçre Pilatus Dağı'ndan görünüm (Kurt, 2011)

### 1.2.5. Kentsel Yeşilyollar

Kentlerde yaşam kalitesi; eğitim ve iş olanaklarına, karşılanabilir konut ve ulaşım yeterliliğine, yaşamı sürdüren ve destekleyen çevreye ve estetik nitelikleri baskın bir kent peyzajına bağlıdır. Sorunların çözümü, sosyal, ekonomik, ekolojik, kültürel kriterlerin ele alındığı entegre gelişme planlarının uygulanmasıyla mümkün olabilir (Arslan, 1996).

Arslan (1991)'e göre; günümüzde kentlerin yayılmasını olabildiğince engellemek, kent yakın çevresinde tarım topraklarını koruyabilmek, kent halkına kısa mesafede rekreasyon ve oyun alanları olanakları sağlamak amacıyla yeşil kuşakla çevrilmesi önerilmektedir (Arslan ve ark., 2004).

Kentsel alanlar, biyolojik çeşitliliğe önemli ölçüde katkıda bulunan zengin bitki örtüsü içerebilir, ama kentsel alanların yayılmasından dolayı doğal ortamların izolasyonu ve yok olması, biyolojik çeşitliliği ve gelişmedeki ruhsat sınırlarını tehdit etmektedir. Kentsel yeşilyollar aracılığıyla sağlanan bağlantılar, biyolojik çeşitliliği korumaya yardımcı olan koridorları ve doğal yaşam alanlarını sunar (Kong ve ark., 2010).

Yeşilyollar, insanları otomobillerinden dışarı çıkarıp peyzaj içine sokmayı hedefleyen kentleri kasabalara; insanları doğaya entegre eden ülkenin bir ucundan diğer ucuna kadar bağlantı sağlayabilecek bir açık yeşil alan kurgulanmasıdır. Mekanları daha yaşanabilir ve etkin kılan bir olgudur. Yeşilyollar ile insanların içinde bulunmaktan zevk alacakları ve bazı etkinlikler gerçekleştirebilecekleri çizgisel parklar, açık mekanlar, kent içindeki korunmuş doğal alanlar, taşra ya da kırsal alanlar ile kurulan yeşil bağlantılardır (Arslan ve ark., 2004).

Kurdoğlu (2005)'e göre; özellikle kentlerde oluşturulan yeşilyollar bir yerden başka bir yere motorsuz ulaşımı sağlayan çok farklı tip kullanıcı gruplarına sahiptirler. Genelde yayalar, bisiklet sürücüleri ve engelliler tarafından kullanılan, alanın imkanları doğrultusunda ata binme, paten kayma, kayak yapma gibi etkinliklerde bulunan kullanıcı tipleri de bulunmaktadır. Çeşitli tipteki yeşilyol kullanıcıları şu şekilde tanımlanmaktadır:

- Yeşilyolları günlük işe ve okula gidiş gelişlerde veya toplu taşıma araçlarının duraklarına gidip gelirken kullanan insanlar ile
- Okula gidiş gelişlerde yolu kullanan öğrenciler,
- Yolu alışveriş mekanlarına, spor tesislerine ve diğer boş vakit aktivitelerinin yapıldığı merkezlere giderken kullanan insanlar,
- Yaşlılar, çocuklar gibi 'zarar görmeye açık' olarak tanımlayabileceğimiz insanlar trafik yolundan ayrılmış olan bu yolu kullanarak daha güvende seyahat edebilmektedirler,
- Yolu kullanan çocukların, bisiklet sürmeyi ve paten kaymayı öğrendikleri alanlardır,
- Yürüyüşçüler tarafından boş vakitlerinde kullanılan yollardır (European Commission, 1998).



Flink ve Searns (1993)'e göre, genellikle kent merkezinde yer alan yeşilyollar işe giden insanlar ve çocuklar için güvenli, alternatif ve motorize olmayan rotalar oluştururlar. Diğer yeşil alanlarda olduğu gibi yaşam kalitesini artıran yeşilyollar turizmi teşvik ederler, yakın çevrelerindeki arazi ve mülklerin değerini artırırılar, çevrelerinde yerleşecek yeni sakinler oluştururlar (Öztürk, 2004) (Şekil 17).



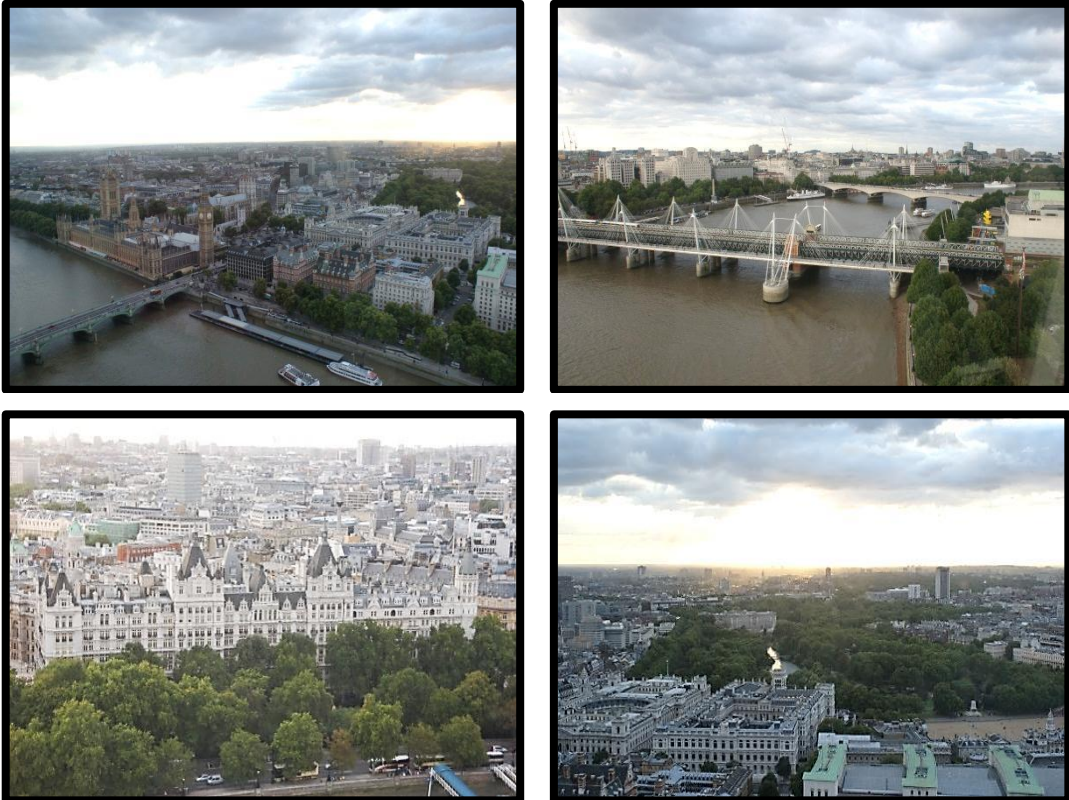
Şekil 17. (a) Indian Creek, (b) Viyana-Prag ile (c) Brooklyn-Queens Yeşilyolları'ndan görünüm (URL-15-17, 2013)

Kentler doğal ve insan yapımı kimlikleri ile tanımlanırlar. Kentler kendi sosyal yapısı, yaşam koşulları ile tanımlanmış olsa da; İstanbul Boğazı, Venedik kanalları gibi coğrafi özellikleri ile de kimlik kazanırlar (Şekil 18-21). Bazı kentler binaları, yapıları, parkları ve meydanları (Moskova Kremlin Sarayı, Paris Eiffel Kulesi, Venedik Saint Marco meydanı); bazıları da sosyo-kültürel özellikleri (Rio karnavalı, Venedik vals) ile anılırlar. Kentlerin kültürel kimliği ise; çevresel ve sosyal kimliğinden oluşur. Kültürel kaynaklar kaybolduğu zaman, kültürel kimlik de kaybolur. Kent kimliğinin olmaması, monotonluk ve tekdüzeliği beraberinde getirir. Kent kimliğinde her kentte hakim olan aynı mimari anlayış artık ortadan kaldırılmıştır. Yeni kentleşme konseptinde; kültürel, tarihi ve

doğal alanların sürdürülebilir olması ve bu alanların kullanılabilirliğine imkan tanınması için en çok tercih edilen planlama süreci yeşilyol planlamasıdır. Yaya yolları ve yürüme yeşilyol planlama kavramının bileşenleridir (Beyhan, 2004; Hoşgör ve Yiğiter, 2006; Kurdoğlu ve ark., 2010).



Şekil 18. Fransa Seine Nehri'nden görünüm (URL-18, 2013)



Şekil 19. İngiltere Thames Nehri'nden görünüm (Kurdoğlu, 2009; Kalın, 2009)





Şekil 20. İsviçre Zürih Gölü kıyısından görünüm (Kurt, 2011)

Kentlerde kültürel süreklilik için kültürel kimliği tanımlamak önemlidir. Globalleşen dünyada bazı kentler, sadece koruma alanlarında kendi kültürel kimliklerini yansıtırlar. Ama insanların günlük yaşamlarında çoğunlukla şehri yaşayarak tarihi ve kültürel bilgileri öğrendikleri ise bir gerçektir. Yani yeşilyollar bu alanları kullanmak isteyen insanlara imkan tanımaktadır (Hoşgör ve Yiğiter, 2006). Çalışma alanı olan Amasya kenti, tarihi ve kültürel değerlere sahip olup kentte yapılacak yeşilyol planlaması ile tarihi ve kültürel süreklilik sağlanacaktır (Şekil 21).



Şekil 21. Amasya Yeşilirmak Nehri kıyısından görünüm (Kurt, 2013)

## 2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

### 2.1. Alanın Tanıtımı

Araştırma alanı olarak, mücavir alan sınırları içerisindeki geleneksel Osmanlı Evi örneklerinin Yeşilırmak Nehri ve Vadisi boyunca yer aldığı, tarihi kent dokusu ile doğal ve kültürel değerlerin yoğun olarak bulunduğu Amasya il merkezi seçilmiştir.

#### 2.1.1. Konum

Amasya ili, Karadeniz Bölgesi'nin Orta Karadeniz Bölümü'nün iç kesiminde  $35^{\circ} 00'$  ve  $36^{\circ} 30'$  Doğu Boyamları,  $40^{\circ} 15'$  ve  $41^{\circ} 03'$  Kuzey Enlemleri arasında kalan  $5.690 \text{ km}^2$  lik bir alana sahiptir. Doğu'da Tokat ve Yozgat illeri, kuzeyde Samsun ili, batıda Çorum ili ve güneyde Tokat ili ile çevrilidir. İl genelinin deniz seviyesinden yüksekliği (rakım) 1.150 metre, il merkezinde ise 412 metredir (URL-19, 2013; Anonim 2010/a).



Şekil 22. Çalışma alanı

Çalışma alanının sınırları kuzeyde E-80 karayolu, güneyde Amasya-Erzincan karayolu üzerinde yer alan Helvacı Mahallesi, doğuda Kirazlıdere-Savadiye-Sofular-Şehirüstü Mahalleleri, batıda ise Şeyhçui-Kurşunlu-Şamlar-İhsaniye Mahalleleri ile Amasya Kent Ormanı ve Kral Kaya Mezarları olarak belirlenmiştir. Ayrıca, Bahçeleriçi-Hacı İlyas-Ellibeşevler-Hatuniye-Üçler-Hızırpaşa-Akbilek-Hacı İlyas Mahalleleri de çalışma alanı sınırları içerisinde yer almaktadır (Şekil 22).

### 2.1.2. Doğal Özellikler

Araştırma alanının yer aldığı merkez ilçenin jeomorfolojisi, jeolojik yapısı, iklimi, toprak özellikleri, bitki örtüsü, akarsuları ve bitki örtüsü incelenmiştir.

#### 2.1.2.1. Jeomorfoloji

Amasya kenti ve çevresinin genel görünümünde, dağlar ve dağları derin bir şekilde yaran vadiler dikkat çeker. İl topraklarını bir uçtan bir uca geçen Yeşilirmak Vadisi ve kolları boyunca, ovalar ve dar boğazlar yer almaktadır (Anonim, 2007/a).

Çalışma alanında, kente hayat veren Yeşilirmak Nehri ile Yeşilirmak Vadisi boyunca yükselen, il merkezinin kuzeyini kapsayan Harşena Dağı bulunmaktadır (Şekil 23). Kent genelde engebeli arazilerden oluşmaktadır. Yeşilirmak Vadisi, ildeki en önemli ve uzun vadi olup çok verimli alüvyal topraklardan oluşmaktadır.

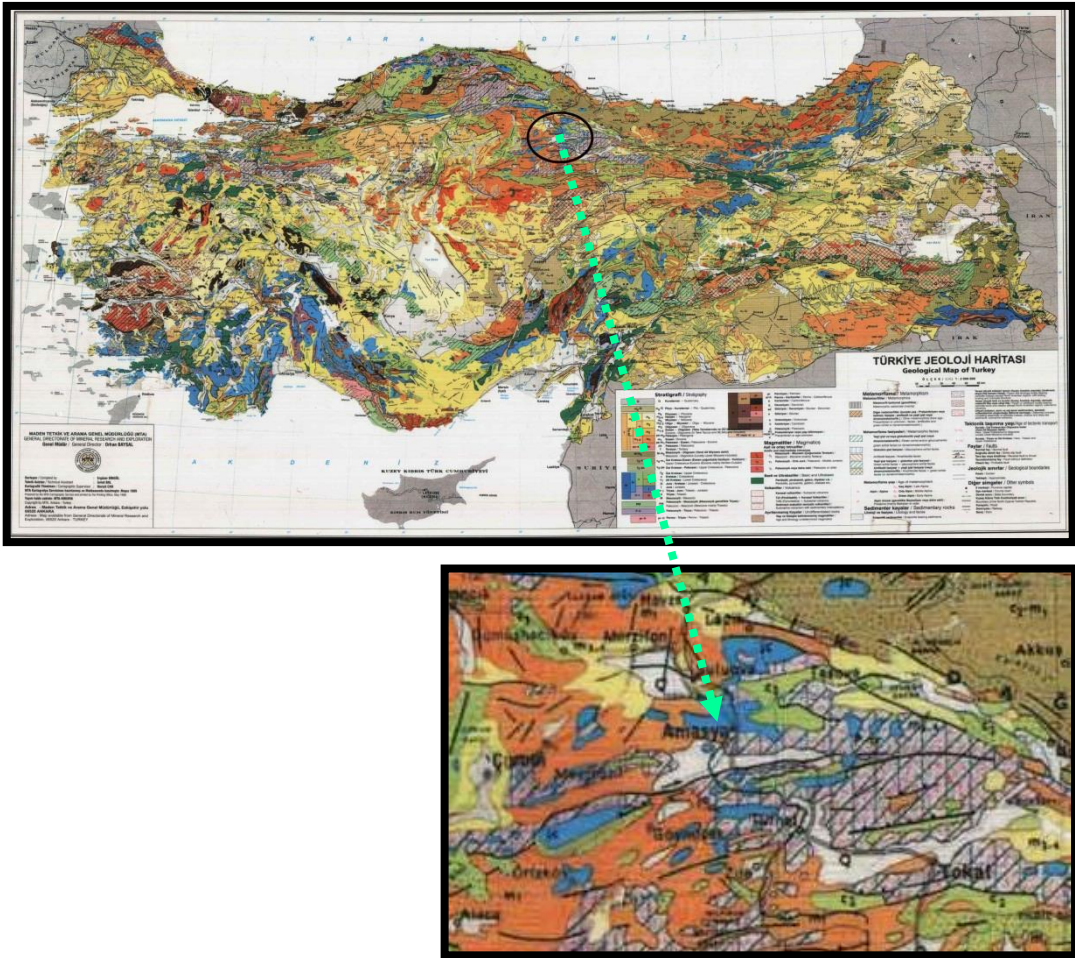


Şekil 23. Yeşilirmak Nehri ve Vadisi (Kurt, 2013)



### 2.1.2.2. Jeolojik Yapısı

Amasya ve çevresi çok farklı jeolojik dönemlerde birbirinden çok farklı ortamlarda gelişmiş kaya toplulukları ile zengin ve oldukça karmaşık bir jeolojik yapıya sahiptir. Bölgede gözlenen kaya birimleri yaklaşık 430 milyon yıl önce oluşmuş ve başkalaşıma uğramış kayalardan günümüzde ovalarda çökelen alüvyona kadar uzanmaktadır. Bölge jeolojisi Paleozoyik yaşlı dayanıklı metaformik (başkalaşım) kayalardan havza içlerinde ve akarsu yataklarında oluşmuş güncel zayıf birimlere kadar uzanan geniş bir yelpazede kaya topluluklarına sahiptir. Bu kaya toplulukları arasındaki sınırlar çoğunlukta eski tektonizmaya bağlı olan yapısal hatlar kontrolündedir. Güncel çökeltiler ise aktif faylarla kesilir (Ak ve ark., 2013) (Şekil 24).



Şekil 24. Amasya ili jeoloji haritası (URL-19, 2013)

### 2.1.2.3. Toprak Özellikleri

İklim, topoğrafya ve ana madde farklılıkları nedeniyle Amasya ilinde çeşitli toprak grupları oluşmuştur. Büyük toprak gruplarının yanı sıra toprak örtüsünden yoksun bazı arazi tipleri de görülmektedir (Ak ve ark., 2013).

### 2.1.2.4. İklim

Amasya bulunduğu konum itibarıyla Karadeniz iklimi ile karasal iklim arasında bir geçiş iklimine sahiptir. Yazları karasal iklimi kadar kurak, Karadeniz iklimi kadar yağışlı değildir. Kışları ise Karadeniz iklimi kadar ılıman, karasal iklimi kadar sert değildir. Bu geçiş iklimi, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü yayınlarından Türkiye Klima Atlası'nda 'Karadeniz Ardı İklimi' diye adlandırılmaktadır (URL-19, 2013; Anonim, 2011).

Yıllık ortalama sıcaklık  $13.9^{\circ}\text{C}$ 'dir. Sıcaklığın yıl içerisindeki dağılımında ortalama sıcaklık Mayıs ayında  $18^{\circ}\text{C}$ 'yi aşar ve aylık ortalama değerler Eylül ayını da içine alarak bu değerlerin üstünde kalır. Yaz aylarında ortalama sıcaklık  $30^{\circ}\text{C}$ 'yi aşar. Sıcaklığın zaman zaman daha yüksek değerlere çıktığı görülür. Gündüz ile gece arasındaki farklar  $14-16^{\circ}\text{C}$  arasındadır. Yıllık ortalama yağış miktarı 451.1 mm., ortalama yağışlı gün sayısı 104 olup en fazla yağış alan mevsim kıştır. İlkbaharda azalarak devam eden yağış Temmuz ayında büyük düşüş gösterir. En az yağış ağustos ayında düşer. Eylül ayından itibaren yağışlar artarak devam eder. Yaz mevsiminde yağışlı gün sayısı 2-7 gün arasındadır. Ortalama aktüel basınç 967.6 milibardır. İl merkezinde yıllık ortalama nispi nem %57'dir (URL-21, 2013; Anonim 2010/a). Aşağıda Amasya Meteoroloji İstasyonu'ndan alınan 1970-2011 yılları arasındaki rasat sonuçları verilmiştir (URL-21, 2013) (Tablo 1).

Tablo 1. Amasya meteoroloji istasyonu 1975-2010 yılları arası iklim verileri (Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, 2013)

Amasya	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Ortalama Sıcaklık (°C)	2,5	4,4	8,4	13,6	17,8	21,6	24,1	23,9	20,1	14,7	8,3	4,3
Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	6,8	9,5	14,5	20,2	24,8	28,5	31,0	31,1	27,7	21,7	14,2	8,4
Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	-1,2	0,2	2,7	7,1	10,6	14,1	16,5	16,4	12,7	8,5	3,5	0,7
Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	2,1	3,1	4,6	5,8	7,6	9,1	9,8	9,4	7,7	5,0	3,2	1,9
Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	11,8	10,9	12,2	13,4	12,6	8,7	4,0	3,4	5,1	8,2	9,8	12,4
Ortalama Yağış Miktarı (kg/m <sup>2</sup> )	45,4	35,3	43,2	59,3	51,1	37,6	17,5	10,8	21,4	40,0	47,1	53,9
Ortalama Sıcaklık (°C)	2,5	4,4	8,4	13,6	17,8	21,6	24,1	23,9	20,1	14,7	8,3	4,3
En Yüksek Sıcaklık (°C)	21,3	21,8	31,2	35,8	37,5	41,8	45,0	42,2	40,3	36,0	29,7	22,9
En Düşük Sıcaklık (°C)	-21,0	-20,4	-15,3	-5,1	0,1	4,8	8,5	8,8	3,0	-2,7	-5,6	-12,7



### 2.1.2.5. Su Varlığı

Çalışma alanı sınırları içerisindeki en önemli akarsu Yeşilirmak Nehri olup uzunluğu 1.151 metredir. Yeşilirmak Sivas'ın Köse Dağı'ndan doğar, Amasya'nın içinden geçerek Samsun topraklarından Çarşamba'dan Karadeniz'e dökülmektedir. Yeşilirmak Nehri'nin Tersakan Çayı, Kelkit Çayı ve Çekerek olmak üzere 3 önemli kolu vardır (URL-19, 2013; Anonim, 2007/b). Amasya kentine karakteristiğini kazandıran ana öğelerin başında Yeşilirmak gelmektedir (Şekil 25).

Amasya'nın Merkez ilçe dahil olmak üzere 7 ilçesi bulunmaktadır. Bu ilçelerden Merkez (çalışma alanı), Göynücek, Gümüşhacıköy, Merzifon, Suluova ve Taşova Yeşilirmak Havzası içerisinde yer almaktadır (URL-22, 2013).

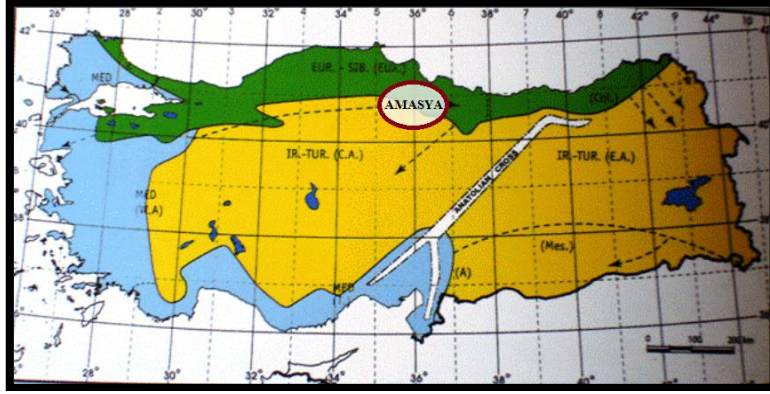


Şekil 25. Amasya ilinin yer aldığı Yeşilirmak Havzası'nın su kalitesi haritası (URL-23, 2013)

### 2.1.2.6. Bitki Varlığı

Araştırma alanı, Türkiye florasındaki grid sistemine göre A5/A6 karelerine girmektedir. Bitki coğrafyası yönünden ise, Türkiye'nin üç flora bölgesinden Euro-Siberian flora bölgesinin Ökşin alanı ile İran-Turan flora bölgesinde yer almaktadır (Şekil 26). Türkiye'deki Euro-Siberian flora bölgesi, Ordu'daki Melet ırmağının sınır oluşturduğu iki alt flora alanına ayrılır ve Melet ırmağının doğusunda kalan alan Kolşik kesimi, batısında kalan alan ise Ökşin kesimi oluşturur. Ökşin kesim Kuzey Anadolu'yu içine alarak, Kafkasların batı bölümüne kadar uzanır. Ökşin alanda; çoğunluğu kışın yapraklarını

döken, yayvan yapraklı orman formasyonu hakimdir. İran-Turan flora bölgesi ise; kışları soğuk ve kar yağışlı, yazları sıcak ve kurak, karasal özelliklerin baskın olduğu bir iklim sahasıdır. Bu bölgenin hakim olduğu yerler, genellikle alçak kesimler doğal step alanları olup otsu türler ve odunsu çalılarla kaplıdır. Yüksek kesimler ise kurakçıl karakterli meşe ve ardıç ormanları görülmektedir (Avcı, 2005).



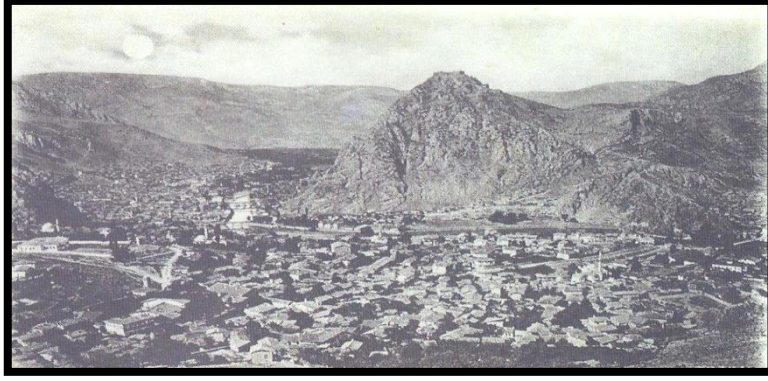
Şekil 26. Çalışma alanının Türkiye'nin Flora bölgeleri haritasında gösterimi (URL-24, 2013)

Kentin bulunduğu konumu ve sahip olduğu geçiş iklimi özellikleri bitki örtüsüne de yansımaktadır. Kent, etnobotanik açıdan ve çeşit bakımından çok zengindir. Karasal iklim ve Karadeniz iklimi özelliklerine bağlı olarak bitki örtüsü kuzey bölgelerde tahrip edilmemiş ormanlıklardan oluşurken, ilin güneyinde karasal iklimin bitki örtüsü olan geniş stepler yer almaktadır (Anonim, 2010/b; Anonim, 2007/b). Sarıçam, karaçam, kayın ağaçlarından oluşan ve 1000-1850 metre arasında yayılış gösteren ormanlar en yaygın bitki örtüsüdür. Maki bitki örtüsü, daha çok Yeşilırmak vadisi ile vadinin 400-850 metrede yayılış gösterir. Ormanların bozulması ile meydana gelen bir diğer bitki örtüsü stepler (bozkır) olup genellikle 350-800 metre arasında yaygındır (Anonim, 2012/a).

### 2.1.3. Tarihi ve Turistik Varlıklar

#### 2.1.3.1. Tarihçe

Amasya Orta Karadeniz Bölgesi'nde, bir vadi içerisinde, Yeşilırmak kenarında, Harşena Dağı eteklerinde kurulmuş antik bir kenttir (Doğanbaş, 1996) (Şekil 27).



Şekil 27. Amasya şehrinin tarihi görünümü (Didilyan, 1899)

7500 yıllık bir tarihe sahip olan Amasya Anadolu'nun en eski yerleşim merkezlerinden biridir. Kentin tarihi M.Ö. 4000 yıllarına kadar uzanmaktadır. Amasyalı bir Yunan tarihçisi olan Strabon'a göre Amasya ismi, burada yaşamış olan bir Amazon kraliçesi olan Amasis'den gelmektedir. Bulunan Yunan ve Roma sikkelerinde görüldüğü üzere isim zamanla Αμάσεια, Amaseia, Amassia ve Amasia olarak değişmiş ve sonunda Türkler Amasya olarak adlandırmışlardır (Anonim, 2010/a; URL-25, 2013).

İlk yerleşimin M.Ö. 5.500 yıllarına kadar uzandığı belirlenen Amasya; Antik Çağ'dan günümüze kadar geçen zaman içerisinde Hitit, Frig, Kimmer, İskit, Pers, Roma, Bizans, Danişmend, Selçuklu, İlhanlı ve Osmanlı başta olmak üzere 17 medeniyete ev sahipliği yapmıştır (URL-26, 2013). Ünlü halk kahramanı Ferhat'ın dağı delip şehre su akıttığı eski kemerler de bu şehirde yer almaktadır. Ferhat su kemerleri, efsaneye göre Şirin'in aşkı uğruna Ferhat tarafından yapılmıştır. Osmanlılar döneminde ise birçok şehzade Amasya'da eğitim görmüş ve valilik yapmıştır. Bu yüzden Amasya 'Şehzadeler Şehri' olarak da anılmaktadır (Anonim, 2011) (Şekil 28).



Şekil 28. Amasya kentinin 1914 yılındaki görünümü



Tarihin akışı içerisinde önemli roller üstlenen Amasya, Kurtuluş Savaşı sırasında yine ön plana çıkmıştır. 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun’da başlayan Milli Mücadelenin ilk adımı, 12 Haziran 1919 tarihinde Mustafa Kemal Atatürk’ün Amasya’ya gelmesiyle devam etmiştir. Kurtuluş mücadelesinin planları hazırlanmış, Erzurum ve Sivas kongrelerinin toplanmasına burada karar verilmiş, 22 Haziran 1919 tarihinde yayınlanan “Amasya Tamimi” ile “Milletin İstiklalini yine Milletin Azim ve kararı kurtaracaktır.” Denilerek Milli Mücadele burada fiiliyata geçirilmiştir. Bu itibarla, Amasya; Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunda da ilk önemli adımın atıldığı yer olmuştur (Anonim, 2010/a) (Şekil 29).



Şekil 29. Amasya kentinden görünüm (Özden, 2004; Babacan, 2012)

### 2.1.3.2. Tarihsel Özellikler

#### 2.1.3.2.1. Tarihi Amasya (Yalıboyu) Evleri

Dernschwam Seyahatnamesi’nde Amasya’da yaptığı gözlemlerde Amasya evleri hakkında bilgi vermiştir. Hans Dernschwam, Macar devletinin Osmanlı İmparatorluğu’na gönderdiği yıllık vergiyi getirmek üzere gelen heyette bulunan birisidir. O tarihlerde (1553), Osmanlı Padişahı Kanuni Sultan Süleyman, İstanbul dışında Amasya’da

bulunduğu için, Amasya'ya gelen Macar heyeti ve Dernschwam, seyahatinde İstanbul'dan Amasya'ya arabalarla 30 günde geldiklerini yazmaktadır. Dernschwam '...Vadinin iki tarafında kurulmuş olan Amasya, kerpiçten yapılmış, kırlangıç yuvası gibi birbiri üstüne yığılmış evlerden meydana gelmiş fakir bir şehir...'diyerek gözlemlerini aktarmıştır (Doğanbaş, 1996).

Çalışma alanında yer alan Tarihi Amasya (Yalıboyu) Evleri, Yeşilirmak kenarında, tarihi sur duvarları üzerine, ahşap çatkı arası, kerpiç dolgulu olarak inşa edilmişlerdir (Şekil 30). Kıрма ya da beşik çatı üzeri, oluklu kiremitle örtülü bir biçimde düzenlenmiş olan ve geleneksel Osmanlı evinin bitin özelliklerini bünyesinde taşıyan bu evler, Amasya'nın tarihsel kimliğiyle uyumlu bir görünüm arz etmektedir. Evler genellikle yan yana, sırt sırta ve bitişik nizamda, bodrum üzeri tek kat ya da iki katlı, yol zemininden nehir tarafından yer yer 3 kat olarak düzenlenmişlerdir. Genellikle avlulu ve bahçelidir. Bahçe, harem ve selamlık arasında kalmakta, burada ocak ve su kuyusu bulunmaktadır. Amasya evlerinde gerek iç gerekse dış mekanlarda yer alan bütün birimler arasında kesintisiz bir bağlantı söz konusu olup bu bağlantı birimini tamamlayıcı niteliktedir. Konutların ikinci kat uygulamaları genellikle dışa taşkın, cumbalı olarak yapılmaktadır. Bununla, hem ev planında simetri sağlanmış hem de daha fazla yer kazanılması hedeflenmiştir. Özellikle Yalıboyu'nda, tarihi sur duvarı üzerine yapılmış olan konutlarda, bu durum çarpıcı bir şekilde görülmektedir (Anonim, 2008; Anonim, 2010/c).



Şekil 30. Yalıboyu evlerinden görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.3.2.2. Kral Kaya Mezarları

Amasya’da doğmuş ve yetişmiş olan ünlü Coğrafyacı Strabon (M.Ö. 60-M.S. 19) yazmış olduğu Geographika (Coğrafya)’ sında Amasya’yı anlatırken, ‘Benim şehrim’ diye başlıyor sözlerine ve şu sözlerle Amasya’yı anlatıyor: ‘...İçinden İris (Yeşilirmak) nehrinin aktığı geniş ve derin bir vadide kurulmuştur. İnsan emeği ve tabiatı buraya hem şehir, hem de kale karakterini fevkalade bir şekilde sağlamıştır. Çünkü burası yüksek ve çok sarp bir kaya olup, dimdik nehre doğru iner ve nehir tarafında, şehrin kurulmuş olduğu yerde, sahilde bir duvar ve her iki tarafta da sivri tepelere doğru uzanan duvarlar vardır...’ Ve devamında; ‘...Bu tepeler iki tane olup tabii bir şekilde birbirlerine bağlıdırlar ve muhteşem birer kule halinde yükselmektedirler. Bu çevre içinde kralların hem sarayları hem de mezar anıtları bulunur...’ diye anlatmaktadır (Doğanbaş, 1996).

Helenistik Dönemde, Amasya’yı İÖ. 333’den İÖ. 26’ya kadar başkent olarak kullanılan Pontus Krallarına ait olan Kral Kaya Mezarları, Amasya Kalesi eteklerinde düz bir duvar gibi dikine uzanan kalker kayalara oyularak, anıtsal boyutta mezar odası olarak yapılmıştır. Mezarların çevreleri oyularak ana blok kayadan tamamen ayrılmış ve kaya bloklarına merdivenlerle bağlanmışlardır. Yeşilirmak Vadisi boyunca, irili ufaklı 21 mezar olduğu bilinmekle birlikte bunlardan sadece birkaç tanesi günümüze gelebilmiştir. Mezarlar yapı ve büyüklükleri itibarıyla kente hakim noktadadırlar (Anonim, 2007/b; Anonim, 2010/c) (Şekil 31).



Şekil 31. Kral Kaya Mezarlarının görüntüsü (Kurt, 2013)



### 2.1.3.2.3. Amasya Kalesi

Amasya Kalesi, Amasya il merkezinin kuzeyini kapsayan Harşena Dağı üzerindedir. Harşena Kalesi adıyla da bilinir. Amasya Kalesi'nin inşa edildiği kaya denizden 700, Yeşilirmak'tan ise 300 metre yüksekte bulunmaktadır. Bazı tarihçilere göre kaleyi Pontus kralı Mithridates yaptırmıştır. Bazılarına göre; Kumandan Karsan veya Harsana yaptırdığı için kale Harşana / Harşena ismini almıştır. Kalenin dört kapısı, kale içinde Cilanbolu adlı su kuyusu, sarnıç ve zindan bulunmaktadır. Kalenin tepe noktası kesme, sur duvarı moloz taşlardan yapılmıştır. Kaleden 70 m. aşağıda Yeşilirmak'a ve Kral Mezarları'na kadar uzanan M.Ö. 3. yüzyıla ait merdivenli yer altı yolu, burç ve cami kalıntıları vardır (Anonim, 2011; URL-27, 2013) (Şekil 32).



Şekil 32. Amasya Kalesi genel görünüm, akşam görüntüsü, kuzey cephesi görünümü, kuzey cephesinin akşam görünümü (Kurt, 2013)

Kale, İçeri Şehir (Hatuniye Mahallesi), Kızlar Sarayı ve Yukarı Kale (Harşena) olmak üzere üç bölümden oluşur. Yeşilirmak kıyısı boyunca, İstasyon Köprüsü ile

Hükümet Köprüsü arasında uzanan yaklaşık 800 metrelik alanı kaplayan Hatuniye Mahallesi'nde Yeşilirmak'ın kuzeyinde yükselen antik sur duvarları üzerinde Amasya evleri, hamamlar ve camiler inşa edilmiştir (Anonim, 2010/c) (Şekil 33).



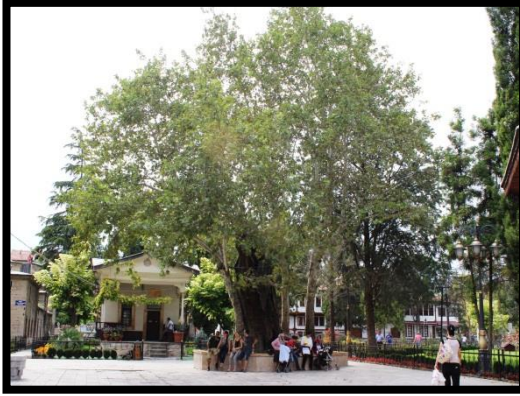
Şekil 33. İçeri Şehir'den görünüm (Kurt, 2013)

#### 2.1.3.2.4. Sultan II. Beyazid Külliyesi

17.yüzyıl gezginlerinden olan Evliya Çelebi, seyahatnamesinde II. Beyazid Camii'nin 'çok güzel bir cami' olduğunu, derinliği ve genişliğinin yüzer ayak olduğunu, mihrap, minber ve müezzin mahfilinin çok sanatlı inşa edildiğini ifade etmiştir (Doğanbaş, 2010).

Sultan II. Bayezid adına 1485-1486 yılında Amasya Valisi Şehzade Ahmed tarafından; cami, medrese, imaret şadırvan ve çeşmeden müteşekkil külliye olarak yaptırılmıştır. Caminin mimarı Şemseddin Ahmed'dir. İki büyük kubbe ile örtülü olan caminin mihrap, minber ve taç kapısı beyaz mermerden özenli bir biçimde yapılmıştır. Külliye, ters T planlı iki minareli camisi ile üslup olarak zaviyeli camilerden külliyele geçişi simgeleyen Osmanlı mimarisinin karaktersitik yapıları arasında yer almaktadır. Pencere kapaklarının ahşap kanatları 15. yüzyıl künde karı sanatının en güzel örneklerindedir. Caminin batısında, U planlı revaklı açık avlulu, 18 küçük odası bulunan medresesi, doğusunda L planlı imareti bulunmaktadır. Her iki minare hizasında bulunan yaşlı çınar ağaçlarının külliye ile yaşıt olduğu tahmin edilmektedir (Anonim, 2008; Anonim, 2011) (Şekil 34).

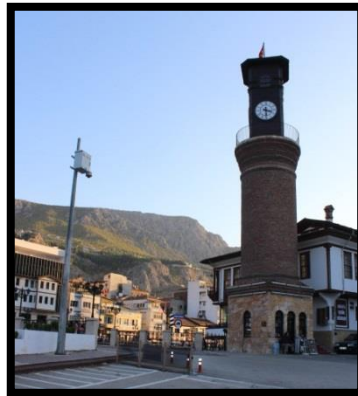




Şekil 34. II. Beyazıd Külliyesi'nin üstten görünüşü, bahçesinde yer alan anıt ağaçlar (Kurt, 2013)

#### 2.1.3.2.5. Saat Kulesi

1865 yılında Amasya Valisi Ziya Paşa tarafından yaptırılmıştır. 1940 yılında Yeni Köprü (Hükümet Köprüsü) yapılırken yenisini yaptırmak düşüncesi ile tarihi saat kulesi yıktırılmış, 2002 yılında yeniden inşa edilmiştir (URL-28-29, 2013) (Şekil 35).



Şekil 35. Saat Kulesi'nden görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.3.2.6. Bimarhane (Darüşşifa)

Kentte Pirinçci Mahallesi'nde Pirinçci Caddesi'nde yer alır. İlhanlı döneminden günümüze ulaşan tek yapıdır. İlhanlı hükümdarı Sultan Mehmet Olcaytu ve hanımı Ilduz Hatun adına 1308 yılında yaptırılmıştır. Dikdörtgen planlı, açık avlulu, eyvanlı, kenarlarda tonoz örtülü mekanları bulunan tipik Selçuklu medrese planına sahiptir. Tıp medresesi olarak kullanılan eserin taç kapısı, dönemin taş işlemeciliğini yansıtan giriş detaylarının güzelliği ile ünlüdür. Bimarhane'de ünlü hekimler görev yapıp öğrenci yetiştirmiş ve hasta bakmıştır (Anonim, 2008; Anonim, 2011) (Şekil 36).



Şekil 36. Bimarhane'den görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.3.2.7. Şehzadeler Müzesi

Yalıboyu'nun en eski köprülerinden Alçak Köprü'nün sol başında, Kral Kaya Mezarlarının eteklerinde, Yeşilirmak'ın kıyısındaki eski sur duvarları üzerinde kurulu iki katlı ahşap bina Şehzadeler Müzesi olarak tasarlanmıştır. Müzenin alt katında Amasya'da valilik yapan fakat sultan olma fırsatını bulamayan şehzadelerin balmumu heykelleri, üst katta ise Amasya'da valilik yapıp sonra Osmanlı Devleti'nde sultan olan (Şehzade) padişahların balmumu heykelleri sergilenmektedir. Müze, Amasya'ya gelen turistlerin önemli ziyaret yerlerindedir (Anonim, 2010/b; Anonim, 2010/c) (Şekil 37).



Şekil 37. Şehzadeler Müzesi'nden görünüm (Kurt, 2013)

#### 2.1.3.2.8. Hazeranlar Konağı Etnografya Müzesi

Hazeranlar Konağı, Yeşilırmak sahil şeridinde, Roma Dönemi kale surları üzerinde yer alır. 19.yy sivil mimarlık örneği yapıları arasında özel bir yere ve öneme sahiptir. Dört eyvanlı, orta sofalı planı ile Osmanlı Dönemi yöresel sivil mimari eserlerinin özelliklerini yansıtan en güzel yapılardan birisidir. Antik dönem sur duvarları üzerine, bodrum üzeri, iki katlı ahşap çatkı arası kerpiç dolgulu olarak yapılmıştır. Konak, haremlik ve selamlık olarak iki bölüm halinde düzenlenmiş olup dört eyvanlı, iç avlulu, dışa kapalı yapı tipindedir. Müzenin alt katı Güzel Sanatlar Galerisi, üst katı ise etnografik eserlerin teşhir edildiği 'Müze-Ev' olarak kullanılmaktadır (Anonim, 2008; Anonim, 2010/c) (Şekil 38).



Şekil 38. Hazeranlar Konağı Etnografya Müzesi'nden görünüm (Kurt, 2011)



### 2.1.3.2.9. Maket Amasya Müzesi

Maket Müze, II. Beyazıd Külliyesi'nin bir bölümünü oluşturan imarethane binasıdır. Yaklaşık 300 m<sup>2</sup> genişliğindeki bu salona, Amasya'nın neredeyse yüzyıl önceki hali 1/150 ölçeğinde küçültülerek yeniden inşa edilmiştir. Maket şehir, 1914 yılında çekilmiş bir fotoğraftan yararlanılarak yapılmıştır (Anonim, 2010/c). Kente gelen turistlerin uğradıkları noktalardan birisidir (Şekil 39).



Şekil 39. Maket Amasya Müzesi'nden görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.3.2.10. Amasya Arkeoloji Müzesi

Amasya Müzesi, kent ve çevresi için tarihsel bir dökümdür. Müzede, Kalkolitik Çağ'dan itibaren Tunç Çağı, Hitit, Urartu, Frig, İskit, Pers, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerine ait 12 ayrı medeniyetin eserleri ile mumyalar olmak üzere 23 bin eser muhafaza edilmektedir. Müze binasının batısında bulunan müze bahçesi içerisinde Hitit, Helenistik, Roma, Bizans, İlhanlı, Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerine ait taş eserler sergilenmektedir. Müzenin bahçesinde bulunan ve Selçuklu Sultanı I. Mesud'a ait olan türbe içerisinde İlhanlılar dönemine ait 14. yy'dan kalma mumyalar sergilenmektedir. Müzede toplam sekiz adet mumya bulunmaktadır (Anonim, 2010/b; Anonim, 2010/c) (Şekil 40).



Şekil 40. Amasya Arkeolojik Müzesi'nden görünüm (Kurt, 2011)

### 2.1.3.2.11. Ferhat ile Şirin Aşıklar Müzesi

Çalışma alanı sınırları dahilinde 'Ferhat Su Kanalı' olarak bilinen Ferhatarası mevkindeki müze, 8 bin metrekarelik bir alan üzerindedir. Müzede, dünya genelinde tanınan aşk hikayeleri (Ferhat ile Şirin, Leyla ile Mecnun, Kerem ile Aslı, Romeo ile Juliet, Mimar Sinan ile Mihrimah Sultan), Anadolu'da aşıklık geleneği, Mevlana ve Hacıbektaş Veli'nin felsefesiyle anlatılan ilahi aşkın işlendiği temalar yer almaktadır. Müze; Ferhat ile Şirin efsanesinden yola çıkılarak sevgililer gününde, sevenleri öykünün geçtiği yerde bir araya getirip, günün anlamına uygun kutlanması ve kentte turizm çeşitliliği oluşturmak amacıyla yapılmıştır. Konsept itibariyle Türkiye'de ve dünyadaki ilk aşık müzesi olma özelliğine sahiptir. Tarihi Ferhat Su Kanalı'nın bitişiğindeki müzenin bahçesinde, Ferhat ve Şirin adına temsili mezar bulunmaktadır. Müze, yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir (URL-30, 2013; Anonim, 2012/b; URL-31, 2013) (Şekil 41).



Şekil 41. Ferhat ile Şirin Aşıklar Müzesi'nden görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.3.2.12. Saraydüzü Kışla Binası Miili Mücadele Müzesi ve Kongre Merkezi

Mustafa Kemal'in 1919 yılı Haziran'ında Amasya'ya gelişinde üs olarak kullandığı ve Amasya Tamimi'nin kaleme alındığı yer olan Saraydüzü Kışla Binası bu tarihi önemi gözetilerek aslına uygun biçimde Yeşilirmak kıyısında yeniden inşa edilmiştir. Cumhuriyet Dönemine ait eserler ve bazı belgelerin sergilendiği bir müze olmasının yanı sıra çeşitli etkinliklerin düzenlendiği bir kültür merkezi olarak da kullanılmaktadır (Anonim, 2010/b) (Şekil 42).



Şekil 42. Saraydüzü Kışla Binası Milli Mücadele Müzesi ve Kongre Merkezi'nden görünümü (Kurt, 2013)

### 2.1.4. Ulaşım

Çalışma alanına karayolu ve demiryolu ile ulaşım sağlanmaktadır.

- Karayolu: Amasya ili, komşu illerden Samsun, Çorum ve Tokat'a Karayolu ile bağlı olup 'TTK Güzergahı 100-18 No'lu Avrupa –İran Uluslararası Karayolu' üzerinde yer almaktadır. İl, karayolu ile ülkenin iç kesimlerine, kuzeyde Samsun Limanı'na ve Karadeniz kıyılarına bağlanmaktadır (Anonim, 2007/a). Kentin dört mevsim ulaşım sorunu yoktur.
- Demiryolu: Kentte, şehir içi ulaşımında raylı sistem bulunmamakta merkezden şehirlerarası geçen demiryolu bulunmaktadır (Ak ve ark., 2013). Kent, Sivas-Samsun demiryolu üzerinde bulunmakta olup Sivas'a 261 km, Samsun'a ise 130 km uzaklıktadır. İl genelinde demiryolu uzunluğu 89 km'dir (Anonim 2007/b; Anonim, 2011).



### 2.1.5. Rekreatyonel Olanaklar

2007 yılında yapılan kentsel alan mevcut arazi kullanım analizine göre; kent merkezindeki açık yeşil alanlar, ilçenin yüz ölçümünün %1,37'sini oluşturmaktadır. 2030 yılı için oluşturulan kentsel alan öneri planlamasında bu oranın %4,17 olacağı belirtilmektedir (Amasya Belediyesi, 2013).

Demirel (1997) rekreasyon kelimesini, toplumun enerji ve dinamizm kazanabilmesinin yaşamında yapacağı bir takım değişikliklerle açıklandığını ifade etmektedir. Amasya kent içi ve çevresinde rekreasyon; Yeşilirmak boyunca düzenlenmiş gezi alanları ve dinlenme yerlerinde, çay bahçeleri ile mesire yerlerinde gerçekleştirilmektedir.

#### 2.1.5.1. Kent İçindeki Rekreatyonel Olanaklar

##### 2.1.5.1.1. Belediye Parkı Çay Bahçesi

İl merkezinde Yeşilirmak'ın kenarında yer almaktadır. Alan içerisinde açık ve kapalı yeme-içme mekanları, şişme oyun parkı bulunmaktadır (Şekil 43).



Şekil 43. Belediye Parkı çay bahçesinden görünüm (Kurt, 2013)

##### 2.1.5.1.2. Pirlar Parkı Çay Bahçesi

İl merkezinde Pir İlyas Türbesi'nin de yer aldığı Pirlar Parkı içerisinde açık ve kapalı mekanlar, yapay şelale ve piknik alanı bulunmaktadır (URL-32, 2013) (Şekil 44).



Şekil 44. Pirlar Parkı çay bahçesinden görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.5.1.3. Kumacık Parkı Çay Bahçesi

İl merkezinde yer alıp içerisinde yeme-içme alanları bulunmaktadır (Şekil 45).



Şekil 45. Kumacık Parkı çay bahçesinden görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.5.1.4. Milli Hakimiyet Parkı

İl merkezinde Hızırpaşa Mahallesi'nde yer almaktadır. Parkta, piknik alanları ile yeşil alanlar bulunmaktadır (Şekil 46).





Şekil 46. Milli Hakimiyet Parkı'ndan görünüm (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.1.5. Lokman Hekim Çay Bahçesi

İl merkezinde Bahçeleriçi Mahallesinde ve şehir merkezinin kuşbakışı izlenebildiği yükseklikte yer almaktadır. Alanda, seyir terasları, açık ve kapalı mekanlar ile yeşil alanlar bulunmaktadır (Şekil 47).



Şekil 47. Lokman Hekim çay bahçesinden görünüm (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.1.6. Botanik Park

İl merkezi 55 Evler Mahallesi'nde yer almaktadır. Alan içerisinde açık ve kapalı mekanlar, çocuk oyun alanı, süs havuzları ile yeşil alanlar bulunmaktadır (Şekil 48).



Şekil 48. Botanik Park'tan görünüm (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.1.7. Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası)

İl merkezinin güneyinde, Ferhat Dağı eteğinde ve şehirden 250 metre yükseklikte yer alır. Alanda, açık ve kapalı mekanlar, piknik alanı ve şehir merkezi ile vadinin kuşbakışı izlenebildiği şehir terası yer almaktadır (URL-32, 2013) (Şekil 49).



Şekil 49. Ferhat Tepesi'nden kentin görünümü (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.1.8. Yeşilirmak Nehri Kıyısı

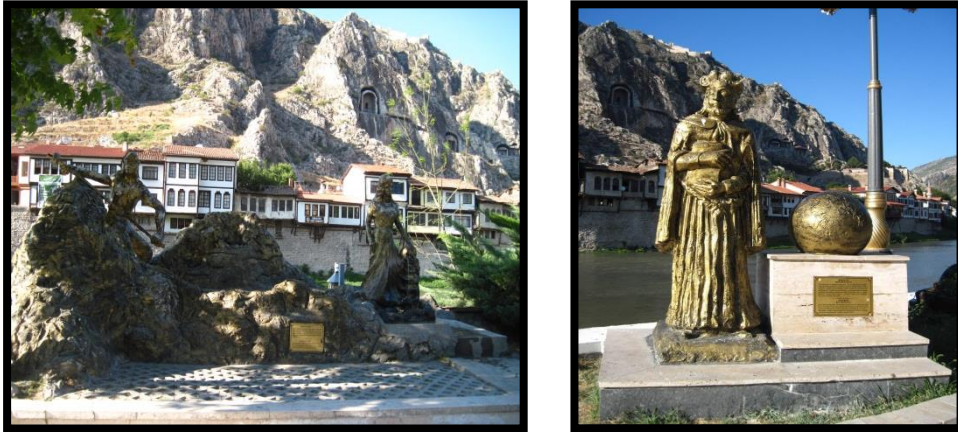
İl merkezinden geçen Yeşilirmak Nehri boyunca düzenlenmiş rekreasyon alanlarında kullanıcılar yürüme, oturma, yeme-içme, sohbet etme, konser dinletisi, fotoğraf çekme, gözlem yapma etkinliklerinde bulunmaktadır. Alan içerisinde oturma birimleri, seyir cumbaları, amfi tiyatro, Ferhat ile Şirin heykeli, ünlü coğrafyacı Strabon heykeli, Amasya'da valilik yapan şehzadelere ait heykeller, çeşmeler yer almaktadır (Şekil 50-51).



Alan yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmekte ve her mevsim yoğun olarak kullanılmaktadır.



Şekil 50. Yeşilirmak Nehri kıyısından görünüm (Kurt, 2013)



Şekil 51. Yeşilirmak Nehri kenarında yer alan Ferhat ile Şirin heykeli, ünlü coğrafyacı Strabon heykeli (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.1.9. Amasya Kalesi

Doğal güzelliği ve tarihi değeri olan alan il merkezinde yer almaktadır. Alan spor, yürüyüş, manzara seyri ve piknik yapmaya uygundur (Şekil 52).



Şekil 52. Amasya Kalesi'nden görünümler (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.1.10. Amasya Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı)

İl merkezi Şeyhçui Mahallesi'nde Amasya Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu bitişiğinde bulunmaktadır. 2012 yılına kadar kent ormanında spor, yürüyüş, manzara seyri ve piknik yapmak mümkündü ancak 'Amasya Çevre Yolu' projesinden dolayı tahrip edilmekte ve şu an rekreasyon amaçlı kullanılmamaktadır (Şekil 53).

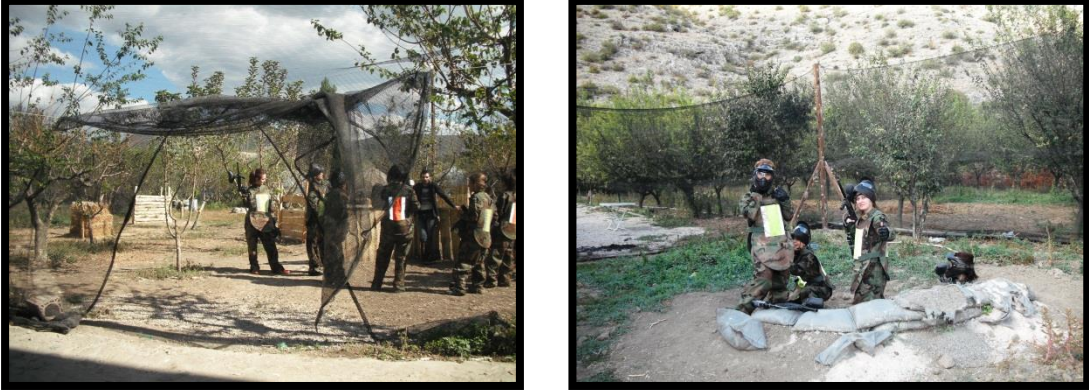


Şekil 53. Amasya Kent Ormanı'ndan görünümler (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.1.11. Paintball Spor Alanı

İl merkezi Yazı Bağlar Mahallesi'nde yer almaktadır. 7 dönümlük arazinin 2 dönümü paintball parkuru olarak kullanılmaktadır. Alan içerisinde oturma, dinlenme ve yeme-içme alanları, soyunma kabinleri, meyve bahçesi bulunmaktadır. Alan spor yaparken stres atıp eğlenmeye uygundur (Şekil 54).





Şekil 54. Paintball spor alanından görünüm (Kurt, 2012)

## 2.1.5.2. Kent Çevresindeki Rekreatif Olanaklar

### 2.1.5.2.1. Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı

Amasya-Taşova karayolunun 13. km.'sinden sağa ayrılarak ulaşılan doğal güzellikleri 800 yıllık anıtsal çınar ağacı, minyatür havuzlu mesire yerinde yeme-içme alanı bulunmaktadır (URL-32, 2013). Alan spor, yürüyüş ve manzara seyri yapmaya uygundur (Şekil 55).

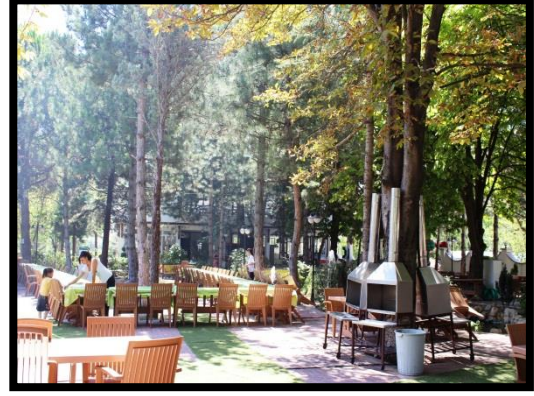
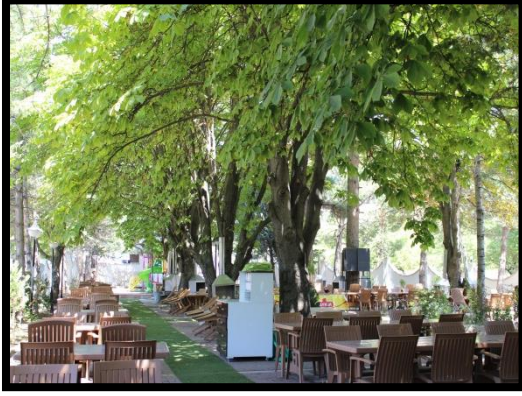


Şekil 55. Yeşil Yenice Kasabası piknik alanından görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.5.2.2. Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası Piknik Alanı

Amasya-Taşova karayolunun 3. km.'sinden sola ayrılarak ulaşılan Ziyaret Kasabası'nın girişinde havuz ve yeşil alanları, açık ve kapalı lokantasının yanında piknik

yapma imkanı da bulunmaktadır (Şekil 56/a) (URL-32, 2013). Kasabanın yukarı kısmında gölet, yeme-içme alanları ile yeşil alanlar yer almaktadır (Şekil 56/b). Sulama amaçlı yapılan göletin çevresinde doğa yürüyüşü, sportif olta balıkçılığı, manzara seyri ve piknik yapma imkanı bulunmaktadır.



a



b

Şekil 56. (a-b) Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası piknik alanından görünüm (Kurt, 2013)

### 2.1.5.2.3. Uygur Çamlıgöl Piknik Alanı

Amasya-Tokat karayolunun 35. km.'sinde Uygur Beldesinde yer almaktadır. 745 rakımlı ve 2000 m<sup>2</sup> yeşil alan içerisindedir. Alanda yeme-içme ünitesi, havuz, çocuk oyun bahçesi, otopark ve 10 adet kamelya bulunmaktadır (URL-32, 2013) (Şekil 57).





Şekil 57. Uyur amlıgöl piknik alanından görünümeler (URL-33, 2013)

#### 2.1.5.2.4. Ser oban Piknik Alanı

Alan il merkezinde Karasenir Köyü'nde yer almakta olup daha çok adak ve mesire yeri olarak kullanılmaktadır (Şekil 58).



Şekil 58. Ser oban piknik alanından görünümeler (Kurt, 2013)

#### 2.1.5.2.5. Yassıçal Yaylagöl Piknik Alanı

Amasya-Taşova karayolunun 7. km.'sinden sağa ayrılan karayolu güzergahında ve il merkezinden 16 km. uzaklıkta yer almaktadır. Alanda; havuz, ahşap çardaklar, yapay şelale, çocuk oyun bahçesi, piknik alanı, otopark, spor ve kamp imkanı bulunmaktadır (URL-32, 2013) (Şekil 59).

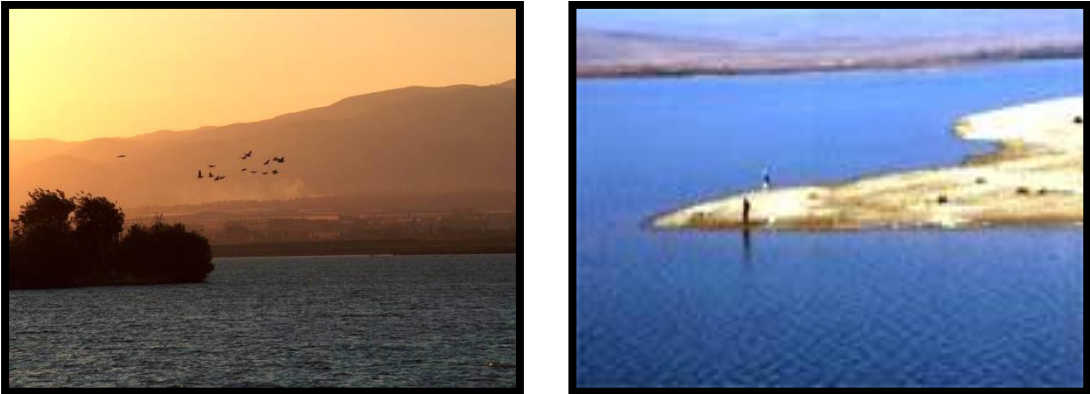




Şekil 59. Yassıçal Yaylagöl piknik alanından görünüm (URL-34, 2013)

#### 2.1.5.2.6. Yedikır Barajı

Yedikır Barajı, Amasya il merkezine 32 km., Suluova ilçesine 10 km, Merzifon ilçesine 15 km. mesafede yer almaktadır. Amasya’da Tersakan Çayından beslenen, sulama amacıyla inşa edilmiş bir barajdır. Baraj gölü çevresinde yer alan doğal güzelliği, yürüyüş parkuru, sosyal tesisleri ve balık üretim tesisleri ile amatör balık avcılığı nedeniyle bölgenin çekici piknik alanı durumundadır. Su kuşları açısından önemli bir zenginliğe sahip olan alan kuş gözlem ve fotoğrafılama faaliyetleri için çok uygun bir alandır. Saha, 1. Derece doğal sit alanıdır (Ak ve ark., 2013) (Şekil 60).



Şekil 60. Yedikır Barajı’ndan görünüm (URL-32, 2013)

### 2.1.5.2.7. Borabay Gölü

Amasya-Taşova karayolunun 44. km.'sinden sola ayrılan Taşova-Samsun karayolunu takiben 14. Km'den tekrar sola ayrılarak ulaşılan ve 1050 rakıma sahip bir doğa harikasıdır. Ormanlık alan içerisinde kamp imkanı, piknik alanları, doğa yürüyüşü ve dinlenme imkanları olduğundan yerli ve yabancı ziyaretçilerin uğrak merkezi durumundadır (URL-32, 2013). İlin sahip olduğu tek doğal göldür.

Alan doğa yürüyüşü, bisiklet, çadırli kamp, doğa sporları, motokros gezileri, jip safari, foto safari gibi doğa turizm faaliyetlerinin yapılabileceği peyzaj özelliklerine sahiptir. Her mevsim fotoğraf çekmeye ve elverişli manzara güzelliğine ve özelliğine sahip alanları mevcuttur (Ak ve ark., 2013) (Şekil 61).



Şekil 61. Borabay Gölü'nden görünüm (URL-35, 2013)

### 2.1.6. Mevcut Alan Kullanımı

Türkiye'nin yüzölçümü 814.578 km<sup>2</sup>, Amasya ilinin yüzölçümü ise 5.690 km<sup>2</sup>'dir. Amasya ili Türkiye yüzölçümünün %0,69'unu oluşturmaktadır. Amasya'da arazinin %44,4'ünü tarım alanları oluşturmaktadır. Geriye kalan alanda ise 65.714 ha ile %11,6'lık kısma denk gelen çayır ve meralar, 204.212 ha ile %35,8'lik kısma denk gelen ormanlar ve fundalıklar, geriye kalan %8,2'lik kısımda ise bataklıklar, kayalıklar, yerleşim birimleri, su yüzeyleri vb. yer almaktadır (Özüdoğru, 2012) (Tablo 2) (Şekil 62).

Tablo 2. Amasya ili ve ilçelerinin arazi dağılımı (URL-36, 2013)

İLÇE ADI	Tarım Alanları		Çayır-Mera Alanları		Orman ve Fundalık Alanlar		Diğer Alanlar (bataklık, yerleşim yeri, su yüzeyi, kayalıklar)	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Merkez	87.211	34,47	12.000	18,26	70.000	34,28	3.789	8,04
Göynücek	22.408	8,86	1.374	2,09	33.100	16,21	1.018	2,16
Gümüşhacıköy	14.755	5,83	16.322	24,84	16.109	7,89	18.114	38,42
Hamamözü	5.786	2,29	3.998	6,08	6.441	3,15	3.875	8,22
Merzifon	55.950	22,11	22.567	34,34	16.236	7,95	2.347	4,98
Suluova	27.707	10,95	5.074	7,72	8.530	4,18	10.289	21,82
Taşova	39.212	15,5	4.379	6,66	53.796	26,34	7.713	16,36
TOPLAM	253.029	100,00	65.714	100,00	204.212	100,00	47.145	100,00

Amasya kenti ormanları, bitki florası ve ağaç türleri bakımından zengin sayılabilecek düzeydedir. İl arazisinin %35'i ormanlık alanlardan oluşmaktadır (Ak ve ark., 2013) (Tablo 3).

Tablo 3. Amasya ili orman varlığı (URL-37, 2013)

Amasya İli Orman Varlığı	Toplam Alan (Ha)
Normal Orman	79.901,0
Bozuk Orman	113.070,5
Toplam Orman	192.971,5
Ormansız	369.500,5
Genel Alan	562.472,0



Tablo 5. 2012 yılına ait Amasya ilçeleri toplam nüfus (URL-35, 2013)

İLÇE ADI	TOPLAM NÜFUS (KİŞİ)
Merkez	133.158
Merzifon	70.138
Suluova	47,039
Taşova	32,451
Gümüşhacıköy	24,149
Göynücek	11,768
Hamamözü	4,376

### 2.1.8. Ekonomik Durum

Amasya’da GSYİH’nın dağılımına bakıldığında, Türkiye’nin genelinde olduğu gibi tarımın ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bununla birlikte çiftçilik ve hayvancılık ön plana çıkmakta, balıkçılık daha düşük bir girdi sağlamaktadır. Ayrıca kentte sırasıyla; devlet hizmetleri, ticaret, sanayi ve inşaat sektöründen gelir elde edilmektedir (Anonim, 2007/b).

Kent, arazi varlığı ve bitkisel ürün çeşitliliği bakımından tarımsal potansiyeli yüksek illerdendir. İlde ön plana çıkan tarımsal ürünler; buğday, şeker pancarı, kuru soğan, kiraz, elma, şeftali, ceviz, vişne, haşhaş (kapsül ve tohum), bamya, nohut, tütün, ayçiçeği, taze fasulye, domates, salatalıktır. Kent hayvancılık yönünden de önemli bir potansiyele sahiptir. Kentte büyükbaş, küçükbaş, kanatlı ve arı kovanı hayvancılığı yapılmaktadır. Üretilen hayvansal ürünler; kırmızı et, süt ve tavuk yumurtasıdır. Mermer, kuru maya, ankastre mutfak tipi aspiratör, davlumbaz ürünleri, tekstil ürünleri, mobilya ve ofis mobilyaları, linyit, metal sanayi ürünleri, kimyevi ve plastik sanayi ürünleri yurt içine satışı yapıldığı gibi yurt dışına da ihracatları yapılmaktadır (URL-40-41, 2013).

Kentte gelir kaynağı olarak ilk sırada yer alan tarıma ait Amasya ili ve ilçelerine göre ekili tarla, sebze, meyve ve nadas alanları Tablo 6’da verilmektedir. Tablodaki değerlere bakıldığında, kentte tarımın en fazla yapıldığı yer çalışma alanımız olan Merkez ilçedir.

Tablo 6. 2008 yılına ait Amasya ili ve ilçelerinin tarımsal alanları (URL-38, 2013)

İLÇE ADI	Toplam Alan (da)	Ekili tarla alanı (da)	Nadas alanı (da)	Sebze bahçeleri alanı (da)	Meyve alanı (da)
Merkez	777.041	631.981	74.035	46.600	24.425
Göynücek	199.956	161.961	34.330	1.445	2.220
Gümüşhacıköy	139.823	132.842	5.300	916	765
Hamamözü	37.808	25.530	9.823	1.460	995
Merzifon	478.302	440.357	28.891	3.659	5.395
Suluova	256.169	245.546	4.800	408	5.415
Taşova	309.431	270.124	20.025	11.447	7.835
TOPLAM	2.198.530	1.908.341	177.204	65.935	47.050

### 2.1.9. Turizm Olanakları

Turizm dünyada ve Türkiye genelinde hızlı büyüyen bir sektördür. Yarattığı gelir açısından dünyada petrolden sonra ikinci sırayı almakta ve Dünya Ticaret Örgütü (WTO) tarafından önümüzdeki 20 yıl içinde en hızlı büyüyecek sektör olarak gösterilmektedir. Ülkelerin gelirleri içinde önemli bir yer tutan turizm sektörü, geleneksel ‘deniz, kum ve güneş’ üçlemesine dayalı bir faaliyet olmaktan çıkmakta, özellikle sağlık turizmi başta olmak üzere, tarih, kültür, kongre, tarım, eko-turizm gibi alternatif faaliyet alanları ön plana çıkmaktadır (Anonim, 2007/b).

Amasya, eski hüviyetini koruyabilen nadir bir ilimiz olup marka kent kapsamındaki 15 ilden birisidir. Kentin 7500 yıllık tarihi bir geçmişe sahip olması ile ev sahipliği yaptığı uygarlıkların taşınmaz kültür varlıklarını günümüze kadar muhafaza etmesinden dolayı bir açık hava müzesi özelliğini taşımaktadır. Kent tarihi, kültürel, doğal güzellikleri, turistik yerleri, termal tesisleri ve endemik türleri ile zengin turizm potansiyeline sahiptir (URL-42, 2013).

Fiziksel büyümeye pek müsait olmayan coğrafi yapısından, sanayinin pek fazla olmaması ve göç almamasından, kültürel ve tarihi zenginlikten, görülmeye değer doğal güzellik ve manzaralarından dolayı kentte daha çok kültür ve inanç turizmi yapılmaktadır. Bu yüzden kent ‘butik il’ olarak kabul edilmektedir (URL-43, 2013).

Kent genelinde; kültür turizmi, inanç turizmi, termal turizm, yayla turizmi, kamp ve karavan turizmi, doğa turizmi, gençlik turizmi, spor turizmi, doğa sporları yapıldığından dolayı Amasya’nın turizm potansiyeli oldukça geniş ve çeşitlidir (URL-27, 2013). Turizm

aktivitelerine katılmak ve alanda konaklamak isteyenler için kentte farklı kapasitelerde pansiyon, butik otel ve konaklar bulunmaktadır. Özellikle Amasya kent merkezi, turizm açısından oldukça hareketlidir. Yıl boyunca kente çok sayıda yerli ve yabancı turist gelmektedir. Bu yüzden kent halkı gündelik yaşamda turizmle iç içe yaşamaktadır.

## 2.2. Materyal

Arazi çalışmalarının gerçekleştirildiği mücavir alan sınırları dahilinde Yeşilirmak Nehri ve Vadisi boyunca yer alan Amasya ilinin merkez ilçesi, çalışmanın ana materyalini oluşturmaktadır (Şekil 63).



Şekil 63. Çalışma alanından görünüm (Kurt, 2013)

Amasya imar planı, kent için hazırlanan stratejik planlar, kalkınma planı, master plan, çalıştay raporları, kitaplar, çeşitli çizelgeler, grafikler, haritalar, şemalar, çalışma alanından Canon 600D Digital fotoğraf makinesi kullanılarak düzenli olarak çekilen fotoğraflar, arazi çalışmalarına ait inceleme notları, yerel halk ile gerçekleştirilen anketler ve görüşme notları, Adobe Photoshop CS4 programında hazırlanan alana ait kesitler vb. dökümanlar araştırmada kullanılan diğer materyallerdir.

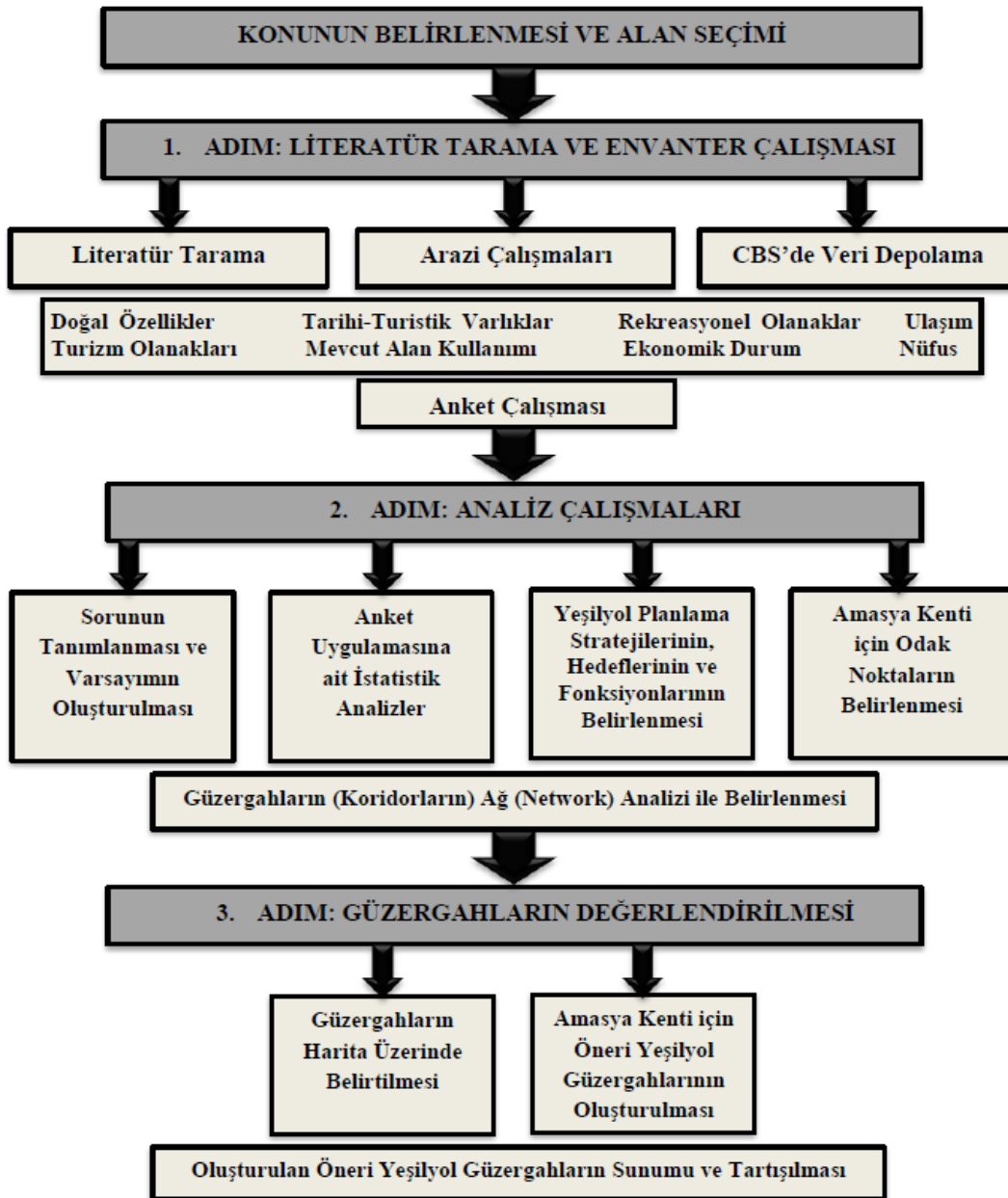
Bunlara ek olarak çalışma alanını çeşitli yönleriyle tanımlayan Arcview 10.1 programındaki uydu görüntüsünden ve arazi çalışmalarında Macellan marka el tipi GPS yardımıyla alınan koordinatlardan faydalanarak Arcview GIS 10.1 programları ile hazırlanan sayısal haritalardan yararlanılmıştır.



### 2.3. Yöntem

Çalışmanın dayandığı temel kurgu, çeşitli aşamalarda gerçekleştirilen birbirine bağlı çalışmaları kapsamaktadır. Yöntem sırasıyla aşağıdaki adımlardan oluşmuştur (Şekil 64):

1. adım: Literatür Tarama ve Envanter Çalışmaları
2. adım: Analiz Çalışmaları
3. adım: Güzergahların Değerlendirilmesi



Şekil 64. Çalışmanın kavramsal çerçevesi ve yöntem iş akış şeması

### **2.3.1. Literatür Tarama ve Envanter Çalışmaları**

Çalışma kapsamında gerekli görülen temel bilgilerin sağlanabilmesi amacıyla öncelikle literatür taraması yapılmıştır. Çalışma konusu, uygulanacak yöntem ve çalışma alanıyla ilgili ülkemiz ve yurt dışında gerçekleştirilmiş bu yöndeki her türlü makale, proje, rapor, tez, harita incelenmiştir.

Kentlerde açık yeşil alanların önemi ile yeşilyollar konusu detaylı olarak araştırılarak konu ile ilgili yapılmış çalışmalar, planlamalar, master planlar incelenmiştir.

Araştırma alanı ile ilgili daha önceden gerçekleştirilmiş araştırmalar, projeler, master planlar, raporlar incelenerek alanın doğal ve kültürel özellikleri hakkında bilgi edinilmiştir. Alanın ‘tarihsel özellikleri, rekreasyonel olanakları, bitki örtüsü, iklimi, mevcut alan kullanımı, nüfusu, ekonomik durumu, ulaşımı, turizm olanakları’ incelenerek alanın sörveyi ortaya konmuştur.

#### **2.3.1.1. Arazi Çalışmaları**

2011-2013 yılları arasında gerçekleştirilen arazi çalışmaları kapsamında; alanda gözlem ve yerel halkın katıldığı anket çalışması gerçekleştirilmiş, kent insanı ve kente gelen ziyaretçilerle görüşmeler yapılmış, alandan dört mevsime ait farklı açılardan fotoğraflar çekilmiş, Amasya kent içi ve çevresindeki rekreasyon alanları belirlenmiş ve el tipi GPS kullanılarak koordinatlar alınmıştır. Belirlenen koordinatlar Arcview 10.1 programında sayısal ortamdaki haritalara aktarılmıştır.

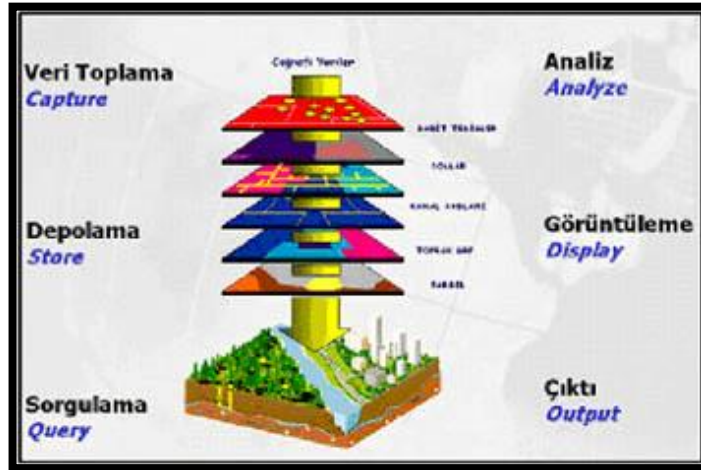
Alana belli periyotlarla (2 ayda bir) gidilerek, yerel halkın farklı mevsimlere göre yaşantılarındaki değişim, alanda gerçekleştirilen etkinlikler, festivaller, konserler, fuarlar vb., kent insanının rekreasyonel imkanları, beklentileri, tercihleri ve kentte karşılaştıkları sorunlar hakkında bilgiler elde edilmiştir. Çalışma alanındaki mevcut yeşil doku irdelenmiş ve sorunlar tespit edilmiştir.

### 2.3.1.2. Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS)'nde Veri Depolama

Çalışma alanının mevcut durumunun doğru ve güvenilir olarak ortaya konulmasında, alana ilişkin verilerin analizinde ve yeşilyol güzergahlarının belirlenmesinde Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) önemli bir araç olarak kullanılmıştır.

Coğrafi Bilgi Sistemi; konuma dayalı gözlemlerle elde edilen grafik ve grafik olmayan bilgilerin toplanması, saklanması, işlenmesi ve kullanıcıya sunulması işlevlerini bütünlük içerisinde gerçekleştiren bir bilgi sistemidir. Yeryüzü şekillerini ve yeryüzünde gelişen olayları haritaya dönüştürmek ve bunları analiz etmek için gerekli olan bilgisayar destekli araçlardan oluşan bir sistem olarak algılanmaktadır. Veri, donanım, yazılım, yöntemler ve insanlar CBS'nin bileşenleridir. CBS'de veriler tematik katmanlar şeklinde toplanır ve saklanır (Yomralıoğlu, 2000).

Coğrafi Bilgi Sistemi'nde amaç coğrafi bilginin üretimini, yönetimini, analiz ve network üzerindeki veri tabanlarından coğrafi verileri tüm insanların paylaşabileceği profesyonel bilgi sistemi teknolojisini sunmaktır (Şekil 65). CBS'de x ve y koordinatlarına bağlı (sayısal format) verilerin sisteme aktarılmasında; mevcut haritalar, uydu görüntüleri, hava fotoğrafları, açı mesafe değerleri veri kaynağı olarak kullanılmaktadır. CBS'de yeryüzüne ait veriler; raster ve vektör olmak üzere iki farklı formatta depolanır (URL-43, 2013).



Şekil 65. Coğrafi Bilgi Sistemi Fonksiyonları (URL-43, 2013)

CBS’de depolanan veriler üzerinde konuma dayalı kararlar verebilme coğrafi verinin sorgulanması, görüntüleme ve analizler ile mümkün olmaktadır. Konumsal analiz işlemlerinde, mevcut girdilerden yararlanılarak, yeni bilgi kümeleri üretilir.

- Tampon Bölgeleme (Buffer),
- Bindirme Analizleri (Overlay),
- Yakınlık Analizleri (Proximity),
- Yoğunluk Analizleri (Density Analysis),
- Adres Haritalama (Adress Geocoding),
- Dinamik Bölümler (Dynamic Sementation),
- Kısayol ve Altyapı Yönetim Analizleri (Network Analysis),
- Yüzey Analizleri (3D, Aspect, Slope, Elevation, Visibility, Line of Side, Cut&Fill) (URL-43, 2013).

Bu adımda çalışma alanına ait literatürden ve arazi çalışmalarından elde edilen veriler Arcview 10.1 programında hazırlanmış olan haritalara işlenmiştir. Arazi çalışmaları sırasında Amasya kenti için önemli odak noktalarından, rekreasyon alanlarından, turizm noktalarından el tipi GPS kullanılarak koordinatlar alınmıştır. Bu koordinatlar sayısal ortamda haritalara işlenerek özgün çalışmalarla haritalar oluşturulmuştur. Optimum yeşilyol güzergahlarının belirlenmesinde, hazırlanan bu haritalara CBS ortamında Ağ (Network) Analizi uygulanmıştır.

### **2.3.2. Analiz Çalışmaları**

#### **2.3.2.1. Sorunun Tanımlanması ve Varsayımın Oluşturulması**

Kurdoğlu ve ark. (2013)’nin yaptığı çalışmada, alandaki mevcut yeşil dokuya ait sorunların;

- Nitelikli yeşil alanların kent genelinde süreklilik ve bağlayıcılık göstermediği parçalar halinde yer aldığı (Şekil 66),
- Konut alanlarının ve yapıların etrafında yeşil alanların az kullanıldığı (Şekil 66),



Şekil 66. Kent genelindeki yeşil alanların parçalanmışlığı ve yapılaşma fazlalığı (Kurt, 2013)

- Kentte çok fazla sayıda çay bahçesi, park ve piknik alanı gibi rekreasyon alanları olmasına rağmen, kent insanının bu alanlarda oturma, yeme-içme, sohbet etmeden farklı rekreatif etkinliklerde bulunamadığı ve sosyalleşemediği,
- Kentte yer alan bu rekreasyon alanlarının kentın çok farklı noktalarında parçalar halinde yer aldığı ve aralarında yeşil doku ile bağlayıcılığının olmadığı,
- Yeşilirmak koridoru boyunca insanların yürüme, oturma, seyir, yeme-içme, fotoğraf çekmeden başka bisiklet sürme, paten kayma, balık tutma, kayıkla gezinti gibi alternatif etkinliklerde bulunamadığı ve koridorun çok işlevli olmadığı,
- Kentteki ulaşım ağının yayalaşma ve engellilerin kullanılabilirliği açısından yeterli olmadığı,
- Kentte motorsuz ulaşım sistemi kullanımını destekleyen güzergahların bulunmadığı,
- Mevcut ulaşım aksı haricinde alternatif ulaşım olanağı olmadığı,
- Kentin ana ulaşım sistemi ve demiryolu güzergahı boyunca yeşil sürekliliğın bulunmadığı (Şekil 67),
- Kentin topoğrafyasını vurgulayan yeşil hattın yetersiz olduğu,
- Yeşilirmak koridorunu destekleyen, ekolojik açıdan önemli, canlılar için habitat olma özelliğini gösteren yeşil alanların yeterli olmadığı,
- Kentin tarihi-kültürel ve doğal değerleri açısından önemli odak noktalarının yeşil kurgusuyla ön plana çıkamadığı, okunabilir olmadığı ve insanlarda farkındalık etkisi yaratamadığı (Şekil 67),



Şekil 67. Ulaşım güzergahlarında yeşil sürekliliğin olmaması ve Kral Kaya Mezarları'nın görünümü (Kurt, 2013)

- Kente hayat veren kent ormanının büyük bir bölümünün Amasya Üniversitesi gelişme alanı olarak tahsis edilmesiyle ortadan kaldırılacak olması,
- İklim kontrolü, kirlilik kontrolü ve manzara kontrolünde mevcut yeşillerin yetersiz olduğu,
- Kent insanı için kaliteli yaşam imkanı sunamadığı,
- Kentin doğal dokusu ile tarihi-kültürel ve anlamsal değerlerinin algılanabilir olmadığı ve kent kimliğini vurgulamadığı tespit edilmiştir.

'Bu sorunların çözümü için; kent için bağlantı kurulması gereken önemli odak noktaları belirlenerek, bu odakları birbirine bağlayan, alternatif ulaşım imkanı veren, kaynak değerlerinin korunarak kullanıldığı bir yeşilyol ağının oluşturulması uygun olacaktır' varsayımından yola çıkmıştır. Sorunlar tanımlanarak ve anket çalışması gerçekleştirilerek odak noktaları bulunmuştur, optimum güzergahların belirlenmesi için CBS ortamında 'Ağ (Network) Analizi' uygulanmıştır.

Çalışma alanı tarihi-kültürel varlıklara, manzara güzelliği, rekreasyon imkanı gibi korunmaya değer kaynaklara sahip olduğundan alanda yapılacak doğru bir planlama, kent ekonomisine sürdürülebilir katkılar sağlayacaktır. Bu nedenle oluşturulması düşünülen yeşilyol planlama modeli, çalışma alanı için uygun bir planlama modelidir.

### 2.3.2.2. Anket Uygulamasına Ait İstatistik Analizler

Çalışma kapsamında, halkın katılımının sağlanması ile kent içi ve çevresindeki rekreasyon güzergahlarının belirlenmesi, alanın eksik yönleri ve alanı kullanan grup yapısını ortaya koyabilmek amacıyla Amasya kent merkezinde yaşayanlara bir anket

çalışması uygulanmıştır. Anketler hazırlanırken soruların açık ve anlaşılabilir olmasına dikkat edilmiştir. Anket sayısının belirlenmesinde, 2013 yılına ait Amasya il merkezi nüfusu baz alınarak aşağıdaki formül kullanılmıştır (Kalıpsız, 1981).

$$n = \frac{Z^2 NPQ}{ND^2 + Z^2 PQ}$$

n= Örnek büyüklüğü

Z= Güven Katsayısı

P= Ölçmek istediğiniz özelliğin kütlede bulunma ihtimali

Q= 1-P

N= Ana kütle büyüklüğü

D= Hata yüzdesi

Amasya il merkezi nüfusu dikkate alınarak kent halkına uygulanan bu anketin; %95 güven aralığında gerçekleştiği tahmin edilerek;

Z= 1,96

P= 0,95 (çalışmada %95 olarak alınmıştır)

Q= 0,05

N= 90665

D= 0,05

$$n = \frac{1,96^2 \times 90665 \times 0,95 \times 0,05}{90665 \times 0,05^2 + 1,96^2 \times 0,95 \times 0,05}$$

n= 72 kişi olarak bulunmuştur.

Formüle göre çıkan sonucun 72 olmasına rağmen, çalışmanın daha sağlıklı bir sonuç vermesi amacıyla toplam 105 kişi ile anket yapılmıştır. Anketler, yerel halka yüz yüze (bire bir) görüşme tekniği ile uygulanmıştır. Her bir anket çalışması ortalama 15 dakika sürmüştür.

Amasya merkez ilçe sınırları dahilindeki mahallelerden tesadüfi olarak 12 tanesi seçilmiştir. Hacılar Meydanı Mahallesi'nde 18, Bahçeleriçi Mahallesi'nde 15, Hatuniye Mahallesi'nde 13, Şeyhcu ve Ellibeşevler Mahallesi'nde 9, Şamlar ve İhsaniye



Mahallesi'nde 7, Akbilek ve Yüzevler Mahallesi'nde 6, Üçler, Demetevler ve Hızırpaşa Mahallesi'nde 5 kişiye anket uygulanmıştır.

Amasya kent halkına yapılan ankette demografik özellikleri ile birlikte toplam 24 soru sorulmuştur. Sorular; kent içi ve kent çevresinde rekreatif amaçlı kullanılan alan durumları, rekreasyon alanında hangi etkinliklerin gerçekleştirildiği, alana nasıl gidildiği, alanda ne kadar süre vakit geçirildiği, kentteki nitelikli yeşil alanların yeterli olup olmadığının belirlenmesine yönelik olarak hazırlanmıştır (EK 2). Anket sorularına verilen cevapların frekans (yüzde) değerleri SPSS 16.0 programı kullanılarak hesaplanmıştır. Anket sonuçlarına göre; demografik özellikler, hangi rekreasyon alanlarının tercih edildiği, alanda kalış süresi, alana gidiş şekli ile ilgili birçok ilişki test edilmiştir. Veriler normal dağılmadığı için bu ilişkiler, SPSS 16.0 programında 'Parametrik Olmayan Ki-kare ve Korelasyon' testleri ile kontrol edilmiştir.

- Parametrik Olmayan Korelasyon Testi

İki değişken arasındaki ilişkinin gücünü ölçmek ve sıralama ölçüm düzeyinde toplanmış veriler için kullanılır. Verilerin normal dağılım göstermesi gerekmez. Veriler aralıklı ya da oranlı ölçüm düzeyinde toplanmışsa önce sıralamaya çevrili, sonra test uygulanır. Person, Spearman korelasyonları olmak üzere çeşitli türde korelasyon hesapları vardır. Pearson korelasyon katsayısı, iki değişkenin de sürekli olmasını ve değişkenlerin birlikte normal dağılım göstermesini gerektirmektedir. Spearman korelasyonu ise, sıralama seviyesinde ölçümlere uygulanmaktadır (URL-44, 2013; Altunışık ve ark., 2004).

### **2.3.2.3. Yeşilyol Planlama Stratejilerinin, Hedeflerinin ve Fonksiyonlarının Belirlenmesi**

'Literatür Tarama ve Envanter Çalışmaları' sonucunda elde edilen veriler ile değerlendirme çalışmaları doğrultusunda Amasya kenti yeşilyol sistemi planlamasının;

- Stratejileri; Ahern (1995)'in ortaya koyduğu (EK 3) 'korumaya yönelik' ve 'olanakları değerlendiren' yaklaşım,
- Hedefleri; sosyal, çevresel, ekonomik,
- Fonksiyonları; 'alternatif ulaşım koridoru olma', 'tarihi-kültürel değerleri koruyan bir koridor olma', 'rekreasyon koridoru olma', 'turizm koridoru olma' ve 'manzara koridoru' olma şeklinde belirlenmiştir.

Peyzajın var olan yapısı ve süreçleri desteklendiğinde, ‘korumaya yönelik’ strateji kullanılmaktadır. Bu strateji özellikle değişimden korunmuş, ancak çevresinde yoğun değişimlerin yaşandığı çevrelerde uygulanmaktadır. ‘Olanakları değerlendiren’ yaklaşım ise; özel peyzaj elemanlarının varlığı söz konusu olduğunda, bu elemanları yeşilyollara bağlanmasını hedeflemektedir. Bu yaklaşım özel fırsatların farkına vararak, onu diğer planlama stratejileriyle bir araya getirmeye çalışmaktadır (Ahern, 1995).

‘Sosyal hedefler’, kent insanı ile yerli ve yabancı turistlerin sosyalleşmesine imkan tanımaktadır. ‘Çevresel hedefler’, doğal ve kültürel değerleri koruyarak bir bütünlük içerisinde sürdürülebilirliği sağlamaktadır. ‘Ekonomik hedefler’, alanların ekonomik koşullarını iyileştirmek ve alanlara ekonomik girdiyi arttırmayı amaçlamaktadır.

Fabos (1995)’e göre yeşilyollar üç ana fonksiyona sahiptirler:

- Tarihi ve kültürel değerlerin korunmasını sağlayan yeşilyollar; turist çeken, rekreasyon, eğitim, manzara ve ekonomik anlamda fayda sağlayan alanlardır.
- Rekreasyonel yeşilyollar; kullanıcılara yollar, patikalar ve akarsular boyunca rekreatif etkinlikler yapma imkanı sunmaktadır. Patika ve rotalar genelde manzara kalitesine sahip alanlardan geçer.
- Ekolojik yeşilyollar; çoğunlukla nehir kenarlarında, kıyı alanları ve sırtlar boyunca uzanan koridorlar ve doğal sistemlerdir. Biyolojik çeşitliliğin korunmasında, yaban hayatı göçlerinin sağlanmasında etkili alanlardır.

Çalışma kapsamında alanın doğal ve kültürel özellikleri belirlenmiş, bu özelliklere bağlı olarak belirlenen fonksiyonların uygunluğunun saptanmasına yönelik bir kentsel yeşilyol önerisi geliştirilmiştir.

#### **2.3.2.4. Amasya Kenti Yeşilyol Ağı İçin Bağlantı Kurulacak Odak Noktalarının Belirlenmesi**

Lynch (1960), kenti psikolojik açıdan önemli, akılda kalıcı, okunabilir, bir dizi kentin strüktürünü örgütleyen elemanlardan oluşan bir sistem olarak görmektedir. Kent formunu oluşturan beş öğeyi şöyle açıklamaktadır:

- Yollar: İnsanların hareket etmek için kullandıkları ana ve tali akslardan ibarettir. Bunlar caddeler, yürüme yolları, karayolları, kanallar ve demiryollarıdır.
- Bölgeler: Bir şehir semtlerden ya da bölgelerden oluşur; şehrin merkezi üst tarafı, aşağı bölgesi, ortası, iskan bölgeleri, sanayi bölgesi, banliyö ya da varoşlar,

eğitim kampüsleri vb. Bunlar net form ve büyüklüklerde olabildikleri gibi, karakter bakımından birbirlerine karışmış da olabilirler.

- Sınırlar: Bölgeler sınırlar ile tanımlanır. Doğal ya da insan eliyle oluşturulmuş eşikler sınırları oluşturur.
- Odaklar: Aktivitelerin merkezidir. Aktivite bir çeşit landmarktır, fakat fonksiyonları nedeniyle ayrılmaktadır. Odaklar, landmarkların farklı görsel bir obje olduğu, ama kendisinin de farklı aktivitelerin merkezi olduğu bir yerdir.
- Landmarklar: En basit tanımıyla şehrin yüzünde göze çarpan elemanlar, şehrin landmarklarıdır. Bazı landmarklar oldukça belirgindir ve büyük alanlarda görülebilir. Kentsel dış peyzaj açısından da belirleyicidirler. Bazıları ise ancak yanlarına gidildiğinde görülür ki; bunlar kentsel iç peyzajı şekillendiren öğelerdir (Küçük bir saat kulesi, çeşme, heykel gibi). Landmarklar, kentsel formun önemli bir elemanıdır; çünkü insanların kendi başlarına yönelmelerini sağlarlar ve yer aldıkları bölgenin kimliklerinde etkindirler.

Lynch (1960)'ın belirttiği özellikler ve anket uygulaması sonuçları göz önüne alınarak, Amasya kenti için önemli odak noktaları belirlenmiştir.

### 2.3.2.5. Güzergahların Ağ (Network) Analizi ile Belirlenmesi

Ağ (Network) analizi, coğrafi ağ modellemesi ve güzergah analiz modülüdür. Ağ analizleri en uygun yol güzergahının bulunmasında, yol uzunluklarının hesaplanmasında, elektrik, su, kanalizasyon gibi altyapı elemanlarında dağıtım hatları ile ilgili sorgulamalarda kullanılmaktadır.

Doğu ve Uluğtekin (2003)'e göre; belirlenen bir başlangıç noktasından (A) diğer noktaya (B) en uygun hangi yolları kullanarak gidebileceği gösteren bir analizdir. Ağ analizleri navigasyon işleminin temel hedeflerinden olan en kısa en uygun yoldan, ya da amaca yönelik uğrak noktaları üzerinden istenilen konuma ulaşım işlemlerinin yerine getirilmesinde kullanılır. Ağ analizinin temel amacı, çizgi karakteristiklerinin mekânsal analizidir (Yılmaz ve Şen Beyazlı, 2006).

Ağ analizi, vektör tabanlı coğrafi veriler ile gerçekleştirilen analiz türlerinden biridir. Ağ analizleri, çizgi tabanlı coğrafi varlıkların bağlantı şekillerinden, karar vermeye yönelik sonuç çıkarmaya yarayan konum analizleridir. Ağ analizinin gerçekleştirilmesi için düğüm-çizgi (arc-node) topolojisinin oluşturulmuş olması gerekir (Yomralıoğlu, 2000).

Ağ analizleri uygulamada üç şekildedir:

- Optimum güzergah belirleme (route optimization)
- Adres belirleme (address matching)
- Kaynak tahsisi (resource allocation)

Birden fazla bağlantısı olan iki nokta arasında bağlantılardan hangisinin en iyi çözüm olduğuna karar vermek amacıyla yapılan işlemler optimum güzergah belirleme (route optimization) olarak adlandırılır. En uygun çözüm en kısa uzaklık olabileceği gibi bağlantı özelliğine bağlı olarak değişim gösteren bir güzergah da olabilir.

Harita sayısallaştırıldıktan sonra üzerinde düğüm-çizgi tipolojisi oluşturulur. Oluşturulan bu topoloji ile her bir düğüm noktasının ve bu düğüm noktalarını birleştiren çizgilerin öznitelik bilgileri belirlenmiş olur. Buna göre harita üzerinde tanımlanan nokta veya çizgi kolaylıkla bulunabilir. Ağ üzerinde öznitelik bilgisi bilinen bir noktaya tespit etme işlemi adres belirleme (address matching) olarak isimlendirilir.

Kaynak tahsisi planlama ve yatırıma yönelik faaliyetlerdeki önemli işlerden biridir. Ağ yapısındaki coğrafi varlıkların aynı anda analiz edilerek optimum merkezin noktasal olarak tespit edilmesi işlemlerine coğrafi bilgi sistemlerinde kaynak tahsisi (resource allocation) analizi adı verilir (Yomralıoğlu, 2000).

Ağ analizinin temel amacı çizgi (hat) karakteristiklerinin mekânsal analizidir. Haritadaki çizgi karakteristikleri iki ana sınıfa ayrılır: fiziksel hatlar (çizgiler) ve sanal hatlar. Genel olarak fiziksel hat gerçek dünyada vardır ve hava fotoğraflarında gözlenebilir. Nehirler, kıyı çizgisi ve yollar fiziksel hatların tipik örnekleridir. Sanal hat karakteristikleri ise politik sınırlar ve yönetim sınırları gibi soyut yapıdadır. Politik birimler arasında çeşitli ölçeklerdeki sınırlar sanal hatların tipik örneğidir. Coğrafi gridi oluşturan meridyenler ve paraleller sanal hatların diğer bir çeşididir. Bağlantılı hatlar bir ağı tanımlar ve ağın analizi ağ analizi olarak adlandırılır. Birçok durumda ağ analizi sokaklar, yollar ve anayollar gibi fiziksel hatlar ile ilgilenir. Sanal hatlar ağın yapısını pek etkilemez (Erden ve ark., 2003).

Ağ (Network) Analizi kullanılarak belirlenen alternatif yeşilyol güzergahları CBS ortamında hazırlanmış haritalar üzerinde gösterilmiştir. Araştırmaya ait bulgular tartışılarak, Amasya kenti yeşilyol sistemi planlamasının uygulanmasına yönelik önerilerde bulunulmuştur. Çalışma alanına ait kesitler ve gösterimler Photoshop CS4 programı kullanılarak oluşturulmuştur.

Flink ve Searns (1993)'ün belirlediği kriterler bağlamında, Amasya kenti yeşilyol sistemi için güzergahlar belirlenmiştir. Bu kriterler aşağıdaki gibidir:

- Öncelikle özel mülk sahiplerinin doğrularına saygılı olunmalıdır.
- Çoğunlukla kamuya ait alanlar kullanılmalıdır.
- Tasarlanan gelişim yalnızca gerçekten ihtiyaç olduğu kadar uzayan bir gelişim olmalıdır.
- Mümkün olduğunca doğal alanlardaki büyük değişikliklerden kaçınılarak fonksiyonların geliştirildiği ve korunduğu alternatif gelişimler ön görülmelidir.
- Araçlı seyahat yolları ve akarsuların kesiştiği durumların sayısı sınırlı tutulmalıdır.
- Gelişim faaliyetleri uygun fiyat çözümleri ile desteklenmelidir.
- Yoğun bir yönetim gerektirmeyen çözümler araştırılmalıdır.
- Koridor ile diğer ekolojik ve insan yapımı sistemler arasında bağlantı devam ettirilmelidir.
- Güvenli, eğlenceli ve içinde bulunduğu doğal çevre ile bağdaşan kullanımlar teşvik edilmelidir.

Yapılan tüm çalışmalar ve gerçekleştirilen analiz sonuçları doğrultusunda; 'Ağ (Network) Analizi' kullanılarak kentteki önemli odak noktalarını içine alan, birden fazla bağlantısı olan noktalardan geçen, insanları kentin bir ucundan diğerine ulaştıran optimum yeşilyol güzergahları belirlenmiştir.

### **2.3.3. Güzergahların Değerlendirilmesi**

Ağ (Network) Analizi ile belirlenen öneri yeşilyol güzergahları, CBS ortamı ve Arcview 10.1 programındaki sayısal haritalar ile uydu görüntüsü üzerinde gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda oluşturulmuştur. Oluşturulan öneri yeşilyol güzergahları detaylı açıklandıktan sonra tartışılmıştır. Ayrıca, Adobe Photoshop CS4 programında hazırlanan öneri güzergahlara ait kesitlerle görsel sunumlar elde edilmiştir.



### **3. BULGULAR VE İRDELEME**

#### **3.1. Literatür Tarama ve Envanter Çalışmalarına Ait Bulgular**

Yapılan literatür taraması ve arazi çalışmaları sonucunda; alanın ‘doğal ve kültürel özellikleri, rekreasyonel olanakları, mevcut alan kullanımı, ulaşımı, turizm olanakları’ göz önüne alınarak ‘Amasya kenti mevcut kaynak değerlerine ait haritası’ oluşturulmuştur. Harita oluşturulurken; kent için önemli odak noktaları, alanda gerçekleştirilen gözlemler ve anket çalışmaları dahilinde kullanılan rekreasyon alanları ve kent halkının piknik yaptığı noktalar tespit edilmiştir.

#### **3.2. Analiz Çalışmalarına Ait Bulgular**

##### **3.2.1. Anket Uygulamasına Ait Bulgular**

###### **3.2.1.1. Yüzde Değerleri**

Ankete katılan toplam 105 kişinin demografik yapısını gösteren sonuçlar şöyledir (Tablo 7):

- Cinsiyet durumları; 62’sinin (%59) erkek, 43’ünün (%41) bayandır.
- Yaş durumları; ‘12-25’ olan 19 (%18,1), ‘25-40’ olan 45 (%42,9), ‘41 ve üstü’ olan 41 (%39) kişidir.
- Eğitim durumları; ilköğretim 13 (%12,4), lise 33 (%31,4), üniversite 49 (%46,7) ve lisansüstü 10 (%9,5) kişidir.
- Aylık ortalama gelir durumları; ‘0-500 TL’ aralığında olan 13 (%12,4), ‘500-1500 TL’ aralığında 18 (%17,1), ‘1500-3000 TL’ aralığında olan 59 (%56,2), ‘3000 TL ve üstü’ olan 15 (%14,3) kişidir.
- Meslek durumları; çalışmayan ve öğrenci 7 (%6,7), işçi 13 (%12,4), memur 57 (%54,3), köylü-çiftçi 3 (%2,9), özel sektör 8 (%7,6), emekli 4 (%3,8) ve diğer bir işle uğraşan 6 (5,7) kişidir.

- Amasya’da yaşama süreleri; ‘doğduğundan itibaren’ 44 (%41,9), ‘20 yıldan çok’ 25 (%23,8), ‘1-10 yıl’ 23 (%21,9), ‘1 yıldan az’ olan 13 (%12,4) kişidir.

Tablo 7. Anket katılımcılarının sosyo-ekonomik yapıları

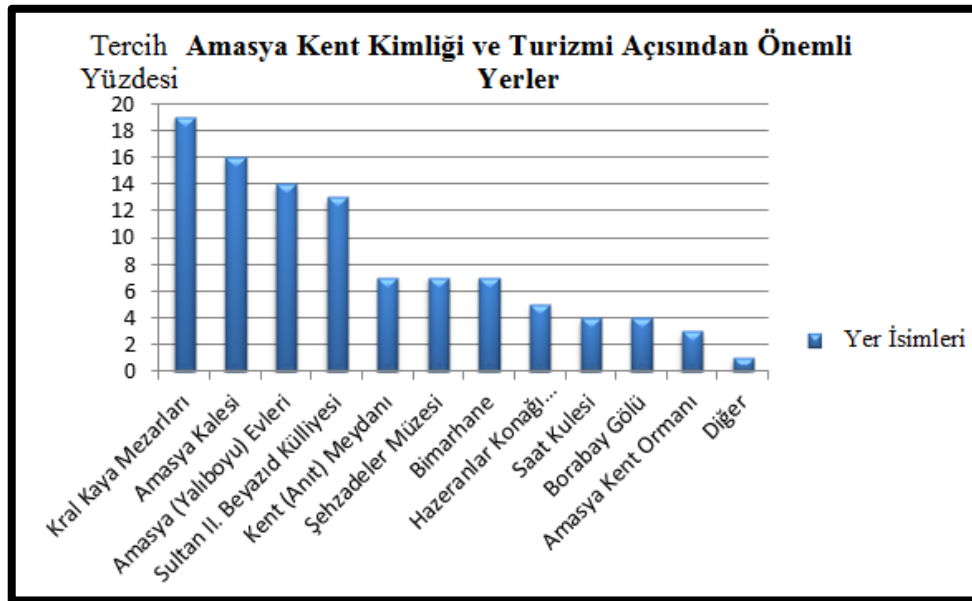
<b>CİNSİYET DURUMU</b>	<b>KİŞİ SAYISI</b>	<b>YÜZDE (%)</b>
Bayan	43	41
Erkek	62	59
<b>TOPLAM</b>	<b>105</b>	<b>100,0</b>
<b>YAŞ DURUMU</b>		
12-25	19	18,1
25-40	45	42,9
41 ve üstü	41	39
<b>TOPLAM</b>	<b>105</b>	<b>100,0</b>
<b>EĞİTİM DURUMU</b>		
İlköğretim	13	12,4
Lise	33	31,4
Üniversite	49	46,7
Lisansüstü	10	9,5
<b>TOPLAM</b>	<b>105</b>	<b>100,0</b>
<b>GELİR DURUMU</b>		
0-500 TL	13	12,4
500-1500 TL	18	17,1
1500-3000 TL	59	56,2
3000 TL ve üstü	15	14,3
<b>TOPLAM</b>	<b>105</b>	<b>100,0</b>
<b>MESLEK DURUMU</b>		
Çalışmıyorum	7	6,7
Öğrenci	7	6,7
İşçi	13	12,4
Memur	57	54,3
Köylü-Çiftçi	3	2,9
Özel Sektör	8	7,6
Emekli	4	3,8
Diğer	6	5,7
<b>TOPLAM</b>	<b>105</b>	<b>100,0</b>
<b>AMASYA’DA YAŞAMA SÜRESİ</b>		
Doğduğundan beri	44	41,9
20 yıldan çok	25	23,8
1-10 yıl	23	21,9
1 yıldan az	13	12,4
<b>TOPLAM</b>	<b>105</b>	<b>100,0</b>

‘Sizce geçmişten bugüne Amasya kent kimliği ve turizmi açısından önemli olan (Amasya denilince ilk akla gelen) yerler nerelerdir?’ sorusuna toplam 105 kişinin %19’u

‘Kral Kaya Mezarları’, %16’sı ‘Amasya Kalesi’, %14’ü ‘Amasya (Yalıboyu) Evleri’, %13’ü ‘Sultan II. Beyazıd Külliyesi’, %7’si ‘Kent (Anıt) Meydanı, Şehzadeler Müzesi ve Bimarhane’, %5’i ‘Hazeranlar Konağı Etnografya Müzesi’, %4’ü ‘Saat Kulesi’ ve ‘Borabay Gölü’, %3’ü ‘Amasya Kent Ormanı’, %1’i ‘Diğer (Ferhat ile Şirin Aşıklar Müzesi, Amasya Arkeoloji Müzesi)’ cevabını vermiştir (Tablo 8) (Şekil 68).

Tablo 8. Amasya kent kimliği ve turizmi açısından önemli yerler

Tercih Sırası	Amasya Kent Kimliği ve Turizmi Açısından Önemli Olan Yerler Nelerdir?	Yüzde (%)
1	Kral Kaya Mezarları	19
2	Amasya Kalesi	16
3	Amasya (Yalıboyu) Evleri	14
4	Sultan II. Beyazıd Külliyesi	13
5	Kent (Anıt) Meydanı	7
6	Şehzadeler Müzesi	7
7	Bimarhane	7
8	Hazeranlar Konağı Etnografya Müzesi	5
9	Saat Kulesi	4
10	Borabay Gölü	4
11	Amasya Kent Ormanı	3
12	Diğer	1
TOPLAM		100,0



Şekil 68. Amasya kent kimliği ve turizmi açısından önemli yerlere ait grafik

‘Amasya kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunur musunuz?’ sorusuna toplam 105 kişiden 84’ü (%80) ‘Evet’ cevabını verirken, 21 (%20) kişi ise ‘Hayır’ cevabını vermiştir (Tablo 9). Bu durum, rekreasyon alanlarının Amasya kent halkı tarafından kullanıldığını gösteren önemli bir sonuçtur.

Tablo 9. Amasya kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunma durumu

Kent içi ve çevresinde Rekreatif Etkinliklerde Bulunur musunuz?	Kişi Sayısı	Yüzde (%)
EVET	84	80,0
HAYIR	21	20,0
TOPLAM	105	100,0

Bu soruya ‘Hayır’ cevabı veren 21 kişinin;

‘Rekreatif etkinliklerde bulunmayışınızın nedeni nedir?’ sorusuna; %44,4’ü birinci nedeni olarak ‘Gidecek vaktim yok’, %26’sı ‘Düzenlenmiş rekreasyon alanları yok’, %11,1’i ‘Ulaşım çok pahalı’ ve ‘Diğer’, %7,4’ü ‘Vasıta bulmak zor’ cevabını vermiştir.

Bu sonuçlar; rekreasyon alanlarına gitmeme sebebi olarak, yoğun çalışma temposu ve yaşam koşullarından dolayı insanların kendilerine vakit ayıramadığını, kent içi ve çevresinde yer alan rekreasyon alanlarının kullanıcıların beklentileri için yeterli olmadığını, daha farklı kullanımlara sahip rekreasyon alanları yapılması gerektiğini göstermektedir.

‘Olanaklarınız olsaydı rekreatif etkinliklerde bulunmak için nerelere giderdiniz?’ sorusuna; %32’si ‘Göl ve gölü gören yerler’, %18’i ‘Köy ve dağlık yerler’ ve ‘Ormanlık alanlara’, %16’sı ‘Nehir-Irmak kenarı’ ve ‘Kent içinde düzenlenmiş rekreasyon alanlarına’ cevabını vermiştir. ‘Hepsi’ ile ‘Diğer’ cevabını tercih eden olmamıştır.

Bu sonuçlara bakıldığında kullanıcıların imkanları olsaydı; günlük yaşam ve iş stresinden kaçmak için daha sessiz ve sakin, dinlendirici özelliğe sahip alanlar olan ‘Göl ve gölü gören yerler’, ‘Köy ve dağlık yerler’ ve ‘Ormanlık alanlar’ı tercih ettikleri görülmektedir.

Bu soruya ‘Evet’ cevabı veren 84 kişiye;

‘Haftalık serbest (boş) zamanınız ne kadardır?’ diye sorulduğunda; 52 kişi (%62) ‘Haftada bir günden fazla’, 29 kişi (%34,5) ‘Haftada bir gün’, 3 kişi (%3,5) de ‘Haftada yarım gün’ cevabını vermiştir. Ankete katılan grubun çoğunluğu memur, öğrenci ve işçiden oluştuğu için, bu durum beklenen bir sonuçtur.

‘Bu zamanın ne kadarını açık alanda rekreatif etkinlikler için harcarsınız?’ diye sorulduğunda; 41 kişi (%49) ‘Yarısını’, 21 kişi (%25) ‘Yarisından fazlasını’, 11 kişi (%13) ‘Tamamını’ ve ‘Yarisından azını’ cevabını vermiştir. Ankete katılanların çoğunluğu serbest zamanlarını açık alanda ‘yürüyüş yaparak, dinlenerek, piknik yaparak, yemek yiyerek, manzara seyrederek vb.’ değerlendirmektedir.

‘Rekreatif etkinlikte bulunmak için ne kadar uzaklıktaki alanları tercih edersiniz?’ diye sorulduğunda; 41 kişi (%49) ‘Kent içi’, 31 kişi (%36,8) ‘Kente 10-30 km uzaklıkta’, 8 kişi (%9,5) ‘Kente 30-60 km uzaklıkta’, 4 kişi (%4,7) de ‘60 km’den fazla uzaklıkta’ki alanları tercih ettiğini belirtmiştir. Sonuçlara bakıldığında, kullanıcıların ulaşımının daha kolay olduğu kent içi ve kente yakın alanları seçtikleri görülmektedir.

‘Rekreatif etkinliklerde bulunmak için daha çok hangi ayları tercih edersiniz?’ diye sorulduğunda; %51,5’i ‘Haziran-Temmuz-Ağustos’, %22,7’si ‘Mart-Nisan-Mayıs’, %19’u ‘Eylül-Ekim-Kasım’, %5,3’ü ‘Hepsi’, %1,5’i ‘Aralık-Ocak-Şubat’ cevabını vermiştir. Kullanıcıların yarısından fazlası, günlerin uzun havalının sıcak ve ulaşımın daha kolay olduğu ilkbahar ve yaz mevsimlerini tercih ediyor olması beklenen bir sonuçtur.

‘Rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere daha çok hangi günleri tercih edersiniz?’ diye sorulduğunda; 67 kişi (%79,8) ‘Hafta sonu tatillerde’ ve 17 kişi (%20,2) ‘Hafta içi serbest zamanlarda’ cevabını vermiştir. Ankete katılanların çoğunluğunun serbest zamanı hafta sonu olduğundan bu durum beklenen bir sonuçtur.

‘Rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere gün içinde hangi saatleri tercih edersiniz?’ diye sorulduğunda; %53,4’ü ‘12.00-18.00’, %28,2’si ‘18.00 ve sonrası’, %10,7’si ‘Tam gün’, %7,7’si ‘06.00-12.00’ cevabını vermiştir. Daha çok ‘Hafta sonu tatillerde’ gerçekleştirilen etkinliklerin, günün en güzel saatlerinde daha çok ‘yemek yiyerek, dinlenerek, piknik yaparak vb.’ değerlendirdikleri görülmektedir.

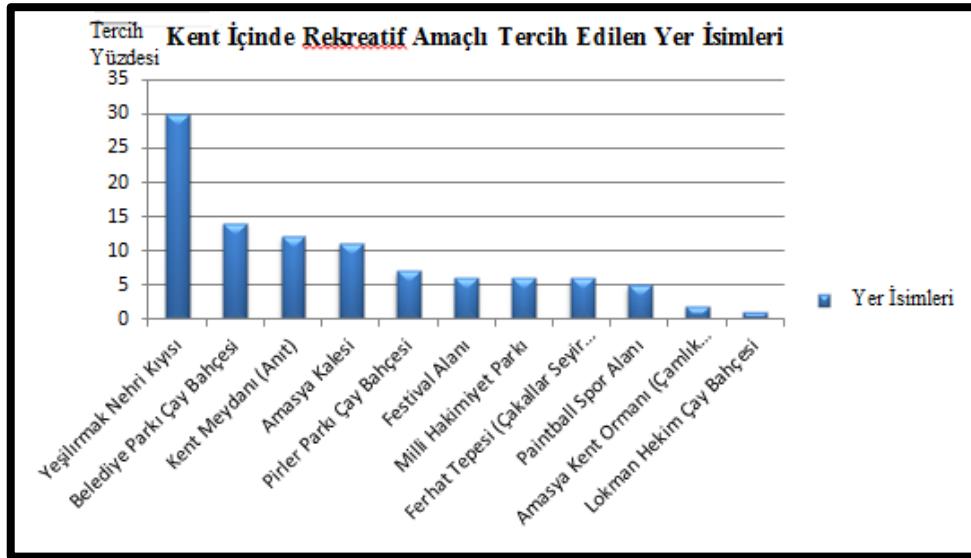
‘Kent içinde rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere gittiğiniz yerlerin adları nelerdir?’ diye sorulduğunda; %30’u ilk sırada ‘Yeşilirmak Nehri Kıyısı’, %14’ü ikinci sırada ‘Belediye Parkı Çay Bahçesi’, %12’si üçüncü sırada ‘Kent Meydanı (Anıt)’, %11’i ‘Amasya Kalesi’, %7’si ‘Pirler Parkı Çay Bahçesi’, %6’sı ‘Festival Alanı, Milli Hakimiyet Parkı ve Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası)’, %5’i ‘Paintball Spor Alanı’, %2’si ‘Amasya Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı)’, %1’i ‘Lokman Hekim Çay Bahçesi’ cevabını vermiştir (Tablo 10) (Şekil 69). ‘Kumacık Park’ ile ‘Botanik Park’ın tercih edilmediği görülmektedir.



Düzenlenmiş rekreasyon alanına, Yeşilirmak Nehri'ne, gece ve gündüz dikkat çekici manzaraya, tarihi dokuya sahip olmasından dolayı ilk sırada 'Yeşilirmak Nehri Kıyısı', ikinci ve üçüncü sırada şehrin tam merkezinde, Yeşilirmak Nehri kenarında yer alan 'Belediye Parkı Çay Bahçesi ile Kent Meydanı'nın tercih edilmesi beklenen bir sonuçtur.

Tablo 10. Amasya kent içinde tercih edilen rekreasyon alanları

Tercih Sırası	Kent İçinde Rekreatif Etkinliklerde Bulunmak Üzere Gittiğiniz Yerlerin Adları Nelerdir?	Yüzde (%)
1	Yeşilirmak Nehri Kıyısı	30
2	Belediye Parkı Çay Bahçesi	14
3	Kent Meydanı (Anıt)	12
4	Amasya Kalesi	11
5	Pirler Parkı Çay Bahçesi	7
6	Festival Alanı	6
7	Milli Hakimiyet Parkı	6
8	Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası)	6
9	Paintball Spor Alanı	5
10	Amasya Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı)	2
11	Lokman Hekim Çay Bahçesi	1
TOPLAM		100,0



Şekil 69. Amasya kent içinde tercih edilen rekreasyon alanlarına ait grafik

'Kent içinde rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere gittiğiniz yerlerde gerçekleştirdiğiniz etkinlikler nelerdir?' diye sorulduğunda; %39'u ilk sırada 'dinlenme', %33'ü ikinci sırada 'yürüyüş yapma', %11,1'i üçüncü sırada 'manzara seyretme', %5,7'i

‘piknik yapma’, %3,4’ü ‘yöresel yemekler yeme’ ve ‘sportif etkinliklerde bulunma’, %2,2’si ‘fotoğrafçılık’, %1,9’u ‘kültürel etkinlikler yapma’, %0,3’ü ‘inceleme ve gözlemlerde bulunma’ cevabını vermiştir (Tablo 11).

Tablo 11. Amasya kent içindeki rekreasyon alanlarında yapılan etkinlikler

Tercih Sırası	Kent İçinde Gerçekleştirilen Etkinlikler Nelerdir?	Yüzde (%)
1	Dinlenme	39
2	Yürüyüş yapma	33
3	Manzara seyretme	11,1
4	Piknik yapma	5,7
5	Yöresel yemekler yeme	3,4
6	Sportif etkinliklerde bulunma	3,4
7	Fotoğrafçılık	2,2
8	Kültürel etkinlikler yapma	1,9
9	İnceleme ve gözlemlerde bulunma	0,3
TOPLAM		100,0

‘Kent içinde rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere gittiğiniz yerlere giderken kullandığınız ulaşım araçları nelerdir?’ diye sorulduğunda; %60’ı ilk sırada ‘yaya’, %28,6’sı ikinci sırada ‘özel otomobil’, %9,2’si üçüncü sırada ‘otobüs’, %2,2’si son sırada ‘minibüs’ cevabını vermiştir (Tablo 12). Kent içinde yaya ulaşımının ilk sırada olması beklenen bir sonuçtur.

Tablo 12. Amasya kent içindeki rekreasyon alanlarına giderken kullanılan ulaşım araçları

Tercih Sırası	Kent İçindeki Rekreasyon Alanlarına Giderken Kullandığınız Ulaşım Araçları Nelerdir?	Yüzde (%)
1	Yaya	60
2	Özel otomobil	28,6
3	Otobüs	9,2
4	Minibüs	2,2
TOPLAM		100,0

‘Kent içinde rekreatif etkinliklerde bulunmak için gittiğiniz bu alanların en çok hangi özelliklerinden dolayı tercih edersiniz?’ diye sorulduğunda; %25,8’i ‘Gezinti için elverişli olduğunu’, %18,6’sı ‘Ulaşımının kolay oluşunu’ ve ‘Manzara değerini’, %16,2’si ‘Sessiz ve sakin oluşunu’, %10’u ‘Tarihi ve kültürel özelliklerini’, %6,6’sı ‘Açık hava spor

olanaklarını’, %1,9’u ‘Yöresel yemeklerini’ ve ‘Hepsi’, %0,4’ü de ‘Diğer’ cevabını vermiştir (Tablo 13).

Tablo 13. Amasya kent içindeki rekreasyon alanlarının tercih edilme sebepleri

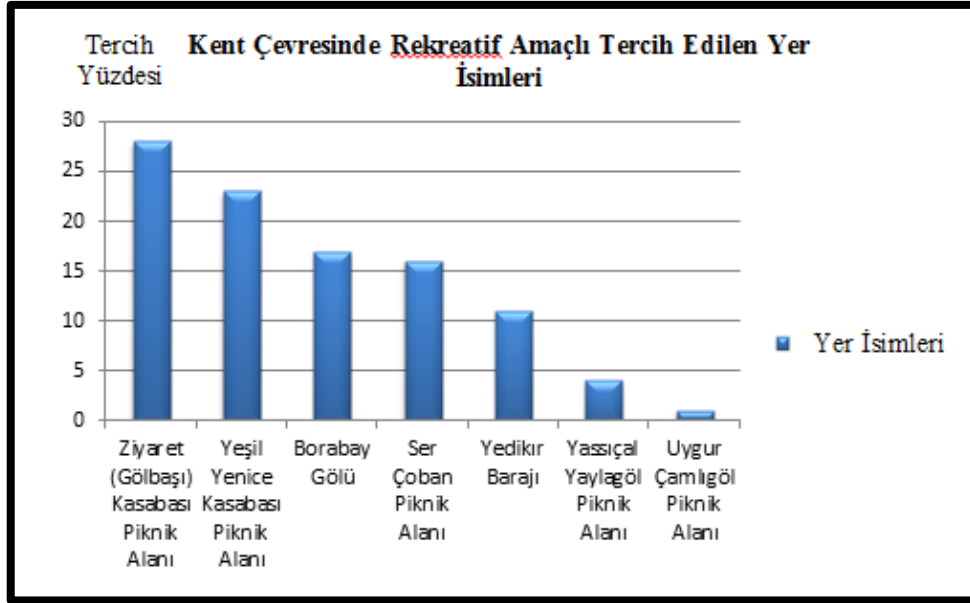
Tercih Sırası	Kent İçindeki Rekreasyon Alanlarının Hangi Özelliklerinden Dolayı Tercih Edersiniz?	Yüzde (%)
1	Gezinti için elverişli olması	25,8
2	Ulaşımının kolay olması	18,6
3	Manzara değeri	18,6
4	Sessiz ve sakin olması	16,2
5	Tarihi ve kültürel özelliklere sahip olması	10
6	Açık hava spor olanaklarının olması	6,6
7	Yöresel yemekleri yeme imkanı	1,9
8	Hepsi	1,9
9	Diğer	0,4
TOPLAM		100,0

‘Kent çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere gittiğiniz yerlerin adları nelerdir?’ diye sorulduğunda; %28’i ilk sırada ‘Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası Piknik Alanı’, %23’ü ikinci sırada ‘Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı’, %17’si üçüncü sırada ‘Borabay Gölü’, %16’sı ‘Ser Çoban Piknik Alanı’, %11’i ‘Yedikır Barajı’, %4’ü ‘Yassıçal Yaylagöl Piknik Alanı’, %1’i ‘Uygur Çamlıgöl Piknik Alanı’ cevabını vermiştir (Tablo 14) (Şekil 70).

Kent merkezine olan yakınlıkları, sessiz ve sakin olması, huzur vermesi, düzenlenmiş piknik alanlarına sahip olmasından dolayı birinci ve ikinci sırada ‘Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası Piknik Alanı’ ile ‘Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı’nın tercih edilmesi beklenen bir sonuçtur.

Tablo 14. Amasya kent çevresinde tercih edilen rekreasyon alanları

Tercih Sırası	Kent Çevresinde Rekreatif Etkinliklerde Bulunmak Üzere Gittiğiniz Yerlerin Adları Nelerdir?	Yüzde (%)
1	Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası Piknik Alanı	28
2	Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı	23
3	Borabay Gölü	17
4	Ser Çoban Piknik Alanı	16
5	Yedikır Barajı	11
6	Yassıçal Yaylagöl Piknik Alanı	4
7	Uygur Çamlıgöl Piknik Alanı	1
TOPLAM		100,0



Şekil 70. Amasya kent çevresinde tercih edilen rekreasyon alanlarına ait grafik

‘Kent çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere gittiğiniz yerlerde gerçekleştirdiğiniz etkinlikler nelerdir?’ diye sorulduğunda; %48’i ilk sırada ‘piknik yapma’, %45,8’i ikinci sırada ‘dinlenme’, %2,2’si üçüncü sırada ‘manzara seyretme’, %2’si ‘fotoğrafçılık’, %1,3’ü ‘kültürel etkinlikler yapma’, %0,5’i ‘inceleme ve gözlemlerde bulunma’, %0,2’si de ‘balık tutma’ cevabını vermiştir (Tablo 15).

Tablo 15. Amasya kent çevresindeki rekreasyon alanlarında yapılan etkinlikler

Tercih Sırası	Kent İçinde Gerçekleştirilen Etkinlikler Nelerdir?	Yüzde (%)
1	Piknik yapma	48
2	Dinlenme	45,8
3	Manzara seyretme	2,2
4	Fotoğrafçılık	2
5	Kültürel etkinlikler yapma	1,3
6	İnceleme ve gözlemlerde bulunma	0,5
7	Balık tutma	0,2
TOPLAM		100,0

‘Kent çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunmak üzere gittiğiniz yerlere giderken kullandığınız ulaşım araçları nelerdir?’ diye sorulduğunda; ankete katılanların tamamına yakını %93,2’si ilk sırada ‘özel otomobil’, %4,4’ü ikinci sırada ‘otobüs’, %1,6’sı üçüncü sırada ‘tur’, %0,4’ü de ‘minibüs’ ve ‘traktör’ cevabını vermiştir (Tablo 16). Kent

çevresindeki rekreasyon alanlarına giderken kullanıcıların özel otomobili ilk sırada tercih etmeleri beklenen bir sonuçtur.

Tablo 16. Amasya kent çevresindeki rekreasyon alanlarına giderken kullanılan ulaşım araçları

Tercih Sırası	Kent Çevresindeki Rekreasyon Alanlarına Giderken Kullandığımız Ulaşım Araçları Nelerdir?	Yüzde (%)
1	Özel otomobil	93,2
2	Otobüs	4,4
3	Tur	1,6
4	Minibüs	0,4
5	Traktör	0,4
TOPLAM		100,0

‘Kent çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunmak için gittiğiniz bu alanların en çok hangi özelliklerinden dolayı tercih edersiniz?’ diye sorulduğunda; ankete katılanların %33,6’sı ‘Sessiz ve sakin oluşunu’, %21,7’si ‘Gezinti için elverişli oluşunu’, %16,3’ü ‘Ulaşımının kolay oluşunu’, %13’ü ‘Manzara değerini’, %4,8’i ‘Açık hava spor olanaklarını’, %4,3’ü ‘Tarihi ve kültürel özelliklerini’, %3,8’i ‘Hepsi’, %1,5’i ‘Diğer’, %1’i de ‘Yöresel yemeklerini’ cevabını vermiştir (Tablo 17).

Tablo 17. Amasya kent çevresindeki rekreasyon alanlarının tercih edilme sebepleri

Tercih Sırası	Kent Çevresindeki Rekreasyon Alanlarının Hangi Özelliklerinden Dolayı Tercih Edersiniz?	Yüzde (%)
1	Sessiz ve sakin olması	33,6
2	Gezinti için elverişli olması	21,7
3	Ulaşımının kolay olması	16,3
4	Manzara değeri	13
5	Açık hava spor olanaklarının olması	4,8
6	Tarihi ve kültürel özelliklere sahip olması	4,3
7	Hepsi	3,8
8	Diğer	1,5
9	Yöresel yemekleri yeme imkanı	1
TOPLAM		100,0

‘Sizce Amasya kent içinde ve çevresinde rekreatif amaçlı tesisler yeterli midir?’ sorusuna toplam 105 kişiden 22 kişi (%21) ‘Evet’, 45 kişi (%42,9) ‘Hayır’ ve 38 kişi

(%36,2) ‘Kısmen’ cevabını vermiştir. Ankete katılan 105 kişiden bu soruya ‘Hayır’ veya ‘Kısmen’ cevabı veren 83 kişiye ‘Sizce kent içinde ne gibi tesisler yapılmalıdır?’ diye sorulduğunda; %26,5’i ‘Düzenlenmiş yürüyüş alanı’, %23,5’i ‘Spor tesisleri’, %13,8’i ‘Çocuk oyun alanları’, %12,8’i ‘Piknik alanı’, %8,2’si ‘Geceleme üniteleri (otel, motel vb.)’, %7,6’sı ‘Kamping alanı’, %4,1’i ‘Karavan alanı’, %3,5’i de ‘Diğer’ cevabını vermiştir. ‘Sizce kent çevresinde ne gibi tesisler yapılmalıdır?’ diye sorulduğunda; %25,4’ü ‘Piknik alanı’, %15,3’ü ‘Düzenlenmiş yürüyüş alanı’ ve ‘Geceleme üniteleri (otel, motel vb.)’, %13,9’u ‘Spor tesisleri’, %13,3’ü ‘Kamping alanı’, %9,7’si ‘Çocuk oyun alanları’, %5,6’sı ‘Karavan alanı’, %1,5’i de ‘Diğer’ cevabını vermiştir.

‘Sizce Amasya kent içinde yayalaşma (yaya ulaşımı) açısından var olan ihtiyacı karşılamakta mıdır?’ sorusuna toplam 105 kişiden 44 kişi (%41,9) ‘Evet’, 36 kişi (%34,3) ‘Hayır’ ve 25 kişi (%23,8) ‘Kısmen’ cevabını vermiştir (Tablo 18). Bu soruya ‘Hayır’ veya ‘Kısmen’ cevabı veren 61 kişiye ‘Sizce hangi hatlar arasında öncelikli olarak yaya güzergahları oluşturulmalıdır?’ diye sorulduğunda; ‘Kent Meydanı-Amasya Kalesi ve Kral Kaya Mezarlıkları’ (%18,2), ‘Kent Meydanı-Festival Alanı’ (%16,3), ‘Kent Meydanı-Ziyaret Kasabası Piknik Alanı’ (%10,7), ‘Kent Meydanı-Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı)’ (%9,6), ‘Kent Meydanı-Sabuncuoğlu Şerefeddin Devlet Hastanesi’ (%8,7), ‘Kent Meydanı-Amasya Üniversitesi Eğitim Fakültesi ve MYO’ (%8,6), ‘Kent Meydanı-Lokman Hekim Çay Bahçesi’ (%7,6), ‘Kent Meydanı-Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası)’ (%6,4), ‘Kent Meydanı-Kadın Doğum Hastanesi’ (%5,4), ‘Kent Meydanı-Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı’ (%5,3), ‘Kent Meydanı-Ser Çoban Piknik Alanı’ (%3,2) arasında istenmektedir (Tablo 19).

Tablo 18. Amasya kent içindeki mevcut yayalaşma durumu

Amasya Kent İçinde Yayalaşma Açısından Var Olan İhtiyacı Karşılamakta Mıdır?	Kişi Sayısı	Yüzde (%)
EVET	44	41,9
HAYIR	36	34,3
KISMEN	25	23,8
TOPLAM	105	100,0



Tablo 19. Amasya kentinde oluşturulması istenilen yaya güzergahı hatları

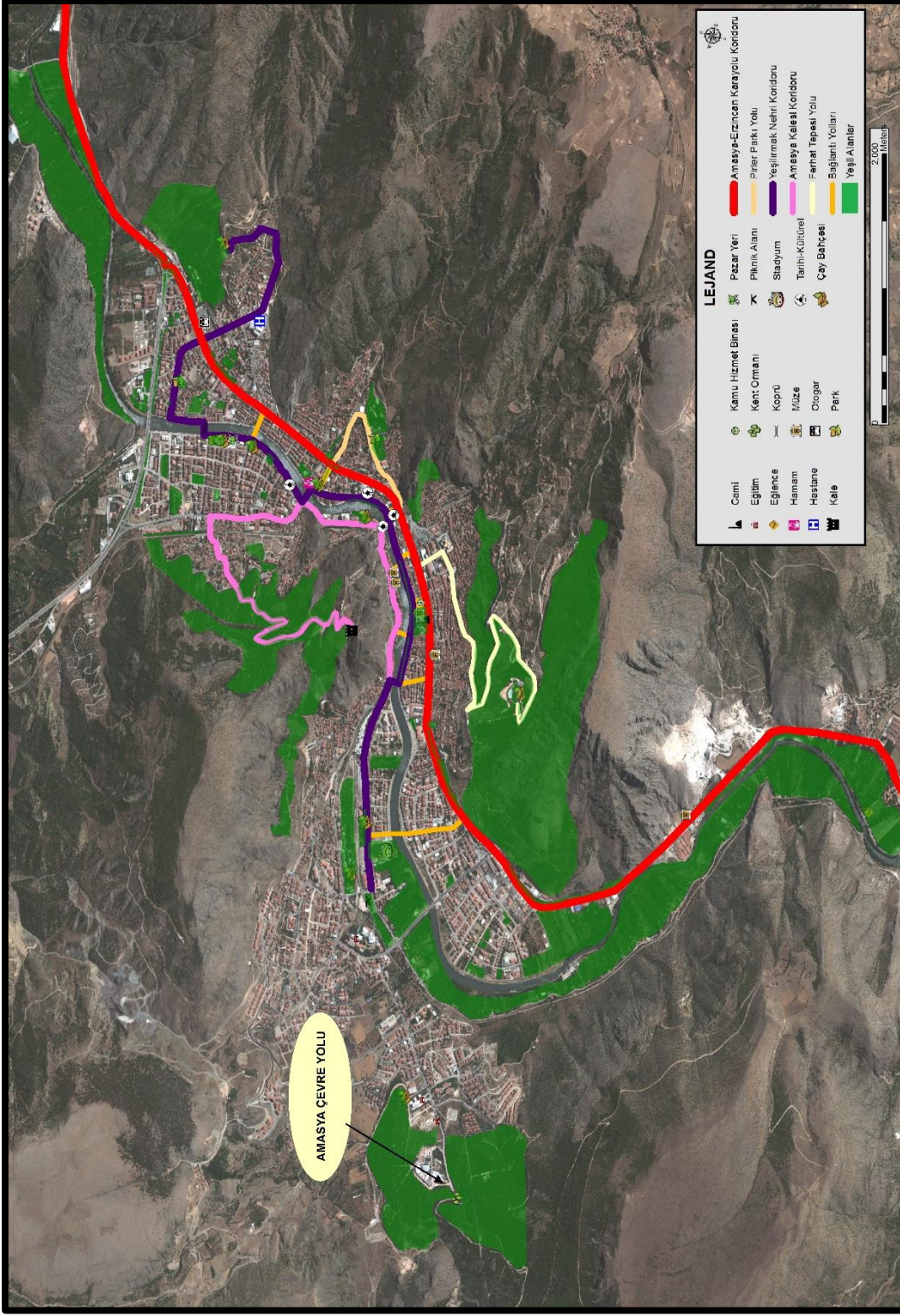
Tercih Sırası	Hangi Hatlar Arasında Öncelikli Yaya Güzergahları Oluşturulmalıdır?	Yüzde (%)
1	Kent Meydanı - Amasya Kalesi ve Kral Kaya Mezarlıkları	18,2
2	Kent Meydanı - Festival Alanı	16,3
3	Kent Meydanı - Ziyaret Kasabası Piknik Alanı	10,7
4	Kent Meydanı - Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı)	9,6
5	Kent Meydanı - Sabuncuoğlu Şerefeddin Devlet Hastanesi	8,7
6	Kent Meydanı - Amasya Üni. Eğitim Fak. ve MYO	8,6
7	Kent Meydanı - Lokman Hekim Çay Bahçesi	7,6
8	Kent Meydanı - Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası)	6,4
9	Kent Meydanı - Kadın Doğum Hastanesi	5,4
10	Kent Meydanı - Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı	5,3
11	Kent Meydanı - Ser Çoban Piknik Alanı	3,2
TOPLAM		100,0

‘Sizce Amasya kent içinde kişi başına düşen yeşil alan miktarı yeterli midir?’ diye sorulduğunda; 45 kişi (%42,9) ‘Yeterli’, 58 kişi (%55,2) ‘Yetersiz’, 2 kişi (%1,9) de ‘Kısmen’ cevabını vermiştir (Tablo 20). Ankete katılan ve bu soruya ‘Yeterli’ ya da ‘Yetersiz’ cevabını verenler arasında çok büyük fark olmadığı görülmektedir.

Tablo 20. Amasya kent içinde kişi başına düşen yeşil alan miktarının durumu

Amasya Kent İçinde Kişi Başına Düşen Yeşil Alan Miktarı Yeterli Midir?	Kişi Sayısı	Yüzde (%)
YETERLİ	45	42,9
YETERSİZ	58	55,2
KISMEN	2	1,9
TOPLAM	105	100,0

Yapılan anket çalışmasının sonuçları ile mevcut yeşil doku analizi incelendiğinde; yeşilyol planlama yaklaşımının Amasya kenti için olumlu olacağını söyleyebiliriz (Şekil 71-72).



Şekil 71. Amasya kentindeki mevcut yeşil dokuyu gösteren harita (Kurt, 2013)





### 3.2.1.2. Parametrik Olmayan Korelasyon Testi Değerleri

Veriler normal dağılım göstermediği için; ankete katılan bireylerin yaş, eğitim ve gelir durumları ile Amasya kent içindeki yeşil alan miktarını yeterli bulan ve bulamayanlar arasında ilişki olup olmadığı Korelasyon testine göre karşılaştırılmıştır. Sonuç olarak; eğitim, gelir durumu ile yeşil alan miktarını yeterli bulan ve bulamayanlar arasında pozitif yönde  $p<0,05$  ve  $p<0,01$  önem düzeyinde güçlü doğrusal bir ilişki ortaya çıkarken, yaş durumu ile  $p<0,05$  önem düzeyinde anlamlı bir ilişki bulunamamıştır (Tablo 21).

Tablo 21. Demografik yapı ile faktörler arasındaki ilişki değerleri

İlişkiye Giren Faktörler		Yaş Durumu	Eğitim Durumu	Gelir Durumu	Yeşil Alan Miktarı
Yaş Durumu	Korelas. Kats.	1,000	-,190	,163	,092
	Önem Düzeyi	-	,052	,097	,350
	Denek Sayısı	105	105	105	105
Eğitim Durumu	Korelas. Kats.	-,190	1,000	,480''	,259''
	Önem Düzeyi	,052	-	,000	,008
	Denek Sayısı	105	105	105	105
Gelir Durumu	Korelas. Kats.	,163	,480''	1,000	,219'
	Önem Düzeyi	,097	,000	-	,025
	Denek Sayısı	105	105	105	105
Yeşil Alan Miktarı	Korelas. Kats.	,092	,259''	,219'	1,000
	Önem Düzeyi	,350	,008	0,25	-
	Denek Sayısı	105	105	105	105

Gerçekleştirilen korelasyon analizi sonucunda; Amasya kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklere katılanlar, yer alan rekreatif amaçlı tesisler, mevcut yayalaşma durumu ile yeşil alan miktarını yeterli bulan ve bulamayanlar arasında anlamlı ilişki bulunmaktadır. Bu sorular birbirini desteklediği için ilişkili çıkması beklenen bir sonuçtur. Kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunanlar ile rekreatif amaçlı tesisler ve yayalaşma arasında pozitif yönde  $p<0,05$  önem düzeyinde anlamlı bir ilişki varken; yeşil alan miktarını yeterli bulan ve bulamayanlar arasında negatif yönde  $p<0,05$  önem düzeyinde anlamlı bir ilişki bulunmuştur (Tablo 22).

Tablo 22. Rekreasyon ile faktörler arasındaki ilişki değerleri

İlişkiye Giren Faktörler		Rekreatif Etkinliklere Katılanlar	Rekreatif Amaçlı Tesisler	Yayalaşma Durumu	Yeşil Alan Miktarı
Rekreatif Etkinliklere Katılanlar	Korelas. Kats.	1,000	,003	,019	-,217'
	Önem Düzeyi	-	,973	,848	,026
	Denek Sayısı	105	105	105	105
Rekreatif Amaçlı Tesisler	Korelas. Kats.	,003	1,000	,083	,208'
	Önem Düzeyi	,973	-	,403	,033
	Denek Sayısı	105	105	105	105
Yayalaşma Durumu	Korelas. Kats.	,019	,083	1,000	,206'
	Önem Düzeyi	,848	,403	-	,035
	Denek Sayısı	105	105	105	105
Yeşil Alan Miktarı	Korelas. Kats.	-,217'	,208'	,206'	1,000
	Önem Düzeyi	,026	,033	,035	-
	Denek Sayısı	105	105	105	105

Sonuçların beklenen yönde oldukları görülmektedir. Amasya kent içi ve çevresindeki rekreasyon alanlarını her yaş grubu kullanmaktadır. Bu alanları kullananların çoğu, lise ya da üniversiteyi bitirmiş memur ve işçi kesimidir. Eğitim ve gelir durumu arttıkça insanlarda yeşil alanla ilgili farkındalığın da arttığı korelasyon sonuçlarında görülmektedir. Rekreatif etkinliklerde bulunanlar, rekreasyon alanlarındaki tesisler ile kentteki yayalaşmayı yeterli bulurken; yeşil alanları yetersiz bulmaktadır. Ayrıca halk, rekreasyon alanlarının yeşille bağlantısının bulunmadığının ve birbirinden kopuk olduğunun farkındadır. Bu yüzden, kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunanlar, rekreasyon alanlarında daha iyi bir yeşil kurgusu istemektedir.

### 3.2.2. Amasya Kenti Yeşilyol Ağı İçin Bağlantı Kurulacak Odak Noktalarının Belirlenmesine Ait Bulgular

Lynch (1960)'ın belirttiği özellikler ve anket uygulaması sonuçları doğrultusunda, Amasya kenti için belirlenen önemli odak noktaları şöyledir (Şekil 73):

- Yeşilirmak Nehri Kıyısı (Şehzadeler Yolu),
- Amasya-Erzincan Karayolu,

- Kral Kaya Mezarları (%20),
- Amasya Kalesi (%17),
- Tarihi Amasya (Yalıboyu) Evleri (%15),
- Sultan II. Beyazıd Külliyesi (%13),
- Kent (Anıt) Meydanı (%7),
- Şehzadeler Müzesi (%7),
- Bimarhane (%7),
- Hazeranlar Konağı Etnografya Müzesi (%5),
- Saat Kulesi (%4),
- Amasya Arkeoloji Müzesi (%4),
- Maket Amasya Müzesi (%1).





Şekil 73. Amasya kenti için belirlenen odak noktalarını gösteren harita (Kurt, 2013)

### 3.2.3. Yeşilyol Güzergahlarının Belirlenmesine Ait Bulgular

Çalışma alanı sınırları dahilinde, mevcut koridorlar ve yeşil alanlar ile anket sonuçları göz önüne alınarak ve ‘Ağ (Network) Analizi’ uygulanarak belirlenen optimum yeşilyol güzergahları (Şekil 79);

‘Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru’, kentin ana ulaşım aksını oluşturan transit geçiş hattıdır (Şekil 74). Bu güzergah, Amasya kent çevresinde yer alan ‘Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası’, ‘Yeşil Yenice Kasabası’, ‘Uygur Çamlığı’, ‘Ser Çoban’, ‘Yassıçal Yaylagöl Piknik Alanları’ ile ‘Borabay Gölü’ne ulaştırmaktadır. Amasya Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü, Amasya Otogarı, Amasya DSİ 73. Şube Şefliği, Amasya İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, Amasya Karayolları Genel Müdürlüğü, Amasya Adliyesi, Ferhat ile Şirin Aşıklar Müzesi, Amasya Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi bu koridor üzerinde yer almaktadır. Ayrıca, güzergah üzerindeki çeşitli noktalardan (Amasya Arkeoloji Müzesi, Sultan II. Beyazıd Külliyesi, Amasya Lisesi, Kent Meydanı) kent içindeki rekreasyon alanlarına ve belirlenen diğer koridorlara (Yeşilirmak Nehri Koridoru, Amasya Kalesi Koridoru) bağlantı sağlanmaktadır. Şehir merkezindeki yoğun trafiğe uğramadan transit geçiş sağlanması amacıyla inşa edilen ve 2015 yılı sonunda ulaşımına açılması düşünülen ‘Amasya Çevre Yolu’ koridor üzerindeki bir noktada kesişmektedir.



Şekil 74. Amasya-Erzincan Karayolu Koridorundan görünüm (Kurt, 2013)

‘Yeşilirmak Nehri Koridoru’, tarihi-kültürel değerlere, rekreasyon imkanına ve manzara güzelliğine sahiptir. Kent merkezinde yer aldığı için yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu güzergah insanları kent içindeki rekreasyon alanlarına (parklar, çay bahçeleri vb.) , kültürel alanlara, pazar yerine, hastaneye, tarihi cami, köprü ve hamamlara



ulaştırmaktadır (Şekil 75). Ayrıca güzergahın, ‘Amasya Kalesi Koridoru’ ve ‘Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru’na direkt bağlantısı bulunmaktadır.

Güzergahın başlangıcı ‘Milli Hakimiyet Parkı’, bitiş noktası ise ‘Lokman Hekim Çay Bahçesi’ kabul edilmektedir. Güzergah İstasyon Köprüsü’nde ‘Amasya Kalesi Koridoru’ ile birleşmektedir. İstasyon Köprüsü’nden Yeşilirmak Nehri boyunca devam eden güzergah, Kumacık Hamamı hizasındaki Künc Köprüyü geçip Saraydüzü Kışla Binası Milli Mücadele Müzesi ve Kongre Merkezi yolunda Işıklı Köprüye kadar ilerleyip Terminal Caddesinden ‘Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru’na, buradan da ‘Lokman Hekim Çay Bahçesi’ne bağlanmaktadır (Şekil 76).



Şekil 75. Yeşilirmak Nehri Koridorundan görünüm (Kurt, 2013)



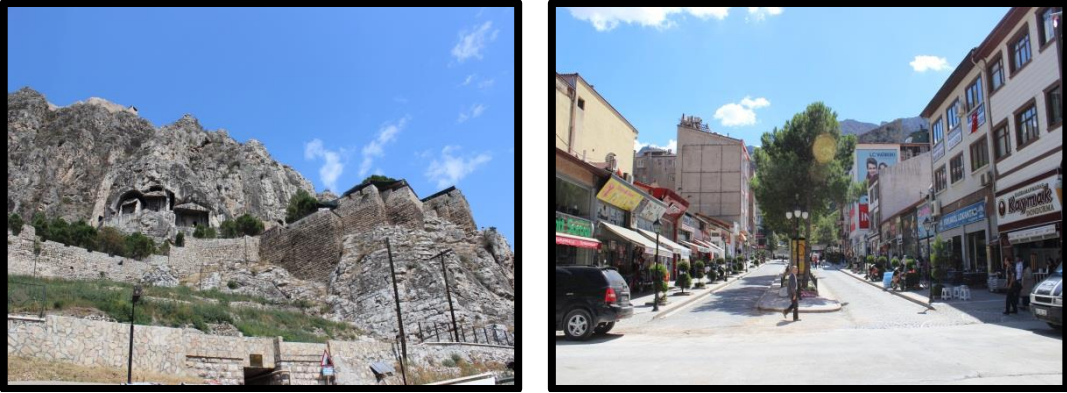
Şekil 76. Yeşilirmak Nehri Koridoruna bağlantı yollarından görünüm (Kurt, 2013)

‘Amasya Kalesi Koridoru’, şehrin kuşbakışı izlenebildiği manzara güzelliğine, tarihi-kültürel değerlere, rekreasyon imkanına ve kentin içinden geçen demiryolu hattına sahiptir (Şekil 77). Koridor ‘İstasyon Köprü İçeri Şehir’ girişinde başlayıp ‘Amasya Kalesi’nde

bitmektedir. Güzergah İstasyon Köprü, Şehzadeler Müzesi, Saat Kulesi ve Künc Köprü noktalarından Yeşilirmak Nehri Koridoru ile birleşmektedir. Kent merkezinden Amasya Kalesi'ne özel otomobil ya da tur ile ulaşılabilir. İstasyon Köprüsü ile Künc Köprüsü arasındaki mesafede motorlu ulaşımın haricinde yaya ulaşımı da sağlanmaktadır. Koridor üzerinde Kral Kaya Mezarları'na ulaşan yaya bağlantı yolu vardır (Şekil 75).

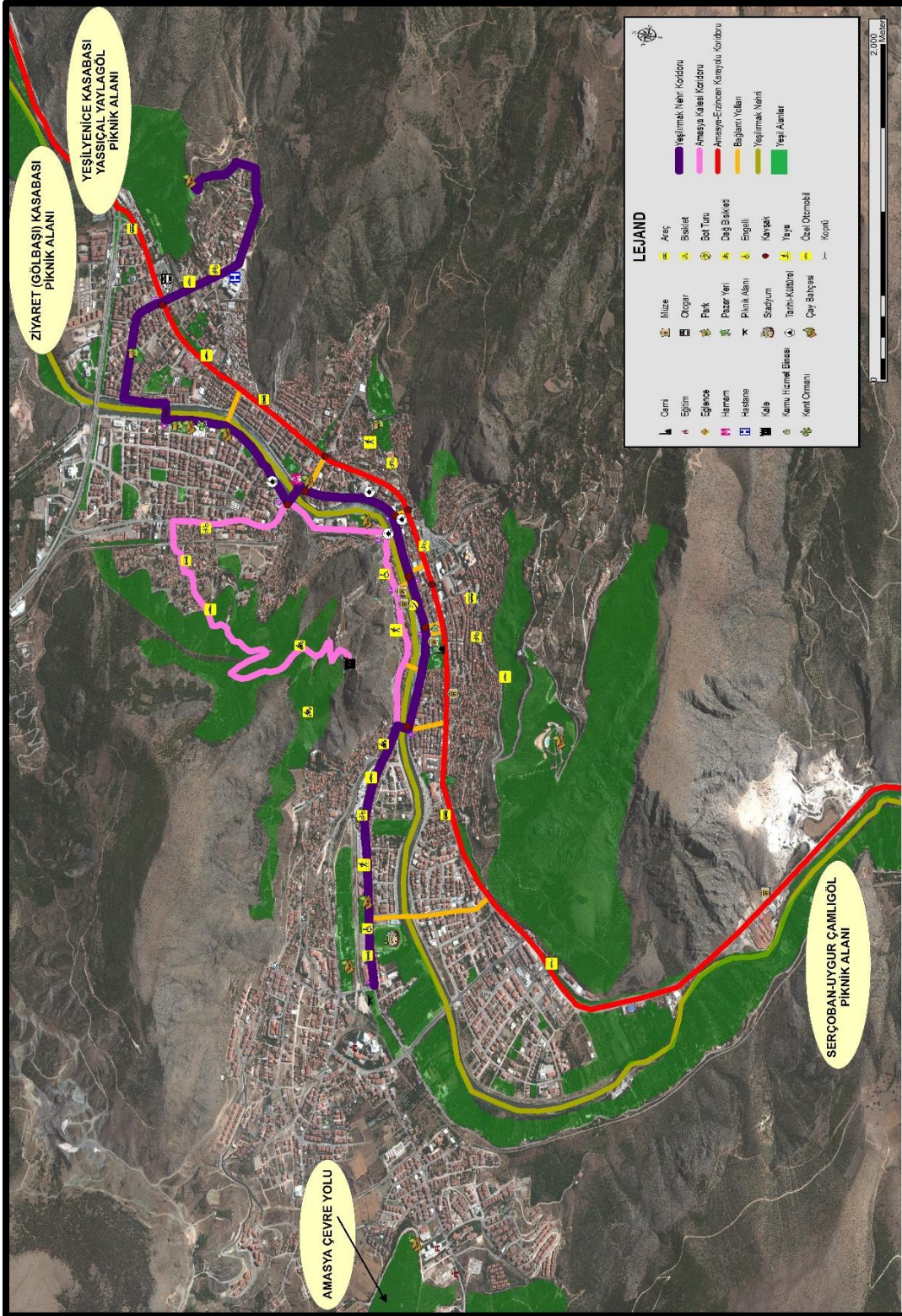


Şekil 77. Amasya Kalesi Koridorundan görünüm (Kurt, 2013)



Şekil 78. Amasya Kalesi Koridoruna bağlantı yollarından görünüm (Kurt, 2013)





Şekil 79. Amasya kenti için tespit edilen yeşilyol güzergahlarını gösteren harita (Kurt, 2013)

### 3.3. Genel İrdeleme

Yeşilyollar; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorları, demiryolu güzergahı boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yolları ya da parkları, doğal rezerv alanları, kültürel özellikleri ve tarihi yerleşimleri birbirine bağlayan çizgisel koridorlardır (Little, 1990). Amasya kenti için yeşilyol planlama önerisini temel hedef edinen bu çalışmada; Little (1990), Labarre (1992), Flink ve Searns (1993), Ahern (1995), Fabos (1995), Forman (1995), Hess ve Fischer (2001)'in yapmış olduğu yeşilyol tanımları, sınıflandırmaları, amaç ve işlevleri incelenerek çalışma alanının imkanları doğrultusunda bir yeşilyol olabilme potansiyelinin belirlenmesi yönünde çalışmalar yapılmış ve bu alana özgü, doğal Yeşilirmak koridorunu içine alan kentsel yeşilyol önerisinde bulunulmuştur.

Çalışmada Forman (1995), Bennett (2003), Noss (1987), Low Choy (2009)'un tanımladığı koridor işlevleri göz önünde bulundurularak, yapılan alan analizleri ve anket uygulaması doğrultusunda öneri yeşilyol güzergahları için şu özellikler belirlenmiştir:

- Alternatif ulaşım koridoru: Alanın motorlu ulaşımın haricinde motorsuz ulaşımına da imkan veren bir koridor niteliğinde olmasıdır.
- Tarihi-kültürel değerleri koruyan koridor: Alanın tarihi-kültürel ve anlamsal değerlerinin korunması, yaşatılması ve tanıtılmasına imkan veren bir koridor niteliğinde olmasıdır.
- Rekreasyon koridoru: Alanda yürüyüş yapma, bisiklet sürme, paten kayma, fotoğraf çekme, inceleme ve gözlemlerde bulunma, piknik yapma, kamp yapma, balık tutma, sportif etkinliklerde bulunma, dağ bisikleti gibi rekreatif etkinliklere imkan veren bir koridor niteliğinde olmasıdır.
- Turizm koridoru: Alandaki tarihi-kültürel unsurların tanıtılmasına, alanın cazipliğinin artmasına ve dört mevsim boyunca kullanılmasına imkan veren bir koridor niteliğinde olmasıdır.
- Manzara koridoru: Alanda yol boyunca var olan tarihi-kültürel ve anlamsal değerlerin seyrine ve manzara fotoğrafçılığına imkan veren bir koridor niteliğinde olmasıdır. Alan içerisinde manzara seyretme etkinliği hem yürüyüş yapılarak hem de motorlu araçlarla yapılabilmesine fırsat sunmaktadır.

Frederick Law Olmsted; nehir ve vadilerin doğal koridorlar olarak kent açık-yeşil alan sistemine dahil edilmek suretiyle, çevre kalitesini yükseltmek ve açık hava



rekreasyonu için seçenekler sunabilmek amacıyla ‘Cleveland Sunset Doğal Yaşamı Koruma Parkı’ nı tasarlamıştır. Frederick Law Olmsted, Charles Eliot, Charles Eliot II, I an McHarg ve Phil Levis’in yapmış olduğu yeşilyol uygulama örnekleri değerlendirildiğinde; doğal-tarihi-kültürel kaynakların ve manzara değerlerinin korunduğu, odak noktaların belirlenerek çevresi ile ilişkilendirildiği, çeşitli rekreatif etkinliklerin (piknik yapma, yürüyüş, atla gezinti, spor yapma, fotoğraf çekme, bisiklet sürme, tırmanma vb.) bu koridorlarda gerçekleştiği, kenti-kıra bağladığı ve kentsel-kırsal alanlara sosyal, çevresel ve ekonomik yararlar sağladığı görülmektedir.

Dünya’da yeşilyol uygulaması ait uygulanan North Carolina’daki ‘Merkez Alan Yeşilyolu (The Capital Area Greenway)’, Amerika’daki ‘Blackstone Nehri Vadisi Ulusal Mirası (Blackstone River Valley National Heritage), ‘Indian Deresi Yeşilyolu (Indian Creek Greenway)’ ve ‘Hudson Nehri Vadisi Yeşilyolu (The Hudson River Valley Greenway)’, Iowa’daki ‘Miras Yolu (The Heritage Trail)’, Arizona’daki ‘Pima Kırsal Nehir Parkı (The Pima Country River Parks)’, California’daki ‘Bay ve Ridge Yolu: San Francisco Bay Alanı (The Bay and Ridge Trails: San Francisco Bay Area)’, Missouri’deki ‘Maramec Yeşilyolu (The Maramec Greenway)’, New York’taki ‘Brooklyn-Queens Yeşilyolu (The Brooklyn-Queens Greenway)’, Kanada’daki ‘Ottawa Yeşilyolu (Ottawa Greenway)’, ‘Calgary Yeşilyolu (Calgary Greenway)’ ve ‘Toronto Metropolü Yeşilyolu (Toronto Metropolitan Area Greenway)’, Massachusetts’deki ‘Connecticut Nehri Yeşilyolu (Connecticut River Greenway)’ ile ‘Viyana-Prag Yeşilyolu (Vienna-Prague Greenway)’ örneklerinin benzer şekilde yapılmış çalışmalar olduğu görülmektedir (URL-17, 2013).

Çalışma kapsamında kent insanının kent içi ve çevresinde hangi rekreasyon alanlarını kullandığını, bu alanları hangi özelliklerinden dolayı tercih ettiğini, alanlarda hangi etkinlikleri gerçekleştirdiğini, alanlara nasıl ulaşım sağladığını, mevcut rekreasyon alanlarının yeterli olup olmadığını belirlemek amacıyla anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Benzer şekilde Gültekin (1979), Asakawa ve ark. (2004), Kurdoğlu (2005), Kurdoğlu ve ark. (2009) kentlerdeki rekreasyonel eğilimi belirlemek amacıyla anket çalışması yapmışlardır.

Anket cevaplarına bakıldığında mevcut imkanlar dahilinde kent içinde yapılan dinlenme, yürüyüş yapma, manzara seyretme, kent çevresinde ise; piknik yapma, dinlenme ve manzara seyretme etkinlikleri dikkati çekmektedir. Kent içindeki rekreasyon alanlarını kullananlara alanın gezinti için elverişli olması, kolay ulaşılabilirliği ve manzara güzelliği;

kent çevresini kullananlara da alanın sessiz ve sakinliği, gezinti için elverişli olması ve kolay ulaşılabilirliği cazip gelmektedir. Kent içinde düzenlenmiş yürüyüş alanları, spor tesisleri, çocuk oyun alanları; kent çevresinde piknik alanları, düzenlenmiş yürüyüş alanları, alanda daha fazla kalabilmek için geceleme üniteleri (otel, motel vb.) nin yapılması istenmektedir.

Yomralıoğlu (2000), Erden ve ark. (2003), Yılmaz ve şen Beyazlı (2006) çalışmalarında; kentlerde kent insanının ve kente yeni gelen turistlerin, kenti daha iyi algılayabilmesi ve hem taşıt hem de yaya erişiminin en uygun güzergahla sağlanabilmesi amacıyla CBS'de 'Ağ (Network) Analizi'ni kullanarak yol ağına ait haritalar oluşturmuşlardır. Optimum güzergahın belirlenmesinde en kısa mesafe mi, yoksa seçilecek yolun belli bir özellikte olması mı gerektiği kullanıcı tarafından belirlenmekte ve bu beklentiler doğrultusunda analiz gerçekteşmektedir. Bu bağlamda, çalışma alanında bulunan mevcut koridorlar ile anket sonuçları göz önüne alınarak ve 'Ağ (Network) Analizi' uygulanarak Amasya kenti için optimum yeşilyol güzergahları belirlenmiştir.

Amasya kenti; zengin tarihi dokuya, yüksek kültür varlıkları potansiyeline, 'şehzadeler şehri' ünvanına, Yeşilırmak Nehri ve Vadisi'ne sahiptir. Çalışma alanı içerisinde turizm ve rekreasyon açısından önemli; tarihi-kültürel alanlar, müzeler, köprüler, camiler ve anıt ağaçlar bulunmaktadır. Kent turizm yönünden özellikle yaz ve ilkbahar aylarında oldukça hareketlidir. Bu mevsimlerde kent, yerli ve yabancı turistlerin akınına uğramaktadır. Kentteki konaklama ve yeme içme tesislerinin yetersiz olması, alternatif rekreatif etkinliklerde bulunulmamasından dolayı kent yerli-yabancı turistler tarafından genellikle günübürlük ziyaret edilmektedir. Kentteki mevcut tarihi yapıların yeterince korunamaması, kent kimliği ile uyumlu bir yapılaşmanın olmaması (plansız yapılaşma) ve kentteki potansiyel değerlerin tanıtımının yeterince yapılamaması turizm alanında tehdit oluşturmaktadır.

Çalışma alanı olan Amasya kent merkezinde; Yeşilırmak Nehri koridoru boyunca yürüme, dinlenme, oturma, seyir, yemek yeme ve fotoğraf çekme dışında başka bir rekreasyon olanağını sağlayacak kullanımın yer almadığı görülmektedir. Aslında alan, Yeşilırmak Nehri üzerinde kent halkına ve turistlere hizmet verecek kayıkla ya da küçük botlarla gezinti yapılabilecek olanağa sahiptir. Alanda yapılacak doğru bir planlama ile kent merkezi, kullanıcılar açısından daha cazip hale gelecektir. Çalışmada öngörülen yeşilyol planlama önerisi, Amasya kenti için motorsuz ulaşımın yaygınlaşmasına, zengin rekreasyonel ve turizm potansiyelin yaratılmasına zemin hazırlayacaktır.

## **4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER**

### **4.1. Literatür Tarama ve Envanter Çalışmalarına Ait Sonuçlar**

Çalışma alanı ile ilgili daha önceden gerçekleştirilmiş olan rapor, proje, kitap, dergi, plan vb. çalışmalara ait dökümanlar incelenerek, alanın ‘tarihçesi, doğal ve kültürel özellikleri, rekreasyonel olanakları, ulaşımı, mevcut alan kullanımı, turizm olanakları, bitki örtüsü, hayvan varlığı, toprak özellikleri, nüfusu, ekonomik durumu’na ait bilgiler edinilmiştir. 2011-2013 yılları arasında belli periyotlarla (2 ayda bir) gerçekleştirilen arazi çalışmaları dahilinde, anket çalışması yapılmış, alanın dört mevsime ait durumları fotoğraf ve kamera görüntüleri ile belirlenmiştir. Amasya kent içi ve çevresindeki rekreasyon alanları ile odak noktaları belirlenerek, el tipi GPS yardımıyla sayısal ortamdaki haritalara aktarılmıştır. Çalışma alanındaki mevcut yeşil doku irdelenmiş ve sorunlar tespit edilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda; çalışma alanının planlamaya değer nitelikte olduğu ortaya konularak daha detaylı alan analiz çalışmalarına geçilmiştir.

### **4.2. Analiz Çalışmalarına Ait Sonuçlar**

#### **4.2.1. Anket Uygulamasına Ait Sonuçlar**

Anket çalışmasına göre; Amasya kent içi ve çevresindeki rekreasyon alanlarının kent halkının büyük bir kesimi (%80) tarafından kullanıldığı görülmektedir. Rekreasyon alanlarının tercih edilmeme sebebi olarak ise; çalışma şartlarından dolayı yeterli zamanın olmaması ve düzenlenmiş rekreasyon alanlarının bulunmaması gösterilmektedir.

Amasya kent içi ve çevresinde rekreasyon etkinliklere katılanların büyük çoğunluğu, lise ve üniversite mezunu olan memur ve işçi kesimidir.

Amasya kent içi ve çevresindeki rekreasyon alanlarının daha çok yaz mevsiminde (%51,5) kullanıldığı görülmektedir. Bunu sırasıyla, ilkbahar (%22,7), sonbahar (%19) ve kış (%1,5) mevsimleri izlemektedir. Anket uygulaması çalışma alanında bire bir gerçekleştirilirken yaptığım gözleme göre; kent içindeki rekreasyon alanları yaz mevsiminde hafta içi ve hafta sonu saat 18.00 ve sonrasında kullanılırken, kent

çevresindeki rekreasyon alanları hafta sonu tatillerde saat 12.00-18.00 arasında daha çok ziyaret edilmektedir.

Amasya kent içinde tercih edilen rekreasyon alanları sırasıyla; ‘Yeşilirmak Nehri Kıyısı’ (%30), ‘Belediye Parkı Çay Bahçesi’ (%14), ‘Kent Meydanı (Anıt)’ (%12), ‘Amasya Kalesi’ (%11), ‘Pirler Parkı Çay Bahçesi’ (%7), ‘Festival Alanı’ (%6), ‘Milli Hakimiyet Parkı’ (%6), ‘Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası)’ (%6), ‘Paintball Spor Alanı’ (%5), ‘Amasya Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı)’ (%2), ‘Lokman Hekim Çay Bahçesi’ (%1) dir. Bu alanlar ‘Günübirlik’ ziyaret edilirken, alanlarda ‘Dinlenme’ (%39), ‘Yürüyüş yapma’ (%33), ‘Manzara seyretme’ (%11,1), ‘Piknik yapma’ (%5,7), ‘Yöresel yemekler yeme’ (%3,4), ‘Sportif etkinliklerde bulunma’ (%3,4), ‘Fotoğrafçılık’ (%2,2), ‘Kültürel etkinlikler yapma’ (%1,9), ‘İnceleme ve gözlemlerde bulunma’ (%0,3) etkinlikleri gerçekleştirilmektedir. Kent içindeki rekreasyon alanlarına çoğunlukla ‘Yaya’ (%60) gidilmektedir. Alanların en çok beğenilen ilk üç özelliği; ‘Gezinti için elverişli olması’ (%25,8), ‘Ulaşımının kolay olması’ ve ‘Manzara değeri’ (%18,6) dir. Bu sonuçlar, önerilecek yeşilyol planlamasının alan için uygunluğunu desteklemektedir.

Amasya kent çevresinde tercih edilen rekreasyon alanları sırasıyla; ‘Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası Piknik Alanı’ (%28), ‘Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı’ (%23), ‘Borabay Gölü’ (%17), ‘Ser Çoban Piknik Alanı’ (%16), ‘Yedikır Barajı’ (%11), ‘Yassıçal Yaylagöl Piknik Alanı’ (%4), ‘Uygur Çamlıgöl Piknik Alanı’ (%1) dir. Bu alanlarda ‘Piknik yapma’ (%48), ‘Dinlenme’ (%45,8), ‘Manzara seyretme’ (%2,2), ‘Fotoğrafçılık’ (%2), ‘Kültürel etkinlikler yapma’ (%1,3), ‘İnceleme ve gözlemlerde bulunma’ (%0,5), ‘Balık tutma’ (%0,2) etkinlikleri gerçekleştirilmektedir. Kent çevresindeki rekreasyon alanlarına genellikle ‘Özel otomobil’ (%93,2) ile gidilmektedir. Bu alanların en çok beğenilen ilk üç özelliği ‘Sessiz ve sakin oluşu’ (%33,6), ‘Gezinti için elverişli oluşu’ (%21,7), ‘Ulaşımının kolay oluşu’ (%16,3) dur.

Ankete katılanların %21’i Amasya kent içi ve çevresindeki rekreatif amaçlı tesisleri ‘Yeterli’ bulurken, %42,9’u ‘Yetersiz’, %36,2’si ‘Kısmen’ yeterli bulmuştur. Tesisleri kısmen yeterli ve yetersiz bulan katılımcılar kent içinde; ‘Düzenlenmiş yürüyüş alanı’ (%26,5), ‘Spor tesisleri’ (%23,5), ‘Çocuk oyun alanları’ (%13,8), ‘Piknik alanı’ (%12,8), ‘Geceleme üniteleri (otel, motel vb.)’ (%8,2), ‘Kamping alanı’ (%7,6), ‘Karavan alanı’ (%4,1), ‘Diğer’ (%3,5) yapılmasını istemişlerdir. Kent çevresinde ise; ‘Piknik alanı’ (%25,4), ‘Düzenlenmiş yürüyüş alanı’ (%15,3), ‘Geceleme üniteleri (otel, motel vb.)’ (%15,3), ‘Spor tesisleri’ (%13,9), ‘Kamping alanı’ (%13,3), ‘Çocuk oyun alanları’ (%9,7),

‘Karavan alanı’ (%5,6), ‘Diğer’ (%1,5) yapılmasını istemişlerdir. Bu sonuçlar, önerilecek olan yeşilyol planlamasını destekleyici yöndedir. Kullanıcılar, kent içi ve çevresinde serbest zamanlarını geçirebileceği, daha çok sosyalleşip rekreatif etkinliklerde bulunabilecekleri düzenlemeler, tesisler istemektedir.

Katılımcılar, Amasya kent içindeki mevcut yayalaşmanın var olan ihtiyacı karşıladığını; ‘Evet’ (%41,9), ‘Hayır’ (%34,3) ve ‘Kısmen’ (%23,8) düşünmektedir.

Amasya kent içinde kişi başına düşen yeşil alan miktarını ankete katılanların %42,9’u ‘Yeterli’, %55,2’si ‘Yetersiz’, %1,9’u ‘Kısmen’ yeterli bulmaktadır. Kentin coğrafi yapısının yeşil alan oluşumunu engellediğini ve alternatif gelişimin olmadığını düşünen katılımcılar, yeşil alan miktarını yeterli görmektedir. Yeşil alan miktarını kısmen yeterli ve yetersiz bulan katılımcılar; ‘Mevcut yeşil alanların geliştirilip yeşil bir ağ sisteminin oluşturulması’, ‘Yeşilirmak boyunca yer alan tarihi Amasya (Yalıboyu) Evleri’nin yeşil dokuyla desteklenmesi’, ‘Yapıların yıkılıp yerine yeşil alanların yapılması’, ‘Mevcut rekreasyon alanlarına ve Yeşilirmak kıyısına yeşil konseptle erişilmesi’, ‘Mevcut yeşil alanların yok edilip yerine bina, otopark yapılmaması’, ‘Yerleşim alanlarının etrafında yeşil alanların oluşturulması’, ‘Her mahalleye özgü rekreasyon alanlarının (çay bahçesi, park vb.) yapılması’, ‘Halkın kullanımına yönelik düzenlemelerin yapılması’ını istemektedir.

Anket sonuçları; kent içi ve çevresinde, rekreasyon ve turizme imkan sağladığını göstermektedir. Özellikle kent içinde önerilecek yeşilyol planlamasının fonksiyonlarının belirlenmesinde; kentin manzara güzelliğine, tarihi-kültürel değerlere, rekreasyon ve turizm imkanına sahip olması etkili olmuştur. Yeşilirmak koridorunu destekleyen, doğal değerleri koruyan, kent kimliğini ve tarihi-kültürel değerleri vurgulayan, kent insanına ve kente gelen yerli-yabancı turiste rekreasyon, manzara seyri, tarihi-kültürel unsurları tanıma fırsatı sunan, kentte farkındalık etkisi yaratan, birbirini destekleyen yeşil koridorlarla Amasya kenti için çok işlevli bir yeşilyol sistemi oluşturulmuştur.

#### **4.2.2. Parametrik Olmayan Korelasyon Analizine Ait Sonuçlar**

Sperman Korelasyon Katsayısı sonuçlarına göre; eğitim, gelir durumu ile yeşil alan miktarını yeterli bulan ve bulamayanlar arasında pozitif yönde kuvvetli doğrusal bir ilişki bulunurken, yaş durumu ile anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.



Amasya kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunanlar ile rekreatif amaçlı tesisler ve yayalaşma arasında pozitif yönde anlamlı bir ilişki varken; yeşil alan miktarını yeterli bulan ve bulamayanlar arasında negatif yönde anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Parametrik olmayan Korelasyon testi haricinde Ki-kare testi de uygulanmıştır. Ancak; parametrik olmayan Korelasyon testi ile Ki-kare testi sonuçları benzer şekilde bulunduğu için Ki-kare sonuçlarına ayrıca yer verilmemiştir.

### 4.3. Amasya Kenti İçin Yeşilyol Güzergahlarına Ait Öneriler

Kent için öneri güzergahlar oluşturulurken; yerel halk ile yapılan anket çalışmaları ve görüşmeler, arazi çalışmaları, gözlemler, mevsimler değerlendirmeler, literatürden elde edilen veriler ve CBS ortamında yapılan analizler ve oluşturulan haritalar dikkate alınmıştır.

Çalışma alanı için; yeşilyol etkinliklerinin yapılabileceği güzergahlar ve bu güzergahlara dahil edilen mevcut yollar ile yaya yolları belirlenerek 5 alternatif öneri sunulmuştur.

Önerilen alternatiflerin 3 tanesi mevcut güzergahlar olup farklı işlevler yüklenmiş ve alternatif ulaşım imkanına sahip 2 tane yeni güzergah önerilmiştir. Alanın eğim durumu ve olanakları dahilinde, bu güzergahlar üzerinde gerçekleştirilebilecek etkinlikler belirlenmiştir.

Yaya ve araç sirkülasyon sistemi tasarımında, araçlar için eğim değeri %10'u geçmemelidir. Yayalar için uzun mesafelerde %3-5, kısa mesafelerde %12-15, hatta %30 eğim değerleri kullanılmaktadır. Bisiklet sirkülasyonunda eğim %5'i, dağ bisikleti parkurunun asfalt kısımlarında %15'i aşmamalıdır. Gezinti etkinliği %0-15 eğimde yapılmaktadır. Genel olarak serbest yürüyüş etkinliği patika yol, orman içi mekanlar, kayalık arazi, karlı-buzlu zeminler gibi ortamlarda yapılmaktadır. Her bakı ve yükseklikte fotoğrafçılık etkinliği gerçekleşmektedir. Eğimin %2-5, drenajın ve ulaşımın iyi olduğu alanlarda kamp yapılmaktadır. (Seçkin, 1997; Pirselimoglu Batman, 2013).

- Alternatif 1: Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru

Koridor boyunca mevcut olan araç yoluna az müdahale ile alternatif bisiklet ve paten yolu önerilmiştir. Koridor hem araç hem de bisiklet yolu niteliği taşımaktadır. Bu güzergah kent çevresindeki rekreasyon alanlarına ulaştırmaktadır. Anket sonuçlarına göre, kent çevresindeki rekreasyon alanlarının en beğenilen özelliği sessiz ve sakin olmasıdır. Alanda

yapılan müdahalelerde bu özellik korunmaya çalışılmıştır. Ayrıca, bu alanları daha uzun süre kullanabilmek için piknik alanları, düzenlenmiş yürüyüş alanları ve geceleme ünitelerinin yapılması istenmektedir. Koridor üzerinde yer alan piknik alanlarının girişlerinde; güvenlik birimleri, otopark ve bisiklet parkları, bisiklet kiralama noktaları, WC, lavabo bulunacaktır. Motorlu araçları ya da bisikletleri ile gelen ziyaretçiler, alanların girişlerine araçlarını park ettikten sonra etkinliklerini gerçekleştirmektedir. Alanlarda piknik yapma, dinlenme, kamp yapma, yürüyüş, spor yapma, fotoğraf çekme, gözlem yapma, balık tutma, kuş gözlemciliği gibi etkinlikler ziyaretçilerin taleplerine göre belirlenmiştir (Tablo 23). Belirlenen bu güzergah, ‘Amasya kenti için oluşturulan yeşilyol güzergahları’ haritasında yaklaşık 20 km. olarak gösterilmiştir (Şekil 80-81). 2015 yılı sonunda ‘Amasya Çevre Yolu’ kullanıma açıldığında; koridorda araç trafiğinin azalması ve motorsuz ulaşımın (bisiklet sürme, paten kayma, yürüme vb.) artması beklenmektedir.

- Alternatif 2: Yeşilirmak Nehri Koridoru

Yapılan anket ve gözlem sonuçlarına göre; alanın rekreasyon için elverişli ve ulaşımının kolay olması ile manzara güzelliğinden yola çıkılarak koridor boyunca yürüme, bisiklet sürme, paten kayma, araçlı ya da yürüyerek manzara seyri, fotoğraf çekme, gözlem yapma, yeme-içme, müzik dinletisi, nehir boyunca kayıkla ya da botla gezinti önerilmektedir (Tablo 23). Diğer koridorlara göre daha yoğun kullanılması ve ekonomik anlamda en çok girdinin olması alana en fazla müdahaleyi gerektirmektedir. En fazla etkinlik bu koridorda önerilmiştir. Belirlenen bu güzergah, ‘Amasya kenti için oluşturulan yeşilyol güzergahları’ haritasında yaklaşık 7 km. olarak gösterilmiştir (Şekil 80).

‘Milli Hakimiyet Parkı’ndan başlayan ve ‘Lokman Hekim Çay Bahçesi’nde son bulan güzergahtır. Milli Hakimiyet Parkı’na gelen ziyaretçiler burada motorlu araçlarını park edeceklerdir. Koridor boyunca motorsuz araç kullanmak isteyenler hem yaya hem de bu noktadan bisiklet ya da paten kiralayıp devam etme imkanına sahiptir. Başlangıç noktasından ilerleyip Yeşilirmak Nehri kıyısına gelindiğinde; manzara güzelliğini farklı açılardan görebilmek amacıyla engellilerinde kullanabileceği genişlikte seyir terasları, gözlem ve fotoğraf çekme noktaları ile bot ya da kayıkla Yeşilirmak turu yapabilmek için biniş noktası oluşturulmuştur. Bu koridor üzerinde yürüyüş, bisiklet sürme ve paten kayma etkinlikleri birlikte gerçekleştirilebilmektedir. Ayrıca, ilkbahar ve yaz aylarında İstasyon Köprü ile Kent Meydanı arasında yapılan fayton turunun güzergahı Işıklı Köprü’ye kadar uzatılmıştır. Yeşilirmak Nehri kıyısında yer alan ‘Tarihi Amasya Evleri’ ile ‘Kral Kaya Mezarları’nın yeşil süreklilikle ön plana çıkarılarak okunabilirliği arttırılmıştır (Şekil 82).

- Alternatif 3: Amasya Kalesi Koridoru

Anket sonuçlarına göre; alanın manzara güzelliği ile rekreasyon imkanının olmasından dolayı koridor boyunca seyir-gözlem-fotoğraf çekme noktaları ile koridorun bitiş noktasında güvenlik birimi, otopark, bisiklet park yerleri ve bisiklet kiralama noktalarının yapılması düşünülmektedir. Önerilen dağ bisikleti güzergahının başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Belirlenen bu güzergah, ‘Amasya kenti için oluşturulan yeşilyol güzergahları’ haritasında yaklaşık 4,5 km. olarak gösterilmiştir (Şekil 80).

‘İstasyon Köprü İçeri Şehir’ girişinde başlayan koridor ‘Amasya Kalesi’nde bitmektedir. Başlangıç noktasından bitiş noktasına kadar motorlu araç ve bisikletle ulaşım sağlanmaktadır (Şekil 83). Bisiklet sürme etkinliği çalışma alanındaki Yeşilirmak Nehri koridoru boyunca yapılabileceği gibi Amasya Kalesi gibi daha yüksek rakımlarda engebeli arazi ve dağlık alan içerisinde dağ bisikletiyle de gerçekleştirilebilecek imkan sunmaktadır. Başlangıç noktası ile Künç Köprüsü arasındaki mesafede motorlu ulaşımın haricinde yaya ulaşımı da vardır. Koridor üzerinde Kral Kaya Mezarları’na giden yaya bağlantı yolu yer almaktadır. Koridor boyunca seyir ve fotoğraf çekme noktaları oluşturulmuştur (Tablo 23).

- Alternatif 4: Dağ Bisikleti Güzergahı

Dağ bisikletçiliği, asfalt gibi düzgün zeminlerin dışına çıkılmak suretiyle toprak yol, patika ve her tür arazide yapılabilen bir bisiklet sporu dalıdır. Dağ bisikletinde amaç; hem bisiklet keyfini maksimum düzeyde yaşamak hem de geziler sayesinde çevredeki güzellikleri görmek, macera dolu anlar geçirmektir. Dağ bisikleti; yokuş aşağı, kros, serbest, engel atlama, teknik denemeler, tam engebeli arazi, yol turu, arazi turu, cadde-sokak gibi alt disiplinlere ayrılır (Topay, 2003; URL-46, 2013).

Amasya Kalesi’nin engebeli araziye sahip olması, yüksek rakımda ve dağlık alan içerisinde yer almasından dolayı dağ bisikleti kullanımına imkan sunmaktadır. Bu yüzden mevcut potansiyel durum değerlendirilerek ve en az müdahale ile önerilen dağ bisikleti güzergahının başlangıç noktası ‘Amasya Kalesi’, bitiş noktası ise ‘Milli Hakimiyet Parkı’ olarak belirlenmiştir. Belirlenen bu güzergah, ‘Amasya kenti için oluşturulan yeşilyol güzergahları’ haritasında yaklaşık 3 km. olarak gösterilmiştir (Şekil 80; Şekil 84). Bu güzergahın başlangıç ve bitiş noktasında; bisiklet parkları ve bisiklet kiralama noktalarının yapılması gerekmektedir. Ziyaretçiler; Milli Hakimiyet Parkı’nda piknik yaptıktan sonra Amasya Kalesi’ne motorlu araçla ya da bisikletle ulaşım oradaki otoparka park edip yoluna dağ bisikleti sürerek devam edebilmektedir (Tablo 23). Dağ bisikleti sürme etkinliğinin kış aylarında yapılması uygun değildir.

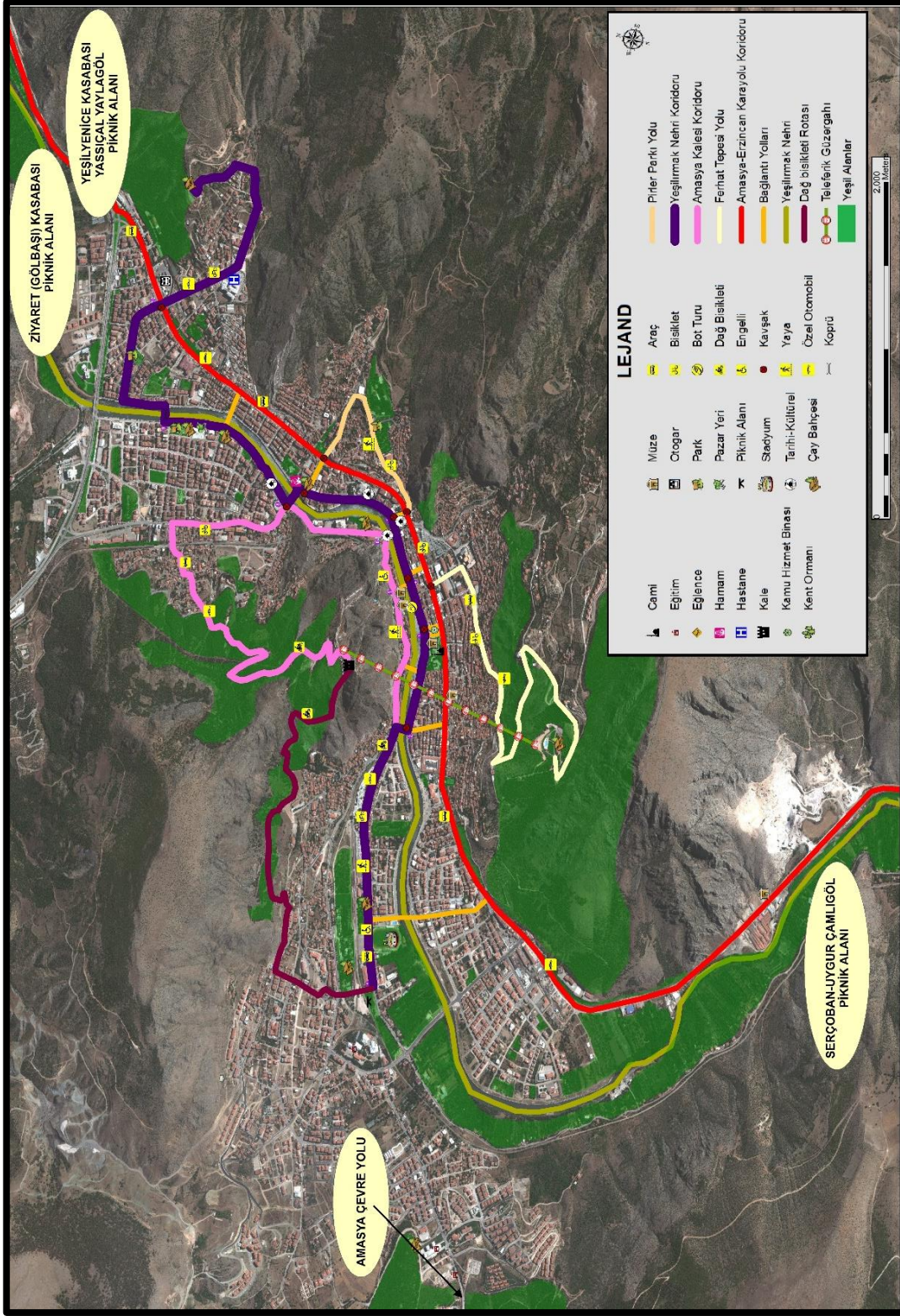
- Alternatif 5: Amasya Kalesi - Ferhat Tepesi Teleferik Güzergahı

Teleferik; birbirinden uzak iki yer arasında, havada gerilmiş olan bir ya da birkaç çelik halat üzerinde bağlanarak yol alan asılı taşıta verilen genel isimdir. Yaz ve kış turizmi için yüksek performanslı taşıma sistemi olup kolaylıkla yolcu taşınması için modern bir çözümdür. Teleferikler, asansör prensibiyle çalışırlar, ancak özellikle vadi geçişlerinde yer zemininden oldukça yüksek noktalara çıkabilirler. Genelde tek yöne ve tek halat dolaşım olan teleferik sistemleri iki ve daha fazla çelik halat ile de tasarlanmaktadır (URL-47-48, 2013).

Şehrin karşılıklı iki tepesinde yer alan, şehrin kuşbakışı olarak izlenebildiği, çok farklı bir panoramik görüntüye sahip Amasya Kalesi ile Ferhat Tepesi noktaları arasında alternatif ulaşım olması amacıyla oluşturulması düşünülmektedir. Bu güzergah oluşturulan haritada yaklaşık 1,5 km. olarak gösterilmiştir (Şekil 80, Şekil 85). Önerilen teleferik projesinin, il turizmine ve ekonomisine olumlu yönde katkı sağlayacağı, yerli ve yabancı turistler tarafından büyük ilgi göreceği, kentin cazibesinin artacağı ve diğer illerle arasında fark olacağı tahmin edilmektedir (Tablo 23).

Tablo 23. Öneri yeşilyol güzergahları ve ulaştırdığı rekreasyon alanlarında gerçekleştirilebilen etkinlikler

Gerçekleştirilen Etkinlikler	GÜZERGAH İSİMLERİ				
	Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru	Yeşilirmak Nehri Koridoru	Amasya Kalesi Koridoru	Dağ Bisikleti Güzergahı	Amasya Kalesi-Ferhat Tepesi Teleferik Güzergahı
Yürüme		X	X		
Dinlenme	X	X	X	X	X
Manzara seyri	X	X	X	X	X
Fotoğraf çekme	X	X	X		X
Gözlem yapma		X	X		
Bisiklet sürme	X	X	X	X	
Dağ bisikleti sürme				X	
Paten kayma	X	X			
Piknik yapma	X	X	X		
Yeme-içme	X	X	X		
Spor yapma		X			
Bot turu		X			
Müzik dinletisi		X			
Kamp yapma	X				
Balık tutma		X			
Kuş gözlemciliği	X				
Doğa yürüyüşü	X				



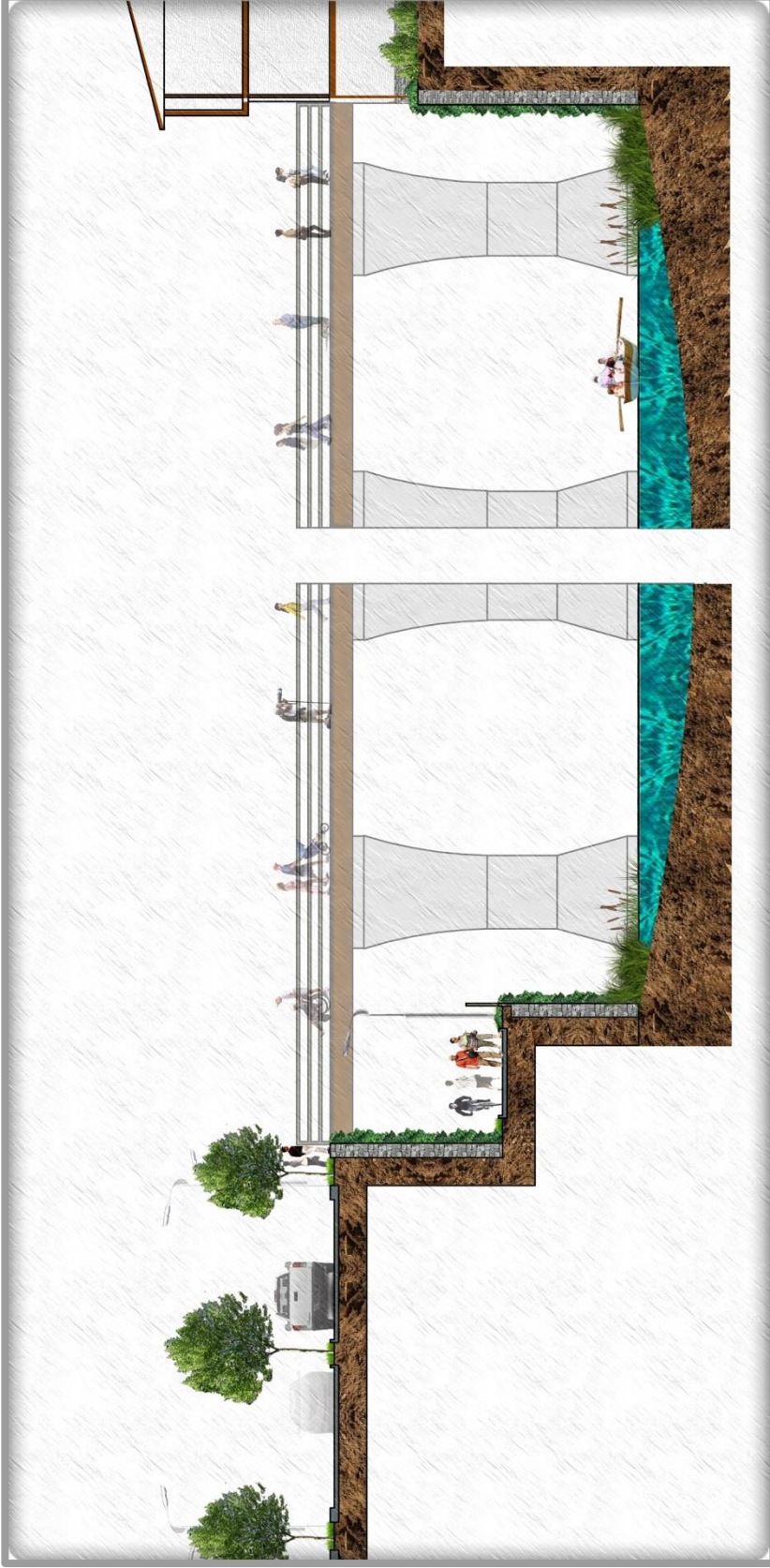
Şekil 80. Amasya kenti için oluşturulan öneri yeşilyol güzergahlarına ait harita (Kurt, 2013)



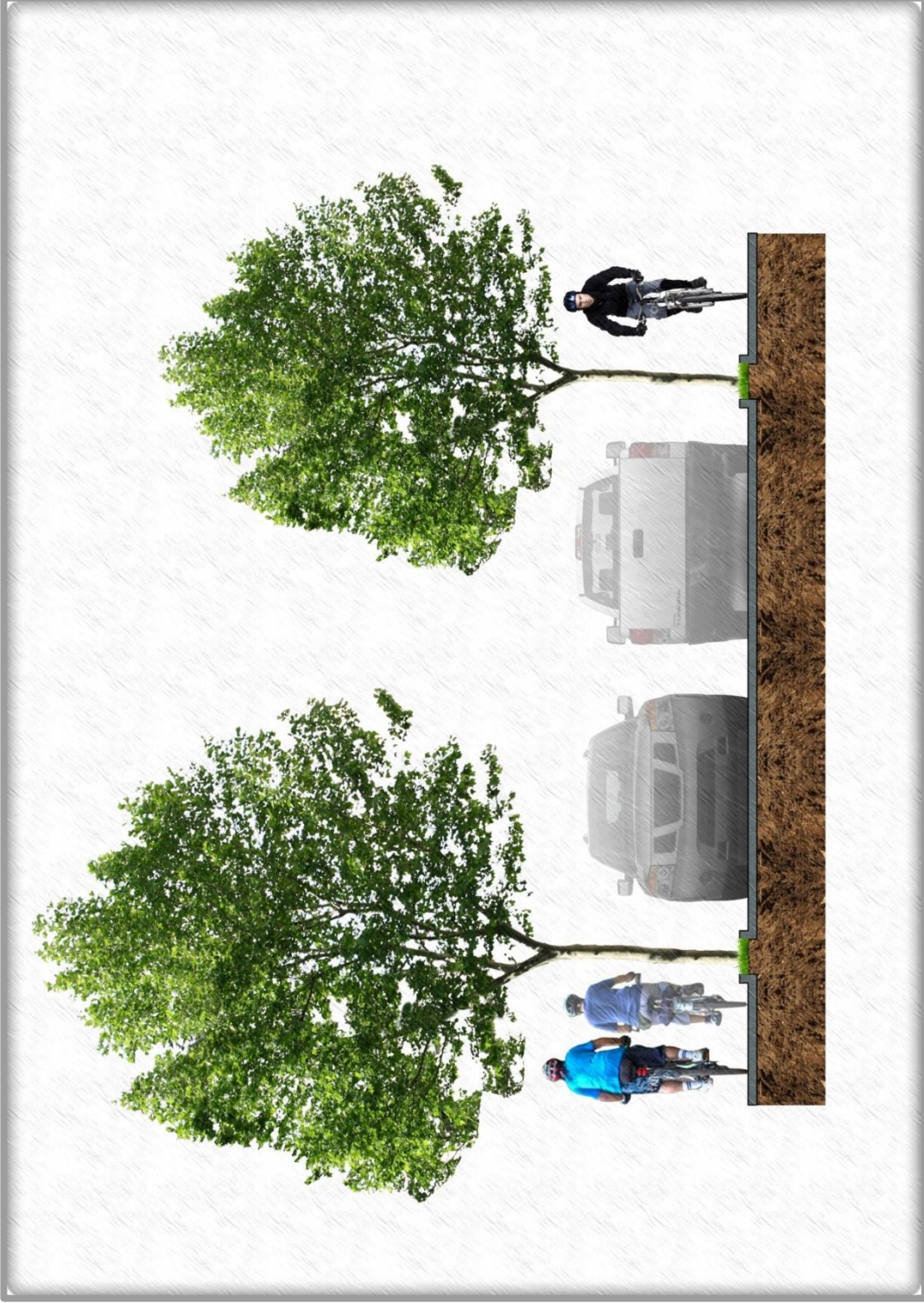


Şekil 81. 1. Alternatif Amasya-Erzincan Karayolu Koridoru için önerilen etkinliklerin görsel sunumu (Kurt, 2013)



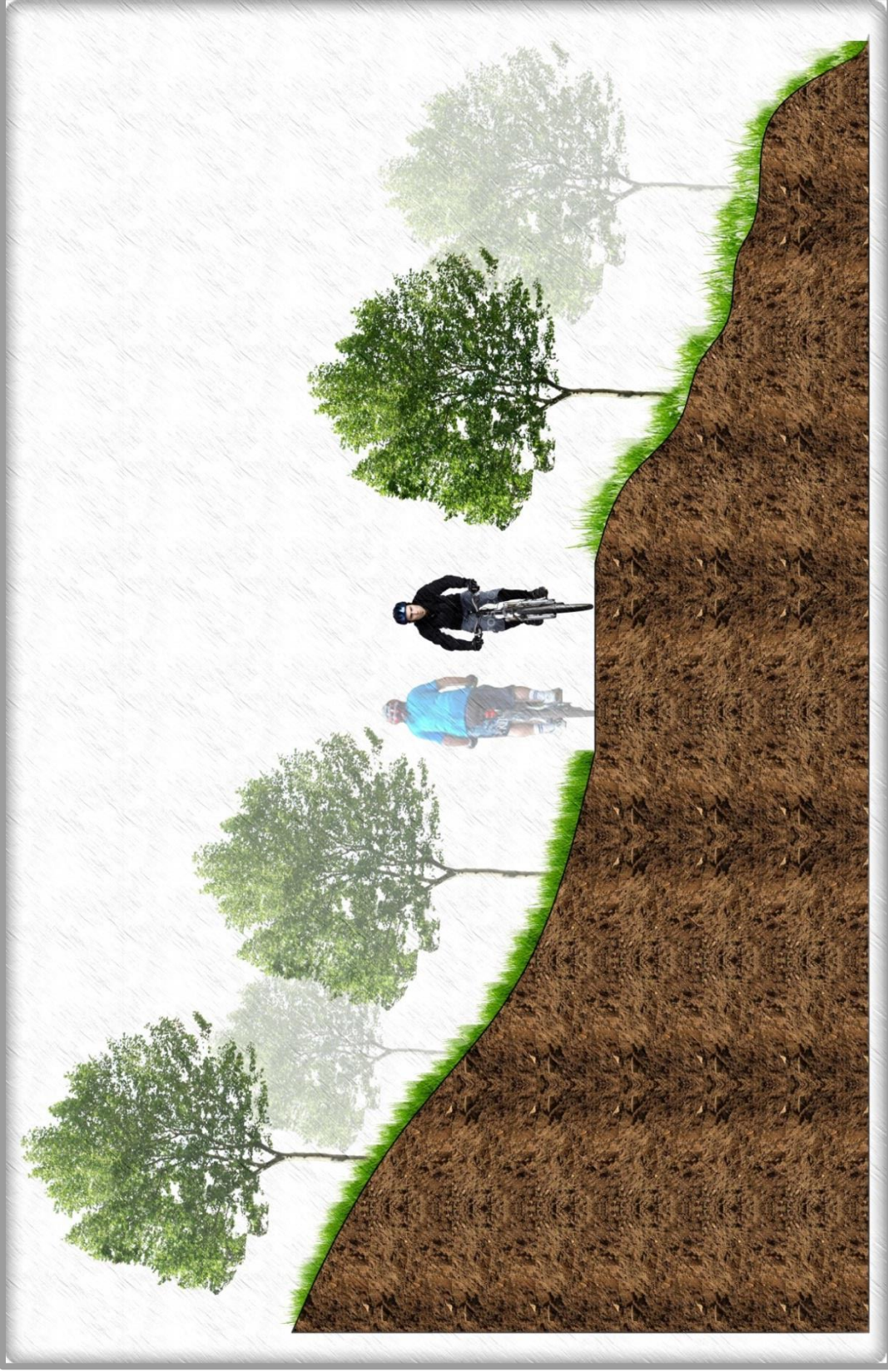


Şekil 82. 2. Alternatif Yeşilirmak Nehri Koridoru için önerilen etkinliklerin görsel sunumu (Kurt, 2013)



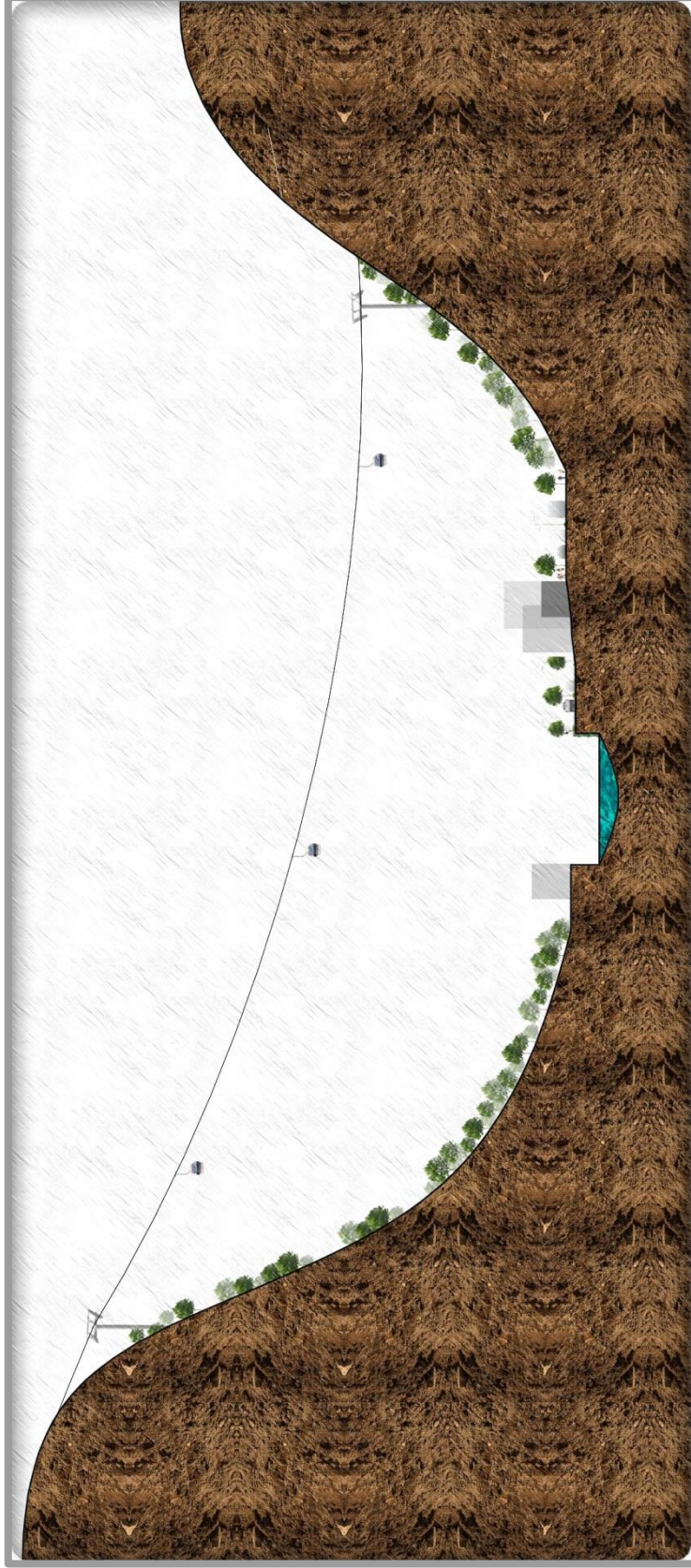
Şekil 83. 3. Alternatif Amasya Kalesi Koridoru için önerilen etkinliklerin görsel sunumu (Kurt, 2013)





Şekil 84. 4. Alternatif Dağ Bisikleti Güzergahı için önerilen etkinliklerin görsel sunumu (Kurt, 2013)





Şekil 85. 5. Alternatif Amasya Kalesi-Ferhat Tepesi Güzergahının bir bölümü için önerilen etkinliklerin görsel sunumu (Kurt, 2013)

#### 4.4. Genel Sonuçlar ve Öneriler

Kentlerde yaşam kalitesi, eğitim ve iş olanaklarına, karşılanabilir konut ve ulaşımının yeterliliğine, yaşamı sürdüren ve destekleyen çevreye, estetik nitelikleri baskın bir kent peyzajına bağlıdır. Sorunların çözümü; sosyal, ekonomik, ekolojik, kültürel kriterlerin birlikte ele alındığı entegre gelişme planlarının uygulanmasıdır (Arslan, 1996).

Peyzaj planlamada yeşilyol çalışmaları, etkili ve çağdaş bir yaklaşım olup uzun vadeli yatırımlardır. Bir yeşilyol çalışması tamamlandıktan sonra uzun yıllar varlığını sürdürebilmesi son derece önemlidir. Yeşilyol planlaması tamamlandığı zaman çok yönlü kullanımlara imkan vermektedir.

Bir kentin açık yeşil alan sistemine katkı sağlayan öğelerden birisi de çizgisel koridorlar olarak nitelendirilen yeşilyollardır. Yeşilyollar; akarsu kıyıları, demiryolu ve karayolu hatları boyunca uzanan, meydanlar, parklar ve rekreasyon alanları gibi kentlerdeki açık yeşil alan sistemi bütününe parçalarını oluşturan, kent insanının rekreatif etkinliklerini gerçekleştirebildiği ve nefes alabildiği koridorlardır.

Önerilen bu çalışma; imar planlarında eksik olan peyzaj planlama yaklaşımlarını ele alarak, ülkemizde diğer kentlere de örnek teşkil edecek bir planlama modelidir. Amasya kenti için önerilen yeşilyol planlaması; kent insanının yaşam kalitesini arttıracak, kentin doğal ve kültürel değerlerini koruyacak, kent kimliğini vurgulayacak, alternatif ulaşım imkanı tanıyacak, motorsuz araçla ulaşım imkanı tanıyacak, kent insanına rekreatif etkinliklerde bulunma imkanı tanıyacaktır.

Önerilen çalışmanın gerçekleştirilmesi sonucunda topluma ve ulusal ekonomiye sağlayacağı katkılar şu şekildedir:

- Amasya kentinin büyük sorunu olan ulaşım için alternatif yollar oluşturularak kullanıcıların başka güzergahları kullanması sağlanabilir,
- Trafik sorunu bir ölçüde azaltılabilir,
- Engellilerin (tekerlekli sandalye vb. engelli araçları kullanabilen) de kullanabileceği alternatif güzergahlar yaratılabilir,
- Yaya ve motorsuz araç ulaşımını imkanı kılarak hava, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltıcı etki yaratabilir,
- İnsanların serbest zamanlarını geçirebilecekleri rekreasyon alanları oluşturularak kentte canlılık etkisi yaratılabilir,
- Kentteki nitelikli yeşil alanlar ve kişi başına düşen yeşil alan miktarı arttırılabilir,



- Kentte farkındalık etkisi yaratılabilir,
- Kent için turizm rotaları oluşturularak alan turizm açısından cazip duruma gelebilir,
- Kent kimliğini oluşturan tarihi değere sahip yerler yeşil stratejisi ile ön plana çıkabilir.
- Parçalanmış yeşil alanlar ilişkilendirilerek ekolojik açıdan kaynaklanan olumsuz durumlar iyileştirilebilir,
- Yeşilyol kavramına dikkat çekilebilir,
- Oluşturulan yeşilyol sistemi Yeşilırmak Nehri boyunca devam ettirilerek nehrin geçtiği şehirlerin dahil edildiği daha farklı fonksiyonlara sahip büyük bir yeşilyol sisteminin parçası olabilecektir.

Amasya kenti için önerilen yeşilyol planlama sistemi, Yeşilırmak Nehri ve Vadisi boyunca var olan sistemin bir parçasıdır. Amasya kenti içindeki açık yeşil alanlar ile tarihi-kültürel açıdan önemli alanları birbirine bağlayan, Yeşilırmak Nehri ve Vadisi boyunca devam eden, alternatif ulaşım imkanı veren ve birçok amaca hizmet eden bir kentsel yeşilyol sistemi önerisidir.

## 5. KAYNAKLAR

- Ahern, J., 1995. Greenways as a Planning Strategy, Journal of Landscape Urban Planning, 33, 131-155.
- Ak, U., Karaman, E. ve Kartal, K., 2013. Amasya İlinde Doğa Turizmi Master Planı 2013-2023, T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Doğa Koruma ve Milli Parklar, XI. Bölge Müdürlüğü, Amasya Şube Müdürlüğü.
- Aktürk, F. D., 1993. Kentsel Mekanların Tasarımında Psikolojik Boyut Üzerine Araştırma ve Bir Yöntem Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Albayrak, B., 2006. Çorum Kenti Mevcut Alan Kullanım Kararları ve Açık-Yeşil Alan Verilerinin Değerlendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., Yıldırım, E., 2004. Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri, SPSS Uygulamaları, Sakarya Üniversitesi, İİBF, Sakarya.
- Amasya Belediyesi, 2013. Amasya (Merkez) Revizyon + İlave Uygulama İmar Planı Açıklama Raporu.
- Anonim, 2007/a. T.C. Amasya Valiliği Faaliyet Raporu, Amasya.
- Anonim, 2007/b. Amasya Belediyesi Stratejik Planı 2007-2011, Amasya.
- Anonim, 2008. Tarihin Tanığı Amasya, T. C. Amasya Valiliği Yayınları, Yayın No: 15, ISBN: 975-585-691-9, Amasya.
- Anonim, 2010/a. Amasya Belediyesi Stratejik Planı 2010-2014, Amasya.
- Anonim, 2010/b. Amasya Kent Rehberi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, ISBN: 978-975-8329-92-2, Amasya.
- Anonim, 2010/c. Amasya Şehir Rehberi, T.C. Amasya Valiliği, Yayın No: 38, ISBN: 978-605-378-075-5, Ankara.
- Anonim, 2011. 'Yaşlı Dostu Kent: Amasya', T.C. Kalkınma Bakanlığı, Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı ve Amasya Üniversitesi Projesi, Proje No: TR83/2011/DFD/004, Amasya.
- Anonim, 2012/a. Amasya Kültür ve Turizm Dergisi.
- Anonim, 2012/b. Açık Hava Müzesi Amasya, T.C. Amasya Valiliği, ISBN:978-605-62440-0-1, Amasya.

- Arslan, M., 1991. Kent Ekolojisi Açısından Yeşil Kuşak ve Ankara Örneği, Peyzaj Mimarlığı Dergisi, 91,2.
- Arslan, M., 1996. Yeşilyol Planlaması: Ankara Örneği, Çevre Planlaması ve Tasarımına Bütüncül Yaklaşımlar Sempozyumu, Kasım, Ankara, Bildiriler Kitabı: 277-285.
- Arslan, M., Barış, E., Erdoğan, E. ve Dilaver, Z., 2004. Yeşilyol Planlaması: Ankara Örneği, Ankara Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi Kesin Raporu, Ankara.
- Asakawa, S., Yoshida, K. ve Yabe, K., 2004. Perceptions of Urban Stream Corridors Within The Greenway System of Sapporo, Japan Landscape and Urban Planning, 68, 167-182.
- Avcı, M., 2005. Çeşitlilik ve Endemizm Açısından Türkiye'nin Bitki Örtüsü, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Coğrafya Dergisi, Sayı 13, 27-55.
- Babacan, A., 2012. Amasya Fotoğrafları Arşivi.
- Bennett, A. F., 2003. Linkages in the Landscape The Role of Corridors and Connectivity in Wildlife Conservation, The IUCN Forest Conservation Programme, Australia.
- Beyhan, G., 2004. Kültürel Süreklilik ve Çağdaş Gereksinimler Bağlamında Sürdürülebilir Turizm ve Kimlik Kavramsal Modeli: Pamukkale Örneği, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Bookchin, M., 1988. Toward an Ecological Society (Ekolojik Bir Topluma Doğru), Ayrıntı Yayınları, Çeviren: Abdullah Yılmaz, İstanbul.
- Cook, E. A., 2000. Ecological Networks in Urban Landscapes, PhD Dissertation, Wageningen University, The Netherlands.
- Çulcuoğlu, G. K., 1997. Ankara Kenti Yeşil Kuşak Çalışmalarının Yabancı Ülke Örnekleri Açısından İrdelenmesi ve Yeşil Kuşak Sistemi İçin Öneriler, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Değirmencioğlu, N., 1997. Açık ve Yeşil Alanların Mevcut İmar Planlama Pratiğinde Kent Makroformuna Yansıması ve Peyzaj Mimarlığı Açısından Ankara Ölçeğinde İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Demirel, Ö., 1997. Çoruh Havzası (Yusufeli Kesimi) Doğal ve Kültürel Kaynak Değerlerinin Turizm ve Rekreasyon Potansiyeli Açısından Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Deniz, B., Küçükerbaş, E. V. ve Eşbah Tunçay, H., 2006. Peyzaj Ekolojisine Genel Bakış, Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 3, 2, 5-18.

- Didilyan, K., 1899. Hüseyin Menç Özel Koleksiyonu, Fotoğraflarla Geçmişte Amasya, Amasya Belediyesi Kültür-Sanat Yayınları, Yayın No: 14.
- Doğanbaş, M., 2010. Amasya II. Beyazıd Külliyesi. T.C. Amasya Valiliği, Yayın No: 40, ISBN: 978-605-378-132-5, Amasya.
- Doğanbaş, M., 1996. Amasya Evleri.
- Eckbo, G., 1964. Begin at the Beginning, Urban Landscape Design, Mcgraw Hill Book Company, New York.
- Erden, T., Coşkun, M. Z. ve İpbüker, C., 2003. CBS’de Ağ Analizi ve Ulaşım Problemleri, Hairta Dergisi, 17-32.
- Ergen, Y. B., 1997. Kentleşme Sürecinde Kültürel Yapının Kentsel Mekana Yansıması ve Yozgat Kentsel Yerleşmesinde Oluşturduğu Sorunlar, 4. Türkiye Şehircilik Kongresi, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 175.
- European Commission, 1998. The European Greenways Good Practice Guide: Examples of Actions Undertaken in Cities and the Periphery, European Greenways Assosiation, Belçika.
- Fabos, J. G., 2004. Greenway Planning in the United States: Its Origins and Recent Case Studies, Journal of Landscape and Urban Planning, 68,321-342.
- Flink, C. ve Searns, R., 1993. Greenways: A Guide to Planning Design and Development, The Conservation Fund, Washington.
- Forman, R. T. T., 1995. Land-Use Planning From Global to Local Challenge, A Dowden and Culver Book. Environmental Resource Management Series, Chapman & Hall, New York.
- Glossary of Bicycle Terms. <http://adirondackresearch.com/projects/bicycle/hglossary.html>, 01.08.2013
- Gül, A. ve Küçük, V., 2001. Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi, Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, ISSN: 1302-7085, 2, 27-48.
- Gültekin, E., 1979. Seyhan Baraj Gölü ve Yakın Çevresi’nin Rekreatyoneel Alan Kullanım Planlaması, Ç.Ü. Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Basılmamış Doçentlik Tezi, Adana.
- Güneş, G. ve Salihoğlu (Kurdoğlu), B. Ç., 1999. Sürdürülebilir Kent Gelişiminde Kent Ormanlarının Yeri ve Önemi, Türkiye Çevre Kirlenmesi Öncelikli Sempozyumu III, Kasım, Gebze, Bildiriler Kitabı: 21-29.
- Hess, G. R. ve Fischer, R., 2001. Communicating Clearly About Conservation Corridors, Landscape and Urban Planning, 55, 195-208.

- Hoşgör, Z. ve Yiğiter, R. G., 2006. The Role of Greenways for Cultural and historical continuity in New Urbanizm: A Case Study for Halic, european Regional Science Association, ERSA Conference Papers ersa 06, p:886.
- Kalın, A., 2004. Çevre Tercih ve Değerlendirmesinde Görsel Kalitenin Belirlenmesi ve Geliştirilmesi: Trabzon Sahil Bandı Örneği, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Kalın, A., 2009. Fotoğraf Arşivi.
- Kalıpsız, A., 1981. İstatistik Yöntemler, İ.Ü. Orman Fakültesi, Yayın No: 2837, O. F. Yayın No: 294, İstanbul.
- Karataş, M., 1997. İstanbul Metropolünde Yeşil alan Sisteminin Oluşturulması Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kaymaklı, G., 1990. Ülkemizde Açık ve Yeşil Alan Standartlarının Uygulanmasında Peyzaj Mimarlığı Açısından Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Yolları Üzerinde Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj, Ankara.
- Keleş, R., 1998. Kentbilim Terimleri Sözlüğü, İmge Kitabevi Yayınları, ISBN: 975-533-181-6, Ankara.
- Koç, N., 1991. Kırsal Rekreasyon Planlaması, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Ders Kitabı, Ankara.
- Kong, F., Yin, H., Nakagoshi, N. ve Zong, Y., 2010. Urban Green Space Network Development for Biodiversity Conservation: Identification based on graph theory and gravity modeling, Landscape and Urban Planning, 95, 1-2, 16-27.
- Kurdoğlu, B. Ç., 2002. Yeşil Yol Kavramı, Fonksiyonları ve Önemi, Kafkas Üniversitesi, Artvin Orman Fakültesi Dergisi, 3-1, 80-86.
- Kurdoğlu, B. Ç., 2005. Trabzon-Gümüşhane Eski Devlet Karayolu'na Ait Hamsiköy-Zigana Köy Güzergahı'nın Yeşil Yol Olarak Planlanması Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Kurdoğlu, B. Ç., 2009. Fotoğraf Arşivi.
- Kurdoğlu, B. Ç., Karaşah, B. ve Yılmaz, H., 2009. Evaluation of Recreational Preferences of Urban Residents in Artvin (Turkey) in Relation to Sustainable Urban Development, International Journal of Sustainable Development&World Ecology, 16, 2, 109-116.



- Kurdoğlu, B. ., Düzgüneş, E. ve Cındık, Y., 2010. Greenway approaches making out the missing green structure and historical values in rapid urbanization process, 1<sup>st</sup> Japan&Turkey International Semposium, November, Trabzon, Bildiriler Kitabı: 1324-1340.
- Kurdoğlu, B. . ve Pirselimoglu, Z., 2011. Yol Ağaçlarının Anlamsal Değerlendirilmesine Yönelik Bir alışma, Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 12, 2, 211-221.
- Kurdoğlu, O., Düzgüneş, E. ve Kurdoğlu, B. ., 2011. Kent Ormanlarının Kavramsal Hukuksal ve evresel Boyutuyla Değerlendirilmesi, Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 12, 1, 63-76.
- Kurdoğlu, B. ., Kurt, S. S. ve Demirel, Ö., 2013. Research on Problems of Urban Open Spaces: Amasya Town Example, International Caucasian Forestry Symposium, October, Artvin, Abstract Book, 102.
- Kurt, S. S., 2011, 2012, 2013. Fotoğraf Arşivi.
- Labaree, J. M., 1992. How Greenways Work A Handbook on Ecology.
- Little, C., 1990. Greenways For America, The John Hopkins University Press, Baltimore, 231.
- Louv, R., 2005. Last Child in the Woods: Saving Our Children from Nature-Deficit Disorder (Doğadaki Son ocuk: ocuklarımızdaki Doğa Yoksunluğu ve Doğanın Sağaltıcı Gücü), TÜBİTAK Yayınları, eviren: Ceyhan Temürcü, Ankara.
- Low Choy, D. C., 2009. A joined-up Regional Landscape: A Roadmap to connect the parts. Breaking the Barriers: Engineering Solutions to Ecological Problems, Urban Research Program, Griffith University.
- Lynch, K., 1960. 'The City Image and Its Elements' from The Image of the City.
- Lynch, K., 1981. Good City Form, Cambridge.
- National Parks and Recreation Association, 1993. Greenways: An Introduction, Land Trust Alliance Infopak Series, 15 Steps to Create to Trail or Greenway in Your Community, Planning & Recreation, 50, August.
- Noss, R. F., 1987. Corridors In Real Landscape: A Reply to Simberloff and Cox. Conservation Biology, 1, 2, 159-164.
- Özden, C. 2008. Özden Fotoğrafçılık Amasya Arşivi.

- Özdoğru, T., 2012. Amasya Damızlık Sığır Yetiştiriciliği Birliğinin Yöre Çiftçilerine Ekonomik Etkilerinin Analizi, T.C. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü, TEPGE Yayın No: 208, ISBN: 978-605-4672-09-7.
- Öztan, Y., 1991. Ankara Kenti'nin 2000'li Yıllar için Açık ve Yeşil Alan Sistemi Olanakları, 2000'li Yıllar için Ankara Kenti'nin Açık ve Yeşil Alan Sistemi Ne Olmalıdır?, Peyzaj Mimarlığı Dergisi, 2, 91, Ankara.
- Öztan, Y., 1998. Peyzaj Mimarlığına Giriş, (Basılmamış Ders Notları), Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara.
- Öztürk, B., 2004. Kentsel Açık ve Yeşil Alan Sistemi Oluşturulması: Kayseri Kent Bütünü Örneği, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Öztürk Kurtaslan, B., 2010. Kentsel Yeşil Yol Planlaması: Kayseri Kent Bütünü Örneği, Selçuk Tarım ve Gıda Bilimleri Dergisi, 1309-0550, 24, 4, 38-44.
- Pekin, U., 2007. Kentsel Akarsu Koridorlarının Geliştirilmesi ve Ankara Çayı Kavramsal Yeşil Yol Planı, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Pirselimoğlu Batman, 2013. Altındere Vadisi (Trabzon-Maçka)'nde Ekolojik Temelli Turizm Planlama Yaklaşımı ve Alternatif Turizm Olanaklarının Araştırılması, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Resmi Gazete, 2013. Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 01.06.2013, Sayı: 28664.
- Salıcı, A., 2009. Çatalan Baraj Gölü-Deli Burun Aksında Seyhan Nehrinin Yeşil Koridor Potansiyelinin Araştırılması, Doktora Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana.
- Seçkin, Ö. B., 1997. Peyzaj Yapıları II, İ.Ü. Yayınları, Fakülte Yayın No: 447, Üniversite Yayın No: 4029, ISBN: 975-404-464-3, İstanbul.
- Shafer, C. S., Lee, B. K., Turner, S., 2000. A Tale of Three Greenway Trails: User Perceptions Related to Quality of Life, Landscape and Urban Planning, 49, 163-178.
- Smith, D. S., 1993. An Overview of Greenways: Their History, Ecological Context and Specific Functions, İn: Smith, D. S., Helmund, P. C., (Eds), Ecology of Greenway Design Function of Linear Conservation Areas. University of Minnesota Pres, Minneapolis, 1-22.
- Topay, M., 2003. Bartın-Uluyayla Peyzaj Özelliklerinin Rekreasyon-Turizm Kullanımları Açısından Değerlendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

- Turner, T., 1995. Greenways, Blueways, Skyways And The Other Ways To A Better London, Landscape and Urban Planning, 33, 269-282.
- Turner, T., 2006. Greenway Planning in Britain: Recent Work and Future Plans, Landscape and Urban Planning, 76, 1-4, 240-251.
- URL-1, 2013. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Dünya\\_nüfusu](http://tr.wikipedia.org/wiki/Dünya_nüfusu), Erişim Tarihi: 17.09.2013.
- URL-2, 2013. <http://tr.wikipedia.org/wiki/1900>, Erişim Tarihi: 17.09.2013.
- URL-3, 2013. <http://www.nature.com/scitable/knowledge/library/principles-of-landscape-ecology-13260702>, Erişim Tarihi: 29.11.2013.
- URL-4, 2013. [http://www.wiltshire.gov.uk/south\\_wiltshire\\_open\\_space\\_audit\\_2007\\_-\\_11\\_green\\_corridors.pdf](http://www.wiltshire.gov.uk/south_wiltshire_open_space_audit_2007_-_11_green_corridors.pdf), Erişim Tarihi: 17.09.2013.
- URL-5, 2013. <http://www.nedirvikipedi.com/terimler/yesil-yol.html>, Erişim Tarihi: 07.07.2013.
- URL-6, 2013. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Yeşil\\_yollar](http://tr.wikipedia.org/wiki/Yeşil_yollar), Erişim Tarihi: 18.07.2013.
- URL-7, 2013. <http://www.umass.edu/greenway/2GR-index.html>, Erişim Tarihi: 01.08.2013.
- URL-8, 2013. <http://www.emeraldnecklace.org/park-overview/frederick-law-olmsted/>, Erişim Tarihi: 31.07.2013.
- URL-9, 2013. <http://www.cityofboston.gov/parks/emerald/>, Erişim Tarihi: 31.07.2013.
- URL-10, 2013. <http://www.konbini.com/fr/culture/new-york-et-central-park-en-3d/>, Erişim Tarihi: 31.07.2013.
- URL-11, 2013. [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Park\\_Drive,\\_Central\\_Park\\_\(7174937276\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Park_Drive,_Central_Park_(7174937276).jpg), Erişim Tarihi: 31.07.2013.
- URL-12, 2013. [http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/bostons\\_emerald\\_necklace\\_sets.html](http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/bostons_emerald_necklace_sets.html), Erişim Tarihi: 31.07.2013.
- URL-13, 2013. <http://www.greenways.com/philadelphia.html>, Erişim Tarihi: 05.11.2013.
- URL-14, 2013. <http://www.greenways.com/chimneyrock.html>, Erişim Tarihi: 05.11.2013.
- URL-15, 2013. [http://www.huntsvilleal.gov/gis/greenways\\_new/IndianCrkGW.htm](http://www.huntsvilleal.gov/gis/greenways_new/IndianCrkGW.htm), Erişim Tarihi: 23.11.2013.
- URL-16, 2013. <http://www.pragueviennagreenways.org/gw.html>, Erişim Tarihi: 23.11.2013.
- URL-17, 2013. <http://www.greenways.org/>, Erişim Tarihi: 25.11.2013.

- URL-18, 2013. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Aftnn\\_The\\_Seine\\_from\\_the\\_Eiffel\\_Tower.jpg](http://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:Aftnn_The_Seine_from_the_Eiffel_Tower.jpg), Erişim Tarihi: 05.12.2013.
- URL-19, 2013. <http://www.amasya.bel.tr/icerik/240/26/cografya-yapi.aspx>, Erişim Tarihi: 14.02.2013.
- URL-20, 2013. <http://www.cografya.gen.tr/harita/turkiye-jeoloji-haritasi.htm>, Erişim Tarihi: 04.09.2013.
- URL-21, 2013. <http://www.dmi.gov.tr>, Erişim Tarihi: 26.03.2013.
- URL-22, 2013. [http://www.cygm.gov.tr/CYGM/Files/Guncelbelgeler/HAVZA\\_FINAL/Yesilirmak/Ek\\_3.jpg](http://www.cygm.gov.tr/CYGM/Files/Guncelbelgeler/HAVZA_FINAL/Yesilirmak/Ek_3.jpg), Erişim Tarihi: 05.11.2013.
- URL-23, 2013. <http://www.cygm.gov.tr/CYGM/AnaSayfa/SuToprakYonetimi/HavzaKoruma.aspx?sflang=tr>, Erişim Tarihi: 05.11.2013.
- URL-24, 2013. <http://www.dogadernegi.org/userfiles/pagefiles/turkiyenin-dogasi/TR-bitkiortusu.jpg>, Erişim Tarihi:
- URL-25, 2013. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Amasya>, Erişim Tarihi: 26.03.2013.
- URL-26, 2013. <http://oka.org.tr/bolge-yatirim-olanaklari.asp?SayfaAltCatId=2#>, Erişim Tarihi: 11.01.2013.
- URL-27, 2013. <http://www.amasyakulturturizm.gov.tr/dosya/1-280765/h/rehber-tr-mail.pdf>, Erişim Tarihi: 18.03.2013.
- URL-28, 2013. <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=46640>, Erişim Tarihi: 26.03.2013.
- URL-29, 2013. <http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/77210.asp?cp1=1>, Erişim Tarihi: 26.03.2013.
- URL-30, 2013. <http://www.iha.com.tr/kultur-sanat/dunyaca-unlu-efsane-asiklar-bumuzede-bulustu/300741>, Erişim Tarihi: 26.09.2013.
- URL-31, 2013. <http://www.sabah.com.tr/Turizm/2012/11/20/turkiyenin-ilk-ask-muzesi-aciliyor>, Erişim Tarihi: 26.09.2013.
- URL-32, 2013. <http://www.amasya.web.tr/turizm.html>, Erişim Tarihi: 13.10.2013.
- URL-33, 2013. [http://www.karadenizgezi.net/Amasya\\_Dogal\\_Guzellikleri.htm](http://www.karadenizgezi.net/Amasya_Dogal_Guzellikleri.htm), Erişim Tarihi: 30.10.2013.
- URL-34, 2013. [http://www.yassical.bel.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=71&Itemid=80](http://www.yassical.bel.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=71&Itemid=80), Erişim Tarihi: 30.10.2013.

- URL-35, 2013. <http://www.amasyakulturturizm.gov.tr/TR,59552/borabay-golu.html>, Erişim Tarihi: 30.10.2013.
- URL-36, 2013. <http://www.tepge.gov.tr>, Erişim Tarihi: 07.11.2013.
- URL-37, 2013. <http://www.ogm.gov.tr>, Erişim Tarihi: 08.11.2013.
- URL-38, 2013. <http://www.tuik.gov.tr>, Erişim Tarihi: 06.11.2013.
- URL-39, 2013. <http://www.nufusu.com/il/amasya-nufusu>, Erişim Tarihi: 11.10.2013.
- URL-40, 2013. <http://www.amasya.gov.tr/ekonomik-yapi-kategori.asp?SayfaAltCatId=19>, Erişim Tarihi: 30.10.2013.
- URL-41, 2013. <http://www.amasyahaberleri.com/amasya-hakkinda/amasya-ekonomisi/>, Erişim Tarihi: 30.10.2013.
- URL-42, 2013. <http://www.kenthaber.com/karadeniz/amasya>, Erişim Tarihi: 22.11.2013.
- URL-43, 2013. <http://www.yesilirmakgazetesi.com>, Erişim Tarihi: 22.11.2013.
- URL-44, 2013. [http://www.mta.gov.tr/v2.0/birimler/RSC\\_WEB/index.php?id=ua](http://www.mta.gov.tr/v2.0/birimler/RSC_WEB/index.php?id=ua), Erişim Tarihi: 23.10.2013.
- URL-45, 2013. <http://www.istatistikmerkezi.com>, Erişim Tarihi: 08.11.2013.
- URL-46, 2013. <http://www.dadak.org>, Erişim Tarihi: 18.11.2013.
- URL-47, 2013. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Teleferik>, Erişim Tarihi: 27.11.2013.
- URL-48, 2013. <http://www.icepark.com.tr/index.php/teleferikler>, Erişim Tarihi: 27.11.2013.
- Walmsley, A., 1995. Greenways and The Making of Urban Form, Landscape and Urban Planning, 33, 1-3, 81-127.
- Yerli, Ö., 2007. Kentsel Koridorların Estetik ve İşlevsel Yönden İrdelenmesi: Düzce Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Düzce.
- Yeşil, A., 2006. Ankara Metropoliten Alanının Yeşil Alan Sisteminin Analizi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Yıldızcı, A. C., 1975. 2000 Yılında İstanbul, 6. Danışma Kurulu Toplantısı Bildirileri, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldızcı, A. C., 1987. Kentsel Yeşil Alanlar, Yüksek Lisans Ders Notları, İstanbul.



Yılmaz, Z. ve Şen Beyazlı, D., 2006. CBS ile Kent Bellek Noktalarına Optimum Erişilebilirlik, 4. Coğrafi Bilgi Sistemleri Bilişim Günleri, Fatih Üniversitesi, İstanbul, 13-16 Eylül.

Yomralıoğlu, T., 2000. Coğrafi Bilgi Sistemleri: Temel Kavramlar ve Uygulamalar, İstanbul.

## 6. EKLER

### EK 1. Açık ve Yeşil Alanların İşlevleri

Açık ve yeşil alanların işlevleri fiziksel, estetik, toplumsal, psikolojik, ekolojik ve ekonomik işlevler olarak sınıflandırılmışlardır.

#### Fiziksel işlevleri

**a) Dolaşım-erişim işlevi:** Herhangi bir yerleşim yerinde korunmuş ve günümüze kadar gelebilmiş açık alanlar; örneğin orman alanları, yamaçlar, sırtlar, kıyıları ve vadiler yalnızca varlıkları dolayısıyla bile kenti bölümleyen ya da kente biçim veren elemanlar olarak etkin olabilirler. Çok çeşitli ve farklı açık mekanlar, yoğun yerleşim bölgelerinde arzulanmayan çekirdek oluşumlarını önleyebilir ve kenti bölümlenerek yaratacakları mekan strüktürleri ile kentin formu üzerinde etkili olabilirler (Ayaşlıgil 1997). Açık ve yeşil alanlar farklı kullanım alanları arasında tampon görevi üstlenirler. Kent içerisindeki dağılımları ile yapı ve insan kitlelerinin yoğunluğunu hafifleten denge unsurlarıdır (Özbilen 1991). Yeterli büyüklük ve sayıdaki açık alanlar kentin aşırı büyümesine karşı da tampon görevi yapar (Tazebay 1991).

**b) Alan koruma işlevi:** Richter (1982)'ye göre kent gelişimi sürecinde bazı alanların gelecekte sahip olabilecekleri işlevleri ve bunlar için gerekli olan alan gereksinimleri göz önünde bulundurularak, bu alanların geçici olarak başka kullanımlara sunulabilmesine olanak sağlarlar (Ayaşlıgil 1997).

**c) Ölçek işlevi:** Açık alanlar kent içerisinde insanla çevresi arasında ölçü yönünden denge kurarlar. Yüksek yapıları ile insanlar üzerinde ezici bir etkisi olan kentlerde ölçü yönünden denge kuran açık alanlar, insanlar üzerinde olumlu psikolojik etki oluştururlar (Özbilen 1991).

#### Estetik işlevleri

Kentlerde kitle ya da yüzey halindeki yeşil alanlar, mimari formların sert ve katı etkilerini yumuşatırlar. Kent ölçeğinde ise yumuşak bir doku özelliği oluştururlar.

Yeşil alanlar, görülmesi tercih edilmeyen görünüşleri maskeleyerek rahatlık verici bir atmosfer oluştururlar. Çocuk oyun alanı, park, mezarlık gibi alanlarda kullanılan yeşil elemanlar, mevsimlere göre değişen renk ve doku özellikleriyle, çiçek ve meyveleriyle insanların mevsimleri algılamalarında belirleyici olur, onların doğa olaylarını izlemelerinde etkili olurlar. Ayrıca silüet, gölge ve dokularıyla da kentsel mekanlara canlılık ve hareket kazandırır.

#### Toplumsal işlevleri

Açık ve yeşil alanlar "sosyal aktivite" oluşturan alanlardır. Örneğin bir yaya bölgesi ya da meydan gibi bir kentsel mekanda bu aktivitelerden söz edilebilir. Bu mekanlarda yürümek bile pasif iletişim sağlayan basit bir aktivitedir. Sözü edilen mekanlarda kalite düştükçe sosyal aktiviteler azalır, gereksinim niteliğinde olan etkinlikler çoğalır (Gehl 1987).

Yürüme eylemi sırasında pek çok insanı görmek ve duymak pasif iletişimi oluşturan olaylardır. Açık alanlarda konuşma, tartışma, oyun oynama gibi aktiviteler de sosyal iletişimi sağlayan aktivitelerdir (Gehl 1987).

Açık alanlarda sosyal iletişime olanak veren aktiviteler, aktif ve pasif rekreasyonel aktiviteler olarak da karşımıza çıkabilir. Yeşil alanlar, doğa merkezleri, doğa koruma alanları, parklar vb. alanlar; dinlenme, koşma, ata binme, bisiklete binme, balık avlama, gezinti, doğa sporları gibi pek çok etkinliğe olanak tanırırlar (Gehl 1987). Bu gibi rekreasyonel aktiviteler; fizik, ruh ve zihinsel sağlık üzerindeki olumlu etkileriyle sağlıklı bir toplumun gelişimine yardımcı olurlar. Doğa merkezleri ya da doğa parkları gibi alanlar insanların flora ve fauna ile yakınlaşmasını, dolayısıyla onu öğrenip anlayarak yüceltmelerine ve korumalarına katkıda bulunurlar.

### **Psikolojik işlevleri**

Atabay (1994)'a göre insanlar yakın çevrelerini, içinde yaşadıkları mekan ve onu oluşturan öğeleri, duyuları ve duyguları ile algılar, kavrar ve değerlendirirler (Giritlioğlu 1991). Bu süreç sonucu oluşan davranışlar incelendiğinde, insanların; içinde rahatlıkla dolaşabildikleri dokunabildikleri, kendi ölçüleri ile kıyaslama yapabildikleri bir mekan dizisi algılamak istedikleri, ancak kendi ölçülerine indirgeyebilecekleri mekanlar içerisinde mutlu oldukları ortaya konulmuştur. Hızlı kentleşme ile, artan yapı ve insan yoğunluğundan dolayı bu tür mekanları gün geçtikçe azalmakta, insanlar kendilerini kuşatan elemanlarla olumu dengeler kuramamaktadır. Açık ve yeşil alanlar, kentsel alanlarda dolu-boş dengesinin sağlanmasına yardımcı olurken, yapıların sert ve keskin çizgilerini yumuşatırlar; koku, renk, doku gibi özellikleri ile insana doğayı hatırlatırken ruhsal açıdan da rahatlatıcı etkiye sahiptirler (Bucaklı 1999).

Kentlerde su, toprak, bitki gibi doğal materyallere ilişkin biçim, ses ve kokular sembolik anlamlar üretirler. Bu sembolik anlamlar spesifik mekanlarda oluşarak kültür ve bireysel deneyimlerle çeşitlenirler (Motloch 2000). Böylece oluşan imge, insanların mekanı tanımlarını ve hatırlamalarını sağlayarak onların zihinsel haritalarında yerini alır. Algılanan yer, K. Lynch'in "node (düğüm)" olarak da tanımladığı, bir park, sanatsal bir objenin sergilenmesine olanak tanıyabilen bir meydan ya da iki caddenin kesişim noktası veya yine Lynch'e göre landmark olarak değerlendirilebilecek bir dağ olabilir (Madaniopur 1996).

### **Ekonomik işlevleri**

Tunnard ve Pushkarev'e göre; rekreasyon, süsleme ve koruma gibi işlevlere sahip olan açık ve yeşil alanların işlevlerinden biri de üretim işlevidir (Wingo et al. 1964). Kent içerisinde ve çevresinde bulunan, tarımsal üretimin gerçekleştiği tarımsal alanlar, pek çok sektör için hammadde kaynağı olan orman ürünlerinin elde edilebildiği ormanlık alanlar, kent ve çevresinin içme ve kullanma suyu gereksiniminin karşılandığı su havzaları ekonomiye direkt katkıda bulunmaktadır.

Bunun gibi, yeşil alanları göreceli olarak fazla olan yerleşimlerde arsa fiyatları yüksek olmaktadır. Ayrıca küçük çapta ticarete ve rekreasyona olanak tanıyan park, fuar alanı vb. alanlar da ekonomiye katkıda bulunabilmektedir.

Aslında yeşil alanların sözü edilen tüm işlevleri dolaylı olarak ekonomiye katkıda bulunmaktadır. Günümüzün ve geleceğin kaliteli ve dolayısıyla sağlıklı yaşam çevrelerinde yerlerini alacak olan insanlar da bedensel ve zihinsel olarak sağlıklı olacak, böylece üretimde de daha verimli olacaktır.

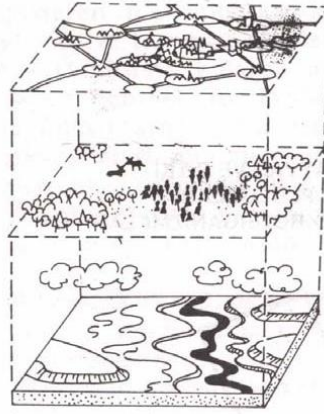
### **Ekolojik işlevleri**

"Çevre bilimleri" anlamıyla ekoloji, bir anlamda en yeni bilim dallarından biridir (Berkes ve Kışlalıoğlu 1991). Ekoloji, Türkçe'ye çevrebilim olarak çevrildiğinde, organizmaların yaşama ortamları ve birbirleri ile olan ilişkilerini inceleyen bilim dalıdır. Ekolojinin nesnesi; hayvan, bitki ve diğer canlıların bulunduğu organik ve inorganik ortamda sürdürdüğü ilişkilerin tümüdür. Bugün ekoloji, bütün diğer bilim dallarını kendi çerçevesi içinde bir araya getiren ve yeniden tanımlanan bir bilim olarak tartışılmaktadır (Eryıldız 1995).

Planlamada ekolojik yaklaşım, "bugünün gereksinimlerini gelecek kuşakların da kendi gereksinimlerini karşılayabilme olanaklarından ödün vermeksizin karşılama" olarak tanımlanan sürdürülebilir kalkınmanın ayrılmaz bir parçasıdır (Anonim 1987).

Açık ve yeşil alanlar, ekolojik problemlerin çözümünde tek başlarına etkili olmamakla birlikte, pek çok önemli işlev üstlenirler. Bitkiler öncelikle besin sağlama ve atmosferi stabilize etmeleri ile insan ve diğer organizmaların büyük bir kısmını kendilerine bağımlı kılarlar (Shomon 1971). Özellikle kentsel ortamlarda bitkiler ekosistemin ayrılmaz öğeleridir (Şekil 1)

Ormanların ve diğer yeşil alanların iklim üzerinde önemli etkileri vardır. Arazi topoğrafyasına yeni biçimler verilmesi, doğal yer örtüsünün bozulması, yapılaşmanın yoğun beton yığınlarına dönüşmesi, kentlerde iklim açısından kışın daha soğuk, yazın daha sıcak olumsuz gelişmeye yol açmaktadır. Açık ve yeşil alanlar, kışın daha sıcak, yazın ise daha serin bir etki oluştururlar. Güneş battıktan sonra bitkilerin transpirasyon (terleme) olayı ve zemindeki ve su yüzeylerindeki evaporasyon (buharlaşma) ile birlikte hava serinleşmiş olur (Özbilen 1991). Kentlerde ısıyı absorbe eden yatay ve düşey yöndeki yoğun yapılaşma ve yol materyali, yüksek binaların rüzgar hızını azaltmaları, yağışın büyük bir kısmının yapay drenaj ile yer altına alınması, toprak içine sızıntının,

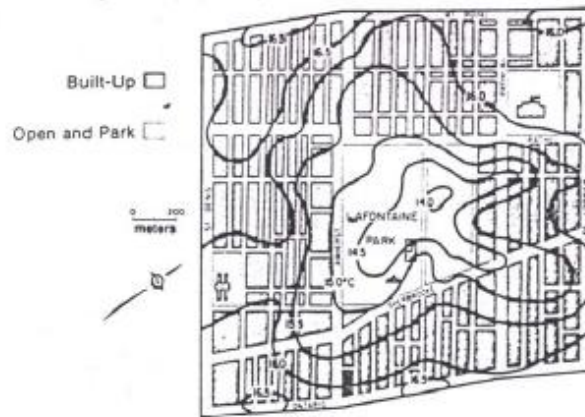


Şekil 1. Bitkilerin kentsel ekosistem içerisindeki yeri (Bayraktar 1992)

yüzey suyu akışının geçirgen olmayan malzeme ile engellenmesi, dumanlı sis oluşumu gibi nedenlerle kentlerde kubbeye benzer bir ısı adası yapısı oluşur (Yazgan 2000). Bu da kentlerin ısısının çevredeki kırsal alanlardan 8-12 °C yüksek olması sonucunu doğurur. Ayrıca kentlerde alt atmosfer tabakalarında rüzgar hızlarının çok daha düşük olması nedeniyle ısınan hava, kırsal alanlardakine oranla daha yavaş taşınır. Amerika'da Iowa, Los Angeles gibi kentlerde, kent yakın çevresindeki dağlardan başlayarak komşuluk ünitelerine kadar giren bitkilendirilmiş alanlarla ısı adası etkisi azaltılmaya çalışılmıştır (Lipkis 1992). Kentlerde cadde ağaçlamaları ile sağlanan gölgeleme ve oluşturulan gölge koridorları ile de ek bir serinlik etkisi sağlanabilir (Finke 1980) (Marsh 1991). Alınan diğer önlemlerle birlikte, kent ve yakın çevresindeki vejetasyon ve su yüzeylerinin korunması ve çoğaltılması, atmosferin ve yapıların serinlemesini sağlayarak kentlerde ısı adası etkisini minimuma indirecektir.

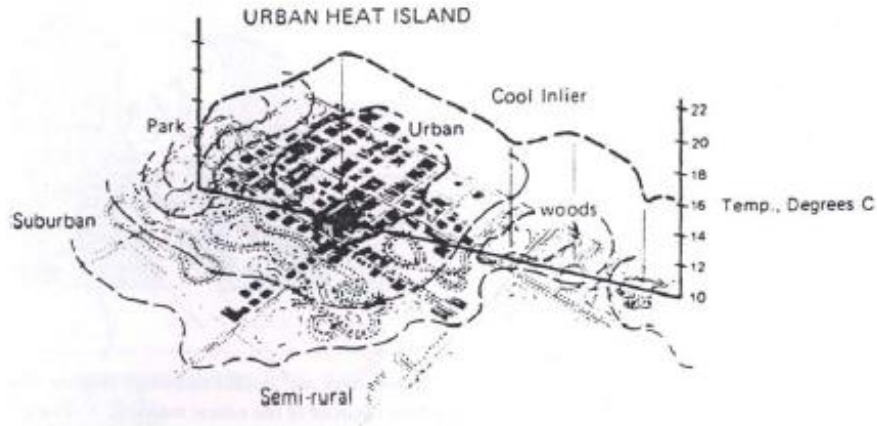
Kentsel ısı adasının yanı sıra, global ölçekte etkili olan sera etkisi ise, atmosferdeki karbondioksit ve metan gibi gazların yeryüzüne ulaşan ve uzaya geri yansıtılacak olan güneş ışıklarını atmosferde tutmaları ve seraları çevreleyen cam ya da plastiğin ısıyı serada tutmasına benzer bir etki oluşturmaları olayıdır. Sera etkisi özellikle kentsel ölçekte ve aynı zamanda küresel ölçekte ısı artışlarına ve iklim değişikliklerine sebep olmaktadır (Berkes ve Kışlalıoğlu 1991). Bu da kentlerde ısı adası oluşumunda etkili bir olaydır. Bitkilendirilmiş yüzeyler, organizmaların aktiviteleri için elverişli olmayan ve sera etkisinin oluşumunda etkili olan karbondioksit gazını fotosentezle absorbe ederek atmosferdeki oranının değişimini denetler.

Kentsel ısı adasında termal değişimler büyük bir park ya da yeşil kuşakla dikkat çekici olabilir. Örneğin 90 acre (36 ha)'lik La Fontaine Park'ta ısı, çevredeki yapılanmış alanlardan (built up area) 2°C daha düşüktür (Şekil 2) (Marsh 1991).



Şekil 2. La Fontaine Park ve çevresinde ısı değişimini gösteren izoterm eğrileri (Marsh 1991)

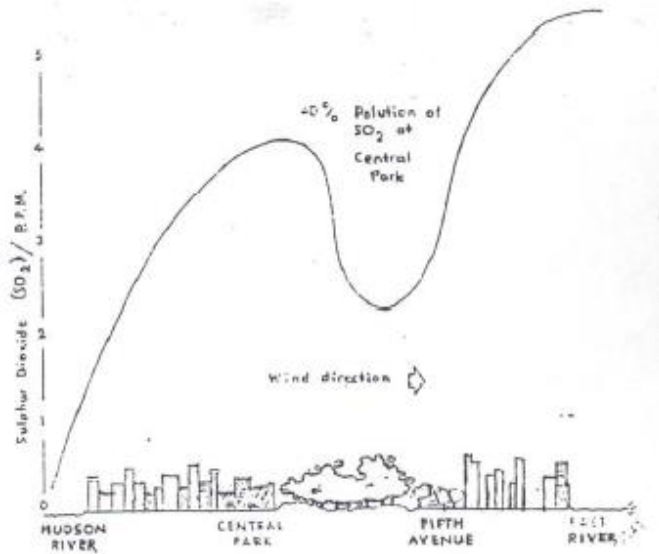
Benzer olarak, kentsel peyzajın kırsal peyzaja yön verdiği kent yakın çevresinde de kentsel ısı adası etkisi keskin bir azalma gösterir. Parklar, nehir koridorları, vadiler, büyük alışveriş merkezlerinin yerleştiği alanlar, endüstriyel parklar gibi alanlar kentsel ısı adasında serinletici girdilerdir (Şekil 3) (Marsh 1991).



Şekil 3. Parkların kentsel ısı adası etkisini azaltma etkisi (Marsh 1991)

Mezopotamya'da ve Antik Yunan kentlerinde olumlu örneklerine rastlanan, istenen ve istenmeyen rüzgar yönleri dikkate alınarak yapılan bitkilendirme ve cadde oryantasyonu çalışmaları da kent ikliminin iyileştirilmesine katkı sağlamıştır. Yeşil alanlar, diğer faktörlerle birlikte rüzgarın kuru ya da nemli oluşu üzerinde de etkilidirler (Rimsha 1976). Moskova Kenti'ndeki gibi yıldız şeklinde planlanmış açık alanlar, kent merkezinde serinletici bir etki oluşturmaktadır (Shomon 1971). Isınan hava kentin üzerinde yükselir ve toprağa yakın bir alçak basınç alanı oluşur. Bu alçak basınç, kentin civarından akan taze hava ile doldurulur. Rölyef de bu hava akımına yardımcı olan bir etkidir (örneğin vadiler doğal rüzgar koridorlarıdır). Böylece kent merkezlerinin kuvvetli ısınması engellenmiş olur (Karataş 1997).

Kentlerde fosil yakıtlardan ve karbondioksit (CO<sub>2</sub>) ve kükürt (S) içeren yakıtlardan kaynaklanan kükürt dioksit (SO<sub>2</sub>) ve toz, özellikle kent merkezlerinde hava kirliliği oluşumuna yol açan maddelerdir. Hava kirliliği ise; sağlık, ekonomik ve estetik zararlara yol açar. Örneğin SO<sub>2</sub> gazı kırmızı kan hücrelerindeki hemoglobine birleştiğinde, hücrelerin normal oksijeni taşımasına engel olur. Açık ve yeşil alanlar bu tür kirlilikleri azaltmada çok etkilidirler. Örneğin New York Kenti'nin kalbi olarak nitelendirilen Central Park'ta hava kirliliği üzerine yapılan bir çalışmada, park üzerinde SO<sub>2</sub> gazının önemli bir oranda düşük olduğu görülmüştür. Parkta hava kirlenmesini önleyecek herhangi bir sistem bulunmamaktadır. Ayrıca park çevresinde de, yapıların yoğun olduğu bölgelerde hava kirliliği yükü azalmaktadır (Şekil 4) (Shomon 1971).



Şekil 4. Central Park'ın hava kirliliğini azaltmadaki etkisi (Shomon 1971)



Kentlerde toz, insan, hayvan ve bitkileri olumsuz yönde etkileyen bir faktördür. Kent içinde ve çevresindeki bitkiler, toz üretmemekle birlikte rüzgarı süzerek tozu tutarlar (Shomon 1971). Ayrıca yeşil alanlar toz parçacıkları ile birlikte hidrojen klorit gibi gazlı bileşikler de tutarlar (Rimsha 1976). Toz ile birlikte havayı kirleten çeşitli gazları da absorbe ederek hava kirliliğini giderirler. Pamay (1978)'a göre transpirasyon sırasında buharlaşma ile yukarı doğru gelişen hava akımı, toz taneciklerini ve diğer maddeleri uzaklaştırır. Düşük ısıdaki hava kitlesi sıcak hava ile yer değiştirerek hava hareketini ve temizlenmesini sağlar (Karataş 1997).

Kentsel yaşamda özellikle trafikten kaynaklanan gürültü, insanlarda kalıcı sağırılık oluşturabilecek düzeye erişebilmekte; çoğu zaman iletişim, çalışma ve uyumayı engelleyerek ruh sağlığını olumsuz etkileyebilmektedir. Ağaçlar, ormanlar, orman şeritleri ve koruma kuşakları gürültüyü belli oranda azaltmaktadır. Maryland ve Virginia'da otoyollarda ağaç-çalı kombinasyonu ile gürültü perdeleri oluşturulmuş, Moskova, Idaho, Washington gibi kentlerde de gürültü koruma kuşakları başarıyla uygulanmıştır (Shomon 1971).

Bitkilerle kaplı toprak üst yüzeyinin fiziksel özellikleri çıplak bir araziye göre farklılık gösterir. Canlı bitkisel örtü katına sahip olan toprak, çıplak alana göre güneş ışınlarını daha fazla absorbe eder. Ayrıca transpirasyon olayı ile nemi artan ortamların sıcaklığı absorbe etme yetenekleri de daha fazladır. Bitkisel örtüye sahip bir arazide, yine çıplak bir araziye göre atmosferdeki ve topraktaki sıcaklık değişimi daha azdır (Koç 1995). Ağaçlarla kaplı yeşil alanlar; yol kenarı ağaçları ve tek tek yeşil alanlar gündüz sıcaklığı düşürmekle birlikte çevre ile olan ışıma alışverişini azaltırlar. Ancak rüzgarı engelleyici etkileri serinletme isteğine aykırı düşer. Çim alanların gündüz saatlerinde, sıcak havalarda serinletici etkileri çok az ya da hiç yoktur. Ancak gece karasal radyasyonu engellememeleri ve artan transpirasyon sonucu soğuk hava üretirler (Finke 1980).

Bernatzky'e göre kent içindeki yeşil alanlarla kent merkezi arasında %18'e varan bir hava nemi farkı vardır. Brezina ve Scmith, bitkilerle kaplı alanlarla kent içi alanlar arasında %5-20 arasında bir nem farkı ölçmüşlerdir. Ormanlarda ise nem, çevredeki açık alanlardan %7 daha yüksektir (Koç 1995).

Yaşam kaynağı olan suyun döngüsü de ekolojik dengenin sağlanmasında önemli bir sistemdir. Bitki örtüsünün yok edilmesi sonucu koruyucu örtüden yoksun kalan üst toprağın su ve rüzgar etkisiyle aşınması ve taşınması olarak tanımlanan "erozyon" olayı meydana gelir. Erozyonun kaynağını esas itibarı ile eğim yönünden duyarlı olan yukarı havzalar ve gerekli toprak koruma önlemleri olmadan eğimli arazilerde yapılan tarım oluşturmaktadır (Günay 1993). Erozyonla su döngüleri bozulur ve yağışlar azalır. Bununla birlikte minerallerini kaybeden toprak da üretim gücünü kaybeder (Berkes ve Kışlalıoğlu 1991). Bitkilerin erozyonu önlemesi olayı; dalları ve yapraklarıyla suyun hızını kesmeleri, kökleriyle toprağı tutmaları ve suyun emilmesini artırmaları ile gerçekleşir. Ormanlar toprak kaybını önlemekle birlikte, hidrolojik dolaşımında ve su bilançosunda da önemli etkilere sahiptirler. Yağış oluşumu, toprağı ulaşan yağış suyu miktarı, yüzeysel akış, infiltrasyon (süzme), toprak su tutma kapasitesi, taban suyu seviyesi gibi çeşitli unsurlar ve süreçleri olumlu ya da olumsuz etki altında tutmaktadırlar. Örneğin bir yandan yüzey akışını azaltarak toprağın suyu depolamasını ve yüzey altı akışları ile taban sularının zenginleşmesini sağlarken, intersepsiyonla (tepe tacında tutulan suyun buharlaşma ile kaybı) ve transpirasyonla su kaybını artırır. Ormanların yağış üzerine etkisine ilişkin şöyle bir örnek verilebilir: Amerika'da ormanı tahrip edilmiş bir çıplak alanla, aynı rölyef ve iklim koşullarına sahip yakınındaki bir ormanlık alanda dört yıllık ölçüm sonucuna göre çıplak alanda 1278 mm, ormanlık alanda ise 1458 mm yağış ölçülmüştür. Aradaki 180 mm'lik yağış farkı her m<sup>2</sup>'de 180 litrelik farka eşittir (Koç 1995).

Orman ve tarım alanları kentsel kullanıma dönüştürüldüğünde havza hidrolojisinde önemli değişimler oluşur. Havzaların doğal yapıları korunmalı, gerekiyorsa akarsu boyları ve göl kenarları ağaçlandırılmalıdır (Karataş 1997). Havza ağaçlandırması özellikle baraj rezervuarlarının taşınan toprak vb. materyalle dolmaması için, buralara su sağlayan havzaların ağaçlandırılması etkili bir önlemdir (Berkes ve Kışlalıoğlu 1991).

Su, yüksek oranda ısı iletimi ve ısı depolaması yeteneğine sahip olması nedeniyle önemli ekolojik işlevlere sahiptir. Su yüzeylerindeki buharlaşma nemi artırarak atmosferdeki ısı kaybını yavaşlatır. Ayrıca hava hareketinin az olduğu gecelerde çığ oluşumuna yol açar; oluşan çığ, buharlaşmayla ortaya çıkan nemin ısı iletimiyle yeniden yer yüzeyine iade edilmesini sağlar.

Wiepking-Jungesmann'ın yaptığı çalışmalar, suyun sıcaklık değişimindeki rolünü açıkça ortaya koymaktadır. Buna göre 10°C sıcaklığındaki 1 m<sup>3</sup> su kütlesi -10°C'deki 3000 m<sup>3</sup> havayı yaklaşık 0°C'ye kadar ısıtabilmektedir. Sıcaklık depolama olayı su yüzeyinin genişliği ile doğru orantılıdır. Derinliği az olan su yüzeylerinde, su tabanı da güneş ışınlarının ulaşacağı ikinci bir yüzey olacaktır. Güneş ışınlarının geliş açısıyla ilişkili olan dipten yansıma da sıcaklığı artıracaktır (Memlük 1994).

Genellikle kara alanlarıyla su yüzeyleri arasında geçiş bölgesi niteliğinde olan, derinlikleri 6 m'yi geçmeyen, geçici ya da sürekli su alanları olarak tanımlana "ıslak alanlar (sulak alanlar)" da açık alanlara dahil edilirler (Yılmaz1993). Islak alanlar; göller, lagünler, akarsuların yavaş akan bölümleri, kanallar ve denizlerin gel-git bölgelerinde derinliği 6 m'ye kadar olan kesimlerdir (Koç 1995). Islak alanların bazı önemli ekolojik işlevleri şunlardır: Sahip oldukları bitkiler ve sucul yaşam, kendilerine komşu olan alanlardan gelen yüzey sularındaki sediment ve diğer katı maddeleri tutarak yüzey ve dolayısıyla yer altı suyunu temizler, yağmur suyunu depo edip doğal su yollarına vererek yüzey akışını azaltırlar, toprağı tutarak erozyonu engellerler; balık, su kuşu ve diğer yaban yaşamına kritik beslenme ortamları oluştururlar, organik kirleticileri parçalayarak sentezlerler, sudaki metalleri ve mineralleri kendi gelişimleri için besin olarak kullanırlar (Snoonian 2001). Altyapının doğal formları olan ıslak alanlar birer sünger görevi yaparak sel ve taşkın kontrolü sağlarlar, kıyı şeridini stabilize ederler, tropik ormanlardan daha yüksek düzeyde ıımanlaştırıcı etkiye sahiptirler, en üst düzeyde organik madde üreten alanlardır: oluşturulan organik maddeler besin zincirinin bir parçasıdır, önemli bir rekreasyonel ve kültürel kaynak oluştururlar (Yılmaz 1993).

Açık ve yeşil alanların varlığı, yukarıda sözü edilen işlevleri ile, sanayileşme ve ekonomik gelişmeye bağlı olan "kentleşme"nin her açıdan sağlıklı olabilmesi için bir gerekliliktir. İnsanların kente özgü yaşam biçimlerini benimsemesi olarak tanımlanan "kentlileşme" üzerinde de önemli etkiye sahiptirler. Özellikle sosyal yaşama olanak tanımları, sokak yaşamını teşvik edici formların oluşumunda etkili olmaları, bu konuda önemlidir.

Açık ve yeşil alanlar fiziksel, peyzaj, toplumsal, psikolojik, ekonomik ve ekolojik işlevleri ile "yaşam kalitesi"nin nesnel ölçümünde sağlık ve refah bileşenleri açısından önemli roller üstlenirler. Boyer ve Savageau'nun yaşam kalitesine ilişkin olarak belirlediğı iklim, sağlık, çevre, ulaşım, eğitim, sanat, rekreasyon ve ekonomi gibi değişkenler üzerinde de olumlu etkiler oluştururlar. Kaliteli yaşamın ayrılmaz bir parçası olan kaliteli kentsel çevrelerin oluşumunda; Relp ve Canter'ın belirlediğı fiziksel yapı, algılanan deneyim ve aktivite bileşenleri ile ilişkili olarak faydalar sağlarlar. Ayrıca sözü edilen bileşenlerin oluşturduğu üçgen de (anlam, biçim, aktivite) mekanda imaj oluşumunu sağlar.

## EK 2. Anket Soruları

Anketin Yapıldığı Mahalle:	Tarih:
----------------------------	--------

### BÖLÜMA (Herkes cevaplayacak)

1. **Cinsiyetiniz?**  
 Erkek                       Kadın
2. **Kaç yaşındasınız?**  
 12-18             19-25             26-40             41-60             61 ve üstü
3. **Eğitim durumunuz?**  
 Okur yazar değil                       İlkokul             Ortaokul             Lise  
 Üniversite                               Lisansüstü (Yüksek Lisans, Doktora)
4. **Aylık ortalama geliriniz?**  
 0-500 TL             500-1000 TL             1000-1500 TL             1500-3000 TL             3000 TL ve üstü
5. **Meslek durumunuz?**  
 Çalışmıyorum     Öğrenci     İşçi     Memur     Köylü-Çiftçi     Özel Sektör     Emekli     Diğer
6. **Amasya'da ne kadar süredir yaşıyorsunuz?**  
 Doğduğumdan beri     20 yıldan çok             6-10 yıl             1-5 yıl             1'den az
7. **Sizce geçmişten bugüne Amasya kent kimliği ve turizmi açısından önemli olan (Amasya denilince ilk akla gelen yerler) yerler nelerdir? (Önem sırasına göre birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz (1,2,3))**  
 Kral Kaya Mezarları     Amasya Kalesi     Beyazıt Külliyesi     Yalıboynu Evleri     Saat Kulesi  
 Anıt Meydanı             Bimarhane             Şehzadeler Müzesi     Borabay Gölü             Kent Ormanı  
 Hepsi                       Diğer.....
8. **Amasya kent içi ve çevresinde rekreatif etkinliklerde bulunur musunuz?**  
 Evet                       Hayır

**Rekreatif etkinlikler:** dinlenme, piknik yapma, gezinti, spor yapma, manzara seyretme, yürüme, fotoğraf çekme, yüzme, bisiklet sürme vb.

### BÖLÜMB (8.soruya 'Hayır' cevabı verenler cevaplayacak)

9. **Rekreatif etkinliklerde bulunmayışınızın nedeni nedir? (Önem sırasına göre birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz (1,2,3))**  
 Ulaşım çok pahalı                       Düzenlenmiş rekreasyon alanları yok  
 Gidecek vaktim yok                       Vasıta bulmak zor                       Diğer.....
10. **Olanaklarınız olsaydı rekreatif etkinliklerde bulunmak için nerelere giderdiniz? (Önem sırasına göre birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz (1,2,3))**  
 Nehir-Irmak kenarı                       Köy ve dağlık yerler                       Göl veya gölü gören yerler  
 Kent içinde düzenlenmiş rekreasyon alanlarına     Ormanlık alanlara                       Hepsi     Diğer.....

### BOLUMC (8.soruya 'Evet' cevabı verenler cevaplayacak)

11. **Haftalık serbest (boş) zamanınız ne kadardır?**  
 Haftada bir günden fazla     Haftada bir gün     Haftada yarım gün     Haftada yarım günden az     Hiç
12. **Bu zamanın ne kadarını açık alanda rekreatif etkinlikler için harcarsınız?**  
 Tamamını     Yarısından fazlasını     Yarısını             Yarısından azını     Hiç
13. **Rekreatif etkinlikte bulunmak için ne kadar uzaklıktaki alanları tercih edersiniz?**  
 Kent içi     Kente 10-30 km uzaklıkta             Kente 30-60 km uzaklıkta             60 km'den fazla uzaklıkta
14. **Rekreatif etkinliklerde bulunmak için daha çok hangi ayları tercih edersiniz? (Önem sırasına göre birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz (1,2,3))**  
 Mart-Nisan-Mayıs     Haziran -Temmuz -Ağustos     Eylül-Ekim-Kasım     Aralık-Ocak-Şubat     Hepsi

15. **Rekreatif** etkinliklerde bulunmak üzere daha çok hangi günleri tercih edersiniz?

- Hafta içi serbest zamanlarda  Hafta sonu tatillerde

16. **Rekreatif** etkinliklerde bulunmak üzere gün içinde hangi saatleri tercih edersiniz? (Önem sırasına göre birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz (1,2,3))

- 06.00-12.00  12.00-18.00  18.00 ve sonrası  Tam gün

17. **Rekreatif** etkinliklerde bulunmak üzere gittiğiniz YERLERİN, bu yerlerde gerçekleştirdiğiniz ETKİNLİKLERİN ve bu yerlere giderken kullandığınız ULAŞIM ARAÇLARININ adlarını, öncelik sırasına göre Amasya kent içi ve kent çevresi olmak üzere aşağıdaki tablodaki uygun boşluklara yazınız.

**Kent İçi – YER ADLARI**: Yaşılırmak Nehri Kıyısı, Amasya Kalesi, Kent Meydanı (Amt), Festival Alanı, Belediye Parkı Çay Bahçesi, Kumacı Parkı Çay Bahçesi, Pirlar Parkı Çay Bahçesi, Hakimiyet-i Milliye Parkı, Kent Ormanı (Çamlık Piknik Alanı), Lokman Hekim Çay Bahçesi, Paintball Spor Alanı, Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası), Botanik Park

**Kent Çevresi – YER ADLARI**: Sarı Çoban Piknik Alanı, Ziyaret (Gölbaşı) Kasabası Piknik Alanı, Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı, Yasıçal Yasılagöl Piknik Alanı, Yedikır Barajı, Borabay Gölü, Uygur Çamlıgöl Piknik Alanı

**YAPILAN ETKİNLİKLER**: Dinlenme, Piknik yapma, Manzara seyretme, Kültürel etkinlikler yapma, Yöresel yemekler yeme, Fotoğrafçılık, Kamp yapma, İnceleme ve gözlemlerde bulunma, Yürüyüş yapma, Sportif etkinliklerde bulunma, Balık tutma, Hepsî

**ULASIMARAÇLARI**: Yaya, Özel otomobil, Minibüs, Otobüs, Tur, Traktör

Kent içi - Yer adları	Yapılan Etkinlikler	Ulaşım Araçları
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
Kent çevresi - Yer adları	Yapılan Etkinlikler	Ulaşım Araçları
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		

18. **Rekreatif** etkinlikte bulunmak için gittiğiniz bu alanların en çok hangi özelliklerinden dolayı tercih edersiniz? (Önem sırasına göre birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz (1,2,3))

**Kent İçi**

- Sessiz ve sakin oluşumu  Gezinti için elverişli oluşumu  Ulaşımının kolay oluşumu  Yöresel yemeklerini  Tarihi ve kültürel özelliklerini  Manzara değerini  Açık hava spor olanaklarını  Hepsî  Diğer.....

**Kent Çevresi**

- Sessiz ve sakin oluşumu  Gezinti için elverişli oluşumu  Ulaşımının kolay oluşumu  Yöresel yemeklerini  Tarihi ve kültürel özelliklerini  Manzara değerini  Açık hava spor olanaklarını  Hepsî  Diğer.....

**BOLUMD (Herkes cevaplayacak)**

19. Sizce Amasya kent içinde ve çevresinde **rekreatif** amaçlı tesisler yeterli midir?

- Evet  Hayır  Kısmen

20. 19. soruya cevabınız hayır veya kısmen ise; sizce buraya ne gibi tesisler yapılmalıdır? (Önem sırasına göre birden çok seçeneği işaretleyebilirsiniz (1,2,3))

**Kent İçi**

- Piknik alanı  Kamping alanı  Karavan alanı  Spor tesisleri  Çocuk oyun alanları  Düzenlenmiş yürüyüş alanı  Geceleme üniteleri (otel, motel vb)  Diğer.....

**Kent Çevresi**

- Piknik alanı  Kamping alanı  Karavan alanı  Spor tesisleri  Çocuk oyun alanları  Düzenlenmiş yürüyüş alanı  Geceleme üniteleri (otel, motel vb)  Diğer.....



21. Amasya kenti ve çevresi için **rekreatif** amaçlı olarak düzenlenmesini istediğiniz alanları sıralayabilir misiniz?

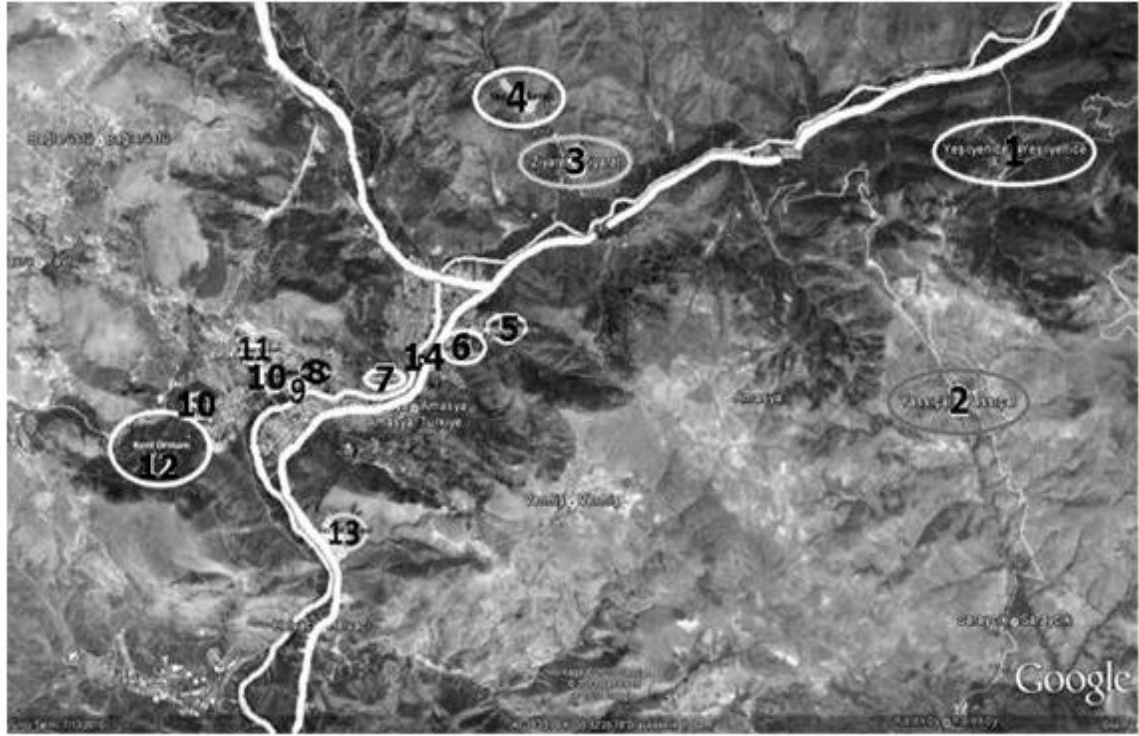
.....  
 .....  
 .....  
 .....

22. Sizce Amasya kenti yayalaşma (yaya ulaşımı) açısından var olan ihtiyacı karşılamaktadır?

Evet  Hayır  Kısmen

23. 22. soruya cevabınız hayır veya kısmen ise; sizce aşağıda haritada belirtilen hangi hatlar arasında öncelikli olarak yaya güzergahları oluşturulmalıdır?

.....  
 .....  
 .....  
 .....



Amasya Kenti ve Yakın Çevresini Gösteren Harita

- |   |   |
|---|---|
| 1- Yeşil Yenice Kasabası Piknik Alanı       | 8- Ser Çoban Piknik Alanı                 |
| 2- <del>Yassıca</del> Yavlağöl Piknik Alanı | 9- Festival Alanı                         |
| 3- Ziyaret Kasabası Piknik Alanı            | 10- Amasya Üny. (Eğitim Fakültesi - MYO)  |
| 4- Ziyaret Kasabası Gölüğü                  | 11- Kadın Doğum Hastanesi                 |
| 5- Lokman Hekim Çay Bahçesi                 | 12- Kent Ormanı                           |
| 6- Sabuncuoğlu Şerafeddin Devlet Hastanesi  | 13- Ferhat Tepesi (Çakallar Seyir Terası) |
| 7- Amasya Kalesi - Kral Kaya Mezarlıkları   | 14- Kent Meydanı (Amt)                    |

24. Sizce Amasya kent içinde kişi başına düşen yeşil alan miktarı yeterli midir? Düşünceleriniz ve önerileriniz nelerdir? Yazınız.

.....  
 .....  
 .....  
 .....

### EK 3. Yeşilyolların Planlama Stratejileri Açısından Değerlendirilmesi

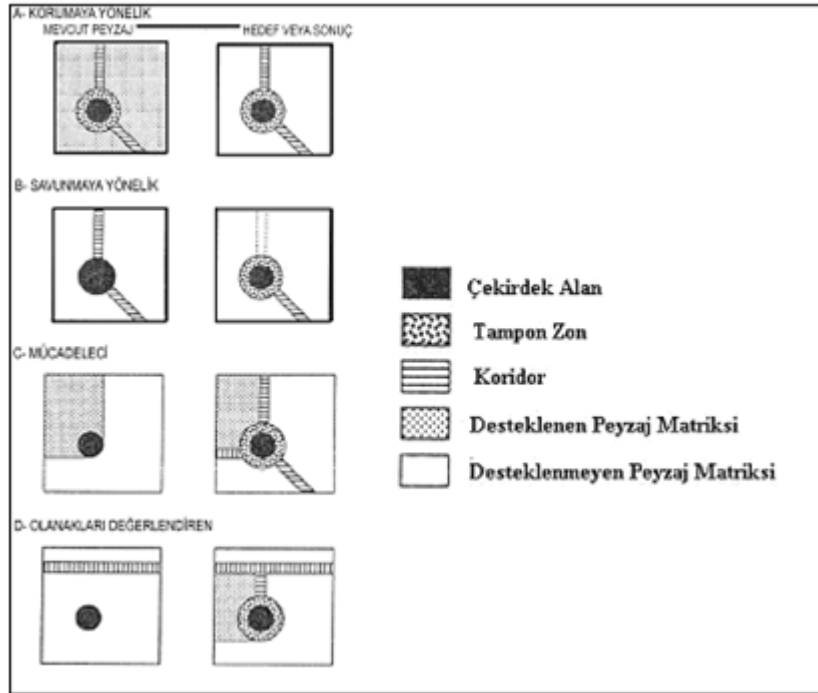
Yeşil yollar, birbirlerine bağlanmış çizgisel sistemlerin olanaklarına dayalı olarak stratejik peyzaj planlama kavramını ortaya koyarlar. Teker teker ya da birlikte kullanılacak dört temel strateji vardır. Bunlar, “korumaya yönelik”, “savunmaya yönelik”, “mücadeleci” ve “olanakları değerlendiren” yaklaşımdır (Şekil 1).

Peyzajın varolan yapısı ve süreçleri desteklendiğinde, koruyucu strateji kullanılmaktadır. Bu strateji özellikle değişimden korunmuş, ancak çevresinde yoğun değişimlerin yaşandığı çevrelerde uygulanmaktadır. Planlama bilgisi ve araziyle ilgili düzenlemeler stratejinin amacına ulaşmasında önemli olmaktadır.

Mevcut peyzaj parçalandığında ve çekirdek alan giderek küçülerek sınırlanıp izole olduğunda savunmaya yönelik strateji uygulanabilmektedir. Bu stratejik yaklaşım, yeni bir geçiş zonuyla çekirdek alanı tanımlamaktadır.

Mücadeleci yaklaşım ise, hedef olarak kabul edilen peyzajın mekansal biçimlenmesinin geliştirilmesi düşüncesine dayanmaktadır. Diğerlerinden farklılaşarak daha önce zarara uğramış ya da parçalanmış peyzajda yeni elemanların yardımı ile doğa onarımı çalışmaları yapılmaktadır. Stratejinin uygulanması için planlama, ekolojik restorasyon bilgisi ve finansal destek gereklidir. Avrupa ülkelerinde uygulanan bazı projelerde bu yaklaşım kullanılmıştır. Strateji, kabul edilen bir plana göre peyzajla doğanın yeniden barıştırılmasını içermektedir.

Olanakları değerlendiren yaklaşım ise, özel peyzaj elemanlarının varlığı söz konusu olduğunda, bu elemanların yeşil yollara bağlanmasını hedeflemektedir. Bu yaklaşım özel fırsatların farkına vararak, onu diğer planlama stratejileriyle bir araya getirmeye çalışmaktadır (Ahern, 1995).



Şekil 1. Yeşil yol planlama stratejisi



## ÖZGEÇMİŞ

03.06.1988 tarihinde İzmir’de doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini İstanbul’da tamamladı. 2006 yılında başladığı K.T.Ü Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü’nü 2010 yılında bölüm birincisi ve fakülte ikincisi olarak bitirdi. 2010 yılında ara vermeden, K.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü’nde Yüksek Lisans öğrenimine devam etti. 2011 yılında Amasya Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı Bölümü’ne ÖYP kapsamında Araştırma Görevlisi olarak atandı. 2547 sayılı Yüksek Öğrenim Kanunu’nun 35. maddesi gereği 2013 yılı Ocak ayından itibaren K.T.Ü Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü’nde Araştırma Görevlisi olarak görev yapmakta ve lisansüstü eğitime devam etmektedir. İngilizce bilmektedir.

### **Uluslararası Bilimsel Toplantılarda Sunulan ve Bildiri Kitabında Basılan Bildiriler**

1. Kurt, S. S., Cındık, Y., 2013. A Study on Street Furniture of Trabzon City, International Caucasian Forestry Symposium, 24-26 October, Artvin, Turkey (sözlü bildiri).
2. Kurdoğlu, B. Ç., Kurt, S. S., Demirel, Ö., 2013. Research on Problems of Urban Open Spaces: Amasya Town Example, International Caucasian Forestry Symposium, 24-26 October, Artvin, Turkey (sözlü bildiri).
3. Kurdoğlu, B. Ç., Gömeli, D., Kurt, S. S., 2013. Planning of Campus Greenways: KTU Example, International Caucasian Forestry Symposium, 24-26 October, Artvin, Turkey (sözlü bildiri).
4. Kurdoğlu, B. Ç., Demir, S., ve Kurt, S. S., 2012. Green Continuity: contribution of greenways to city and urban life, 6<sup>th</sup> EFLA Regional Congress, Green Infrastructure: From Global to Local, June 11-15, St. Petersburg, Russia – Uppsala, Sweden, Proceedings, p. 80-81 (sözlü bildiri).
5. Kurdoğlu, B. Ç., Salihoğlu, B., Akyol, E. M., ve Kurt, S. S., 2011. A Sample Performance on the Use of Creative Drama for Landscape Design Training, 48<sup>th</sup> IFLA World Congress From Urban Landscape to Alpine Gardens, June 27-29, Zurich, Switzerland (poster bildiri).

6. Düzgüneş, E., Demirel, Ö., Kurdoğlu, B. Ç., ve Kurt, S. S., 2011. Investigation of Proficiency in Term of Recreational Uses of Urban Parks: Trabzon City Case, 48<sup>th</sup> IFLA World Congress From Urban Landscape to Alpine Gardens, June 27-29, Zurich, Switzerland, Proceedings, p. 391 (poster bildiri).

### **Ulusal Bilimsel Toplantılarda Sunulan ve Bildiri Kitabında Basılan Bildiriler**

1. Ergen, Y. B., Kılıçbay, M., Kurt, S. S., Hamurcu, A., Koçyiğit, F., ve Ergen, M., 2013. Herkes İçin Tasarımında Mobilya Kavramına Bütüncül Bakış, II. Ulusal Mobilya Kongresi, 11-13 Nisan, Denizli, Türkiye, 295-303 (sözlü bildiri).

### **Projelerde Yaptığı Görevler**

1. Trabzon Toklu Vadisi ve Trabzon-Gölçayır Köyü Güzergahı Örneği'nde, Kentsel Koridorlarda Yeşilyol (Greenway) Planlama Yaklaşımı. Karadeniz Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi (BAP), Proje No: 10741, Proje Yürütücüsü Yrd. Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU (**Yardımcı Araştırmacı** – Devam ediyor, 2013).
2. Amasya Kenti İçin Yeşilirmak Koridorunu İçine Alan Bir Kentsel Yeşilyol Modeli Oluşturmak. TÜBİTAK 1002 Hızlı Destek Projesi, Proje No: 113O143, Proje Yürütücüsü Yrd. Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU (**Bursiyer** - Devam ediyor, 01.07.2013).
3. Meryemana Vadisi'nde Alternatif Turizm Olanaklarının Araştırılarak Turizm Amaçlı Potansiyel Alan Kullanım Haritasının Oluşturulması, Turizmde Bölge Potansiyelinin Harekete Geçirilmesine Yönelik Mali Destek Programı. T.C. Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı (DOKA), Ref No: TR90/10/TURİZM001-A/336, DPT, Proje Yürütücüsü Prof. Dr. Öner DEMİREL (**Araştırmacı** – Tamamlandı, 15.07.2011 – 30.06.2012).
4. Korunan Kırsal Alanların Planlanmasında Koruma Odaklı Sınıflandırma Yöntemi. TÜBİTAK 1007 Projesi, Proje No: 108G173, Proje Yürütücüsü Doç. Dr. Ahmet Melih ÖKSÜZ (**Yardımcı** – Devam ediyor, 01.12.2010).