



ŞUBE YÖNETİM KURULU

BAŞKAN	NECATİ PİRİNÇÇİOĞLU
BAŞKAN YRD.	ELİF GÜVEN
SEKRETER ÜYE	YAVUZ ZİYA ZEYTİNOĞLU
SAYMAN ÜYE	ZEKİ TAPANCI
ÜYE	FATMA DEMET AYKAL
ÜYE	DENİZ BORA KARATAŞ
ÜYE	HAMDULLAH KAYA

DENETLEME KURULU

MEHMET ÖZEL
ŞEFİKA ERGİN
GÜLBAHAR ÖZAYDOĞDU

UZLAŞTIRMA KURULU

ZÜLKÜF GÜNELİ
ÖMER ŞEŞEOĞULLARI
EMİNE EKİNCİ DAĞTEKİN

MERKEZ DELEGELERİ

KAMURAN SAMİ	SEDAT KARAKAŞ
HASAN SARIGÖL	RAMAZAN KARASHİN
NİHAT ÇEN	İLHAN KARASH
GELAVUJ AKKOÇ	HAYRETTİN ÇAYMAZ
GÜLAY ÇETİN TAYFUN	MURAT ALÖKMEN
DENİZ BORA KARATAŞ	SELMA AKKURT

BATMAN TEMSİLCİLİĞİ YÖNETİM KURULU

BAŞKAN	Mehmet EKİNCİ
SEKRETER ÜYE	Mehmet DOĞU
SAYMAN ÜYE	Zahit ANAÇ
ÜYE	Leyla ODUNCU GÖLGE
ÜYE	Cihan AYIL

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Meydan Mah. Atatürk Bulvarı Petrol İşhanı Kat:8
No:7/20 BATMAN
Tel : 0 488 213 36 37 Faks: 0 488 213 90 86

MARDİN TEMSİLCİLİĞİ YÖNETİM KURULU

BAŞKAN	Mehmet Ata İLETMİŞ
SEKRETER ÜYE	Malik ÖZKAN
SAYMAN ÜYE	Abbas BAHADUR
ÜYE	Süheyla SİME OZANSOY
ÜYE	Abdurrezak IRMAK

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Ravza Cad.Yaykent Sitesi D Blok No:1 Yenişehir/MARDİN
Tel: 0482 213 26 02 Faks: 0482 213 26 02
e-posta:mimoda-47@hotmail.com

TMMOB MİMARLAR ODASI DİYARBAKIR ŞUBESİ ŞIRNAK ODA TEMSİLCİSİ

ODA TEMSİLCİSİ SERHAT ÖZALP

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Kale Mah. Belediye Cad. Özalp Pasajı No:41
ŞIRNAK Gsm: 0542 760 48 37

Yayınlayan
TMMOB Mimarlar Odası Diyarbakır Şubesi

Sahibi
Necati Piringcioğlu

Sorumlu Yayın Müdürü
Yavuz Ziya Zeytinoğlu

Yayın Koordinatörü
F. Demet Aykal

Yayın Ekibi
F. Demet Aykal
Aysel Yılmaz
D. Türkan Kejanlı
Önder Tetik
Merthan Anık
Gülbahar Özaydoğdu
Çilem Bağ
Hamdullah Kaya
Abdullah Altuntaş
Mehmet Cebe
Yavuz Ziya Zeytinoğlu

TMMOB MİMARLAR ODASI DİYARBAKIR ŞUBESİ
Ekinciler Cad. Kalender Plaza Kat:6 No:10
Ofis / Diyarbakır
Tel : 0-412-223 25 42 – 223 36 57
Faks: 0-412-223 25 42 – 223 36 57
diyarbakir@mimarlarodasi.org.tr

Grafik Tasarım - Baskı
A grafik 0412 237 27 07
Diclekent Bulvarı Nil Koleji Arkası Diyarbakır

Bültenimizdeki makale ve röportajlarda geçen görüş ve eleştiriler beyanı veren kişilere ve yazarlara aittir. Üç ayda bir yayınlanır, ücretsiz dağıtılır. 1000 adet basılmıştır.

İÇİNDEKİLER





40

Fotoğraf Fırat AYGÜN

4- Odadan Haberler

6- Hafif Çelik Yapıların Tasarımı
Prof.Dr. Oğuz Cem ÇELİK
İnş.Yük.Müh Serdar ÖNCÜ

12- Deprem ve Mimarlık
Öğr. Görv. Aysel ALYAMAÇ YILMAZ

20- Diyarbakır Sur İçi Bölgesinde Ulaşım Politikaları
Yrd. Doç. Dr. D. Türkan KEJANLI

26- Diyarbakır'a Dair...
Y. Mimar Mehmet Cebe

31- Kentimizden Haberler

33- Kent Estetik Kurulu Görevi ve Sorumlulukları
Yrd. Doç Dr. F. Demet AYKAL

38- Allianoİ İçin Sessiz Kalma!
İffet DİLER

40- Kültürel Miras
Diyarbakır Ulu Camii (Cami-i Kebir)

62- Mimo Genç
Belda KIRAN - Bilge YEŞİL

Odadan Haberler



Adıyaman - Nemrut Teknik gezisi Şube üyeleri ve Mimarlık Fakültesi öğrencilerinin katılımı ile 3 Temmuz 2010 tarihinde gerçekleştirildi.



Şubemiz internet sayfası yeni isim (www.dimod.org.tr) ve içeriği ile yayına girmiştir.



■ 3- 6 Ağustos 2010 tarihinde SMGM (Sürekli Mesleki Gelişim Merkezi) Bölge toplantısı Malatya, Elazığ, Van şubeleri ve temsilciliklerin katılımı ile şubemizde gerçekleştirildi.

Sürekli Mesleki Gelişim ile kastedilen, mimarların bilgi ve becerilerinin toplumun ihtiyaçlarına uygun olmasını garantiye alan, bunların yitirilmemesini veya artırılmasını sağlayan ve yaşam boyu süren bir öğrenme sürecidir.

Sürekli Mesleki Gelişim Merkezi ise mimarlık hizmetlerinin çeşitlendirilmesi ve etkinleştirilmesi açısından, toplumsal gereksinmelerin gelişim ve yöneliş alanlarını belirleyecek, henüz tanımlanmamış gereksinme alanlarını inceleyen bir kurumdur. Programlarını yönlendiren bir bilim ve değerlendirme platformu oluşturmaktadır.



■ Mimarlar Odası Merkez Danışma kurullarında ve MUDK (Mesleki Uygulama ve Denetim Komitesi) Danışma Kurullarında değişik zamanlarda ele alınan, Serbest Mimarlık Hizmetleri Uygulama, Tescil ve Mesleki Denetim Yönetmeliği ve Şartnameleri, Mimarlık hizmetlerinin verilmesinde haksız rekabetin önüne geçilmesi gibi farklı konu başlıkları şube temsilcilerinin görüş ve önerilerinin tartışıldığı toplantı 3 Eylül 2010 tarihinde Mimarlar Odası Genel Merkezinde gerçekleştirildi.



Hafif Çelik Yapıların Tasarımı

Deprem Riski Düşük Bölgelerde Orta Yükseklikteki Binalarda Uygulanabilirliği

- Prof.Dr. Oğuz Cem ÇELİK

- İnş.Yük.Müh Serdar ÖNCÜ

ta olan bu profiller ile geliştirilen yapı, özellikle yapım hızı ve mimari avantajları ile ön plana çıkar. Şekil 1'de tipik bir hafif çelik yapı taşıyıcı sistemi görülmektedir.

Hafif çelik yapı sistemi, özellikle üstyapı ağırlıklarının önemli ölçüde azalmasına olanak vermesi nedeniyle deprem riskinin yüksek olduğu ülkemizde depreme dayanıklı yapı üretiminde önemli bir rol üstlenme yetisine sahiptir. Bununla birlikte başta yapısal çelik olmak üzere diğer tamamlayıcı yapı elemanlarının kontrollü bir şekilde ön üretimli temin edilmesi çok hızlı ko-

nut üretimini aynı zamanda çok da sağlıklı bir şekilde başarılabilmesine olanak vermektedir. Özellikle yüksek deprem riski taşıyan bölgelerin kentsel dönüşüm projeleri başta olmak üzere yapı geliştirme projelerinde bu tür sistemlerin göz önüne alınması uygun sonuçlar vermektedir. Bunların yanında kullanılan malzemenin yüksek oranda geri dönüşümlü olması ve sistemin sağladığı üstünlüklerin yalıtım çözümlerini çeşitlendirmesi nedeniyle çevre dostu ve enerji etkin yapı üretilebilmesine olanak sağlar.

1. GİRİŞ

1930'lu yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde gelişmeye başlayan hafif çelik yapı sistemi uygulamaları ülkemizde 1999 Kocaeli ve Düzce Depremleri ardından artış göstermiştir.

Bu sistem, et kalınlığı ile gövde yüksekliği oranı çok fazla olan ve soğukta çekilerek şekil verilen galvanizli çelik profiller kullanılarak taşıyıcı duvar sistemleri kurulumu ve tam bir yapı sistemi oluşturulması fikri ile geliştirilmiştir. Genelde 0,5 – 2 mm arası kalınlık-



Şekil 1: Üç katlı hafif çelik bir sosyal bina taşıyıcı sistemi [8]

SİSTEMİN GENEL MİMARİ VE YAPISAL ÖZELLİKLERİ

Mimari Özellikler

Hafif çelik yapılar, geleneksel betonarme yapılara göre pek çok mimari üstünlük sunmaktadır. Öncelikle daha ince duvar kesitleri ile net kullanım alanları artmaktadır. Ayrıca çerçeve sistem çözümlerinde kolon ve kiriş yerleşimlerinden dolayı iç mekânda oluşan geometrik sıkıntılar bu sistemde oluşmamaktadır. Mekanik ve elektrik tesisatları duvar panellerinde önceden açılmış deliklerde oluşturulduğu için saha uygulamalarında herhangi bir kırma ya da kapatma gereksinimi ortaya çıkmaz. Bu uygulamaya örnek bir çalışma Şekil 2'de verilmiştir.

Yapı sisteminin genel yalıtımını sağlamak için farklı çözümler kullanılabilir. Ayrıca saha uygulamalarında çok az ıslak üretim yapılmaktadır. Bunların yanında tüm malzeme fabrikada üretildiği için insan hatası çok az iner.

Sahip olduğu pek çok üstünlüğün yanında bu sistemin bazı kısıtlamaları da vardır. Şu ana kadar Türkiye'deki ve yakın coğrafyamızdaki uygulamalarda en fazla üç katlı olarak yapılar üretilmiştir. Sistemin genel özelliği buna neden olmaktadır. Ancak, ABD'nde bazı bölgelerde altı katlı yapılmış örnekler de mevcuttur. Bunun yanında, duvarlar taşıyıcı özellik gösterdiği için sistemin yatayda ve düşeyde düzgün bir geometriye sahip



Şekil 2: Hafif çelik yapılar da mekanik tesisat uygulaması.

olması şarttır. Bu durum çok farklı mimari tasarımların uygulanmasını kısıtlar.

Hafif çelik yapılarda kullanılan pek çok profil kesiti bulunmaktadır. Ülkemizde yapı çözümleri tasarlanırken en çok U ve C kesitlere başvurulur. Bunların yanında Σ kesit de tercih edilebilmektedir. Yapısal özelliği olmayan ancak montaj profili olarak ihtiyaç duyulan Ω kesit de çok sık kullanılmaktadır.

Yapısal elemanların birleşiminde ise sıklıkla vidalı birleşimler kimi zaman da bulonlu birleşimler kullanılır. Bazı zorunlu durumlarda kaynaklı birleşimlere de başvurulabilmektedir. Bu noktada mimari olarak önemsenmesi gereken

konu, birleşim elemanlarının duvar kaplamaları ile oluşturduğu detayları iyi çözmektir.

Yapısal Özellikler

Hafif çelik yapıların deprem yükleri altında çok başarılı bir performans göstermesinde en büyük etken üst yapı ağırlığının önemli miktarda az olmasıdır. Bu durum deprem sırasında yapıya çok daha az deprem yükünün etkimesi sonucunu doğurur.

Hafif çelik yapıların tasarımı için ülkemizde 1994 yılında bir yönetmelik yürürlüğe girmiştir. Ancak, içerik olarak tasarımın hepsini kapsayacak nitelikte değildir. Bundan dolayı genellikle tasarım ve boyutlandırma yapılırken American Institute of Steel and Iron (AISI) tarafından hazırlanan yönetmelikle kullanılmaktadır. Ayrıca yüklerin belirlenmesi ve bazı yapısal koşulların kontrol edilmesi için TS 498 ve DBYBHY'e başvurulmaktadır[3] [5].

Bu durumda karşılaşılan önemli bir sorun yapının süneklik düzeyini öngörmektir. Bu konuda sistem-

de kullanılan duvar kaplamalarının etkisi göz önüne alınmaktadır. Kesme dayanımı yüksek olan OSB ya da ince çelik levha ile kaplama yapıldığında American Society of Civil Engineering (ASCE) yönetmeliği, yapı davranış katsayısı (R) değeri için 6,5, diğer malzemeler kullanıldığında ise bu değer 2 olarak alınmasını şart koşmaktadır. Ülkemizde bu sistem süneklik düzeyi normal olarak kabul edildiğinden, R değeri 3 ya da 4 olarak alınarak hesaplar yürütülür.

Çelik yapılarda yangın kavramı çok kritik bir konu olarak ortaya çıkmaktadır. Ciddi sıcaklık artışları malzemenin taşıyıcı özelliklerini değiştireceği için tasarımlarda bu konu öncelikli olarak ele alınmalıdır. Özellikle hafif çelik sistemler, cidarın ince oluşu ve tüm yapısal kurguyu oluşturabildiği için öngörülen malzeme dayanımlarını korumak amacıyla yangın kontrolleri

yapılmalıdır. Sıklıkla kullanılan alçıpan levhalar ve fiber katkılı beton levhalar çoğu kez yeterli dayanım süresini sağlayabilmektedir. Ancak bir diğer sık kullanılan eleman olan OSB, dayanım konusunda daha dikkatli davranılmasını gerektirir. Ayrıca yalıtım amacı ile kullanılan cam ya da taş yünü levhalarda yanmaz özellikleri tasarımda ve uygulama sürecinde önemsenmelidir.

Hafif çelik yapıları oluşturan esas malzeme galvanizli çeliktir. Bu nedenle yine yönetmeliklerde belirtilen kaplama kalınlıklarına uygun ve tasarım için öngörülen akma ve kopma dayanımı değerlerini de sağlmasına özen göstermek gerekir. Korozyon etkisinin yapının ekonomik ömrü boyunca olumsuz bir etki yaratmasının önüne geçilmesi gerekmektedir.[11] [6]

HAFIF ÇELİK YAPILARIN TASARIM SÜRECİ

Bu tür sistemlerin mühendislik tasarımlarında izlenen yol genel olarak geleneksel yöntemlerden çok farklı değildir. En önemli fark, duvar kaplama malzemelerinin yapısal özelliğe katkısı fazla olduğu için mimari tasarımda kabul edilen kaplama malzemesinin seçilmesidir. Ayrıca elektrik ve mekanik te-

sisat, duvarların içinden geçeceği ve kesitin belli noktalarını zayıflatacağı için, bu işlerin tasarımlarının çok iyi ve daha sonra değişmeyecek şekilde yapılması oldukça önemlidir.

Taşıyıcı sistemin modellenmesinde kullanılan profil kesitleri her üreticiye göre değişiklik gösterebil-

mektedir. Bu nedenle kullanılacak ürünlerin gerekli tasarım değerleri üretici tarafından temin edilir. Özel bir model tasarlanmak isteniyorsa kullanılacak şartnamede verilen hesaplama değerlerinden faydalanılabilir.

HAFİF ÇELİK YAPILARIN ORTA YÜKSEKLİKTEKİ BİNALARDA UYGULANABİLİRLİĞİ

Hafif çelik yapılar günümüzde ve ülkemizde yukarıda da belirtildiği gibi en fazla üç katlı yapılarda uygulanabilmektedir. Ancak International Building Code (IBC) bu yapıların altı kadar yapılmasına izin verebilmektedir[4]. Bu sistemin özellikle yapım hızının çok yüksek olması, kolay ve pratik üre-

tim ve montaj özelliği ve proje bütçelerindeki tasarruf yaratabilme özelliği nedeni ile popülerliği her geçen gün artmaktadır. Son birkaç yılda özellikle ABD’nde bu tip yapıların sayısı hızla artmaktadır. Ülkemizde çok ciddi boyutlarda olan nitelikli konut ihtiyacının çok hızlı ve düzenli bir şekilde çözülebil-

mesi için hafif çelik yapı sistemi ile daha yüksek yapıların geliştirilmesi gerekmektedir. Bu tür yapılmış binalara bir örnek Şekil 5’te verilmiştir. Bu yapı The Steel Network firması tarafından tasarlanmış ve üretilmiştir.



Şekil 5: 6 katlı hafif çelik yapı örneği [7]

Orta yükseklikteki yapıların tasarlanmasında pek çok konu irdelenmiş ve irdelenmektedir. Bunların başında yapının yanal rijitliğinin

arttırılması, yüksek dayanımlı çelik kullanımı ve döşemelerin rijit diyaforam olarak tasarlanması gelmektedir. Genelde hafif çelik yapı sis-

temlerinde döşemeler Şekil 6'daki gibi oluşturulur.



Yanal rijitliğin arttırılması için kullanılan çelik çaprazlar ve duvar panelinin çevresinde bulunan yüksek dayanımlı Σ kesitli profillerin düşey sürekliliğini gerekli birleşim detayı oluşturarak ortaya çıkartmak gerekir. Bu sistemi ve döşeme elemanı olarak kullanılan prefabrik betonarme panel sistemi Şekil 7'de görülebilir.

Bu konuların dışında farklı döşeme ve duvar kaplama örnekleri bulunmakta ve hâlâ geliştirilmektedir. Fibercement paneller, sandviç paneller, kaburgalı tel üzerine siva uygulanması ve hafif beton ile dolgu duvar yapılması gibi pek çok yöntem bilimsel olarak yapısal katkısı tespit edilmemiş olsa da

hafif çelik yapıların gelişim sürecinde yapısal ve mimari katkıları ile bu gelişimi hızlandıracaktır. Ayrıca döşemeler için da trapez sac ile kaplama yapılması da her geçen gün yaygınlaşmaktadır. Bu yöntem ile daha yüksek bir titreşim konforu ve ses yalıtımı sağlanabilmektedir.

Farklı çözümlerin geliştirilmesi ile birlikte yapılar tasarlanırken düşey ve yatay süreksizliklere de dikkat edilmelidir. Döşemelerde büyük boşlukların bulunmaması ve düşey elemanların temel ile doğru temas özellikle doğru ankraj elemanlarını da kullanarak yapılmalıdır.



Şekil 7: Çelik çaprazlı duvar ve prefabrik döşeme paneli [7]

SONUÇ VE ÖNERİLER

Hafif çelik yapılar ile başta konutlar olmak üzere kalıcı ve nitelikli yapıların yapılabilmesi mümkündür. Yapım hızının yüksek olması başta olmak üzere hafiflikleri nedeniyle depreme karşı dayanım performansının yüksek olması, yapım maliyetlerinin konvansiyonel sistemlerden yüksek olmaması ve özellikle mimari tasarımda geniş üstünlükler sunması ile bu sistem ülkemiz için büyük bir önem taşımaktadır. Gerekli ortak yönetmelik ve yaklaşım oluşturulması bu sistemin ülkemizde hızla gelişimine yardımcı olacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] Öncü, S., 2010, *Hafif Çelik Yapıların Tasarımı ve Deprem Riski Düşük Bölgelerde Orta Yükseklikteki Binalarda Uygulanabilirliği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İSTANBUL.
- [2] AISI STANDARD, 2007. *North American Specification for the Design of Cold-Formed Steel Structural Members*, American Iron and Steel Institute
- [3] TS 498, 1997, *Yapı Elemanlarının Boyutlandırılmasında Alınacak Yüklerin Hesap Değerleri*, Türk Standardları Enstitüsü, Ankara.
- [4] IBC, 2003, *International Building Code*, International Code Council.
- [5] DBYBHY, 2007, *Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik*, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Ankara.
- [6] Yu, W.W., *Cold-Formed Steel Design*, 2000, Wiley, New York.
- [7] Url-1 <<http://www.steelnetwork.com>>, alındığı tarih 02.03.2010.
- [8] Url-2 <<http://www.aksanyapi.com>>, alındığı tarih 02.03.2010.
- [9] *The Committee on Light-Gauge Steel Structures, The Japan Iron and Steel Federation; and Steel-Framed House Association; 2005: Steel-framed Houses High Structural Performances and Habitability, Steel Construction Today&Tomorrow, Vol.10, 1-9.*
- [10] ENV 1993-1-3: 1996, *Eurocode 3: Design of Steel Structures, Part 1.3: General Rules-Supplementary Rules for Cold-Formed Thin-Gauge Members and Sheeting*, European Committee for Standardization
- [11] Peköz, T., 2009: *Soğukta Şekil Verilmiş Çelik Elemanların Boyutlandırılması ve Uygulaması*, 3.Ulusal Çelik Yapılar Sempozyumu, Gaziantep.



Deprem ve Mimarlık

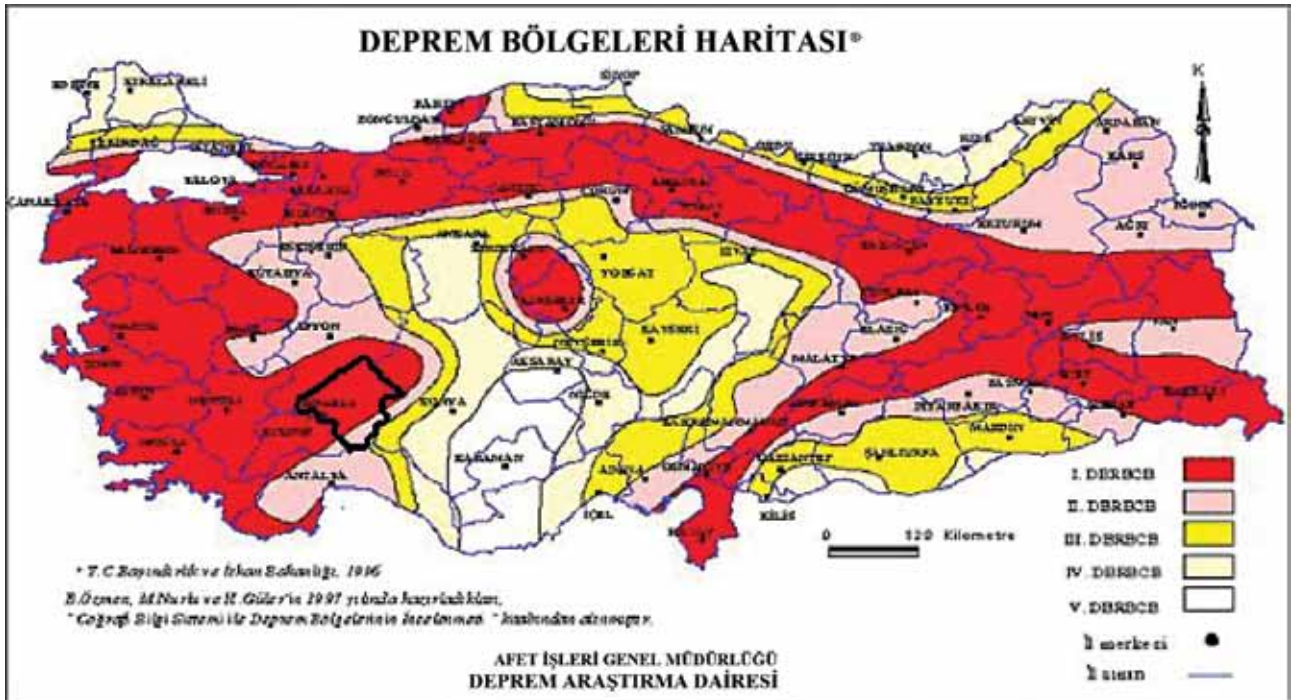
Öğr. Görv. Aysel ALYAMAÇ YILMAZ

GİRİŞ

Ülkemizin, Alp-Himalaya deprem kuşağında yer alan bir deprem ülkesi olduğu herkes tarafın-

dan bilinen bir gerçektir. Yerküre üzerinde oluşan depremlerin büyüklüğü ve neden oldukları zararlar göz önüne alındığında iki ana deprem kuşağı en çok ilgi çeken bölgelerdir. Bunlardan biri Büyük Okyanusu çevreleyen ve özellikle Japonya üzerinde etkili olan Pasifik Deprem Kuşağı, diğeri ise Cebelitarık'tan Endonezya adalarına uzanan ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz Himalaya

deprem kuşağıdır. Türkiye'nin bulunduğu bölgede büyük levhalar arasında küçük birçok levhanın olması, Türkiye'nin büyük bir bölümünün deprem kuşağı içinde yer almasına neden olur. Deprem haritasına göre Türkiye'nin yüzde 92'si deprem bölgelerinde ve aktif fay hatları üzerindedir. Nüfusun yüzde 95'i deprem riski altındadır (Şekil.1)



Şekil 1: Türkiye deprem bölgeleri haritası (Türkiye Deprem Sitesi, 2005)

Deprem riskinin bu denli yüksek olduğu ülkemizde Deprem bilimi açısından devlet politikası programında oluşturulamamış eğitim, yapısal kurallara uymayan tasarım, yapım ilkeleri, niteliksiz geçiş ve işçiliklerle depreme karşı dayanıksız binalar oluşturulmuştur. Bugünün Türkiye'sinde konu ile ilgili meslek adamları ve odalarının yeterince sorumlu davranmamaları yanı sıra, devlet denetiminin yetersizliği de kaygıları iyice arttırmaktadır. Deprem yapılarında doğrudan bir takım kuvvetler oluşturmasından dolayı yapı sistemlerinin bu güçlere direnç gösterecek biçimde yapılmaları gerekir. Yer seçimi, yerleşim, yapı(Taşıyıcı sistem, yapı sistemi, geçiş seçimi) ve uygulamasında izlenen bilinçsiz yaklaşımlardan dolayı, deprem güçlerine direnç gösteremeyenler yıkılmakta veya

ağır hasar görmektedir. Sonuçta mal ve can kayıpları oluşmakta ve bu izleri yok etmek zaman almakta çoğu zaman da giderilememektedir. Ülkemizde mal ve can kaybı çoğunlukla kırsal bölgelerde üretilen konutlarda olmaktadır. Kırsal bölge ekonomisi, gelenekleri, alışkanlıkları hasar açısından önemli kaynaklardır. Sistem gereği teknolojinin yerinde ve bilinçli kullanılması ihmal edildiğinde felaketlerin boyutu ağırlaşmaktadır. Örneğin; Çaldıran deprem raporlarının, bölge yapı sistemlerinden betonarme yapıların ağır hasar gördüğünü, yığma kerpiç yapıların da daha az hasar gördüğünün saptamaları belirtilmektedir. Buna karşın 2010 Elazığ(Karakoçan) depreminde kerpiç yapıların yapım hatalarından dolayı can kaybı oluşturduğunu ve tümünün oturulmaz biçim-

de yıkıldığı bilinmektedir. Ülkemiz genelinde bölgelere ve yapısal konumlara bakıldığında deprem bölgesi için önerilmeyecek sistem ve geçişlerin bilinçsizce oluşturulduğu ve bu nedenle her depremin çok ağır kayıplar yaratmasını doğal sonuç olarak kabul edebiliriz. 1999 Marmara Depremi ve yarattığı ağır sonuçlar, yapı sektöründe ciddi bir değişim ve kalitenin sorgulanması gerekliliğini vurgulamıştır. Deprem bölgelerine göre yeni yapılaşma alanlarının seçimi, Depreme dayanıklı yapı tasarımı ve farklı sistemlere bakış açısı ve yaklaşımı çok daha önem kazanmıştır.

DEPREM VE ETKİLERİ

Genel tanımla insanlar için fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplar doğuran, normal yaşamı ve insan faaliyetlerini durdurarak veya kesintiye uğratarak toplulukları etkileyen ve etkilenen topluluğun kendi imkân ve kaynaklarını kullanarak üstesinden gelemeyeceği, doğal, teknolojik veya insan kökenli olaylara afet denir. Doğal, teknolojik veya insan kökenli bir olayın afet sonucunu doğurabilmesi için, insan toplulukları ve insan yerleşmeleri üzerinde kayıplar meydana getirmesi, yerel imkân ve kaynaklarla üstesinden gelinememesi ve insan faaliyetlerini bozarak veya kesintiye uğratarak bir yerleşme birimini

etkilemesi gerekir. Afet bir olayın kendisi değil, doğurduğu sonuçtur (Ergünay,1996)

Deprem insan toplulukları ve ekonomi üzerindeki etkileri; can kayıpları, yaralanmalar, altyapı hasarları, eşya ve malzeme kayıpları, hayvan ve tarım ürünleri kayıpları, kültür mirası ve müzelerdeki kayıplar, kurtarma, ilk yardım ve geçici barınma çalışmaları giderleri, tedavi, beslenme ve yedirme, giydirme giderleri ,altyapı, haberleşme ve ulaştırma tesislerindeki hasarları onarım giderleri, yapılarıdaki çesitli hasarları onarım giderleri v.b. gibi doğrudan etkiler şeklindedir. İşyeri ve üretim tesislerinin geçici

veya sürekli kapanması nedeniyle uğranılan üretim kayıpları, sağlık, eğitim ve diğer devlet hizmetlerinin kesilmesi veya aksaması nedeniyle uğranılan hizmet kayıpları, üretim, turizm, ticaret ve hizmet sektörlerindeki kısa veya uzun süreli işletme kayıpları nedeniyle uğranılan gelir kayıpları, üretim veya hizmet yetersizliği nedeniyle ortaya çıkan fiyat artışları,tüm kaynakların, kurtarma, ilk yardım ve geçici barındırma çalışmalarına yoğunlaştırılması nedeniyle, diğer alanlarda görülen yatırım ve hizmet azalması ve bunların alternatif maliyetleri, eğitimin ve genel kalınma programlarının aksamasının

doğuracağı ilave maliyetler, işçilik, göç, yaralı insanlar ve kimsesiz kalanların yol açtığı diğer sosyal maliyetler, v.b. gibi dolaylı etkiler olarak sayılabilir (Ergünay, 2002)

Tüm bu sorun ve kayıpların birçok nedeni olmakla birlikte Ülkemizin en önemli sorunları arasında; deprem konusunda mimarların yeterli bir eğitim almamış olmaları ve bu konu ile ilgili meslekler arası iletişim eksikliği gelmektedir. Yapılan araştırmalar Mimarlık Bölümlerinde deprem içerikli derslerin

yetersiz olduğunu ortaya koymuştur. Bu durum mimarların deprem konusunda eksik yetişmesi sonucunu doğurmuştur. Daha önceki depremlerdeki kayıplar ise, bunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bina üretimi sürecinde ise; mimar, inşaat mühendisi, makine mühendisi ve elektrik mühendisi gibi farklı meslek gruplarından tasarımcı ve uygulamacılar yer almaktadır. Bu tasarımcı grupları arasındaki iletişimsizlik, "deprem dayanımı" ile ilgili performansın da

istenilen düzeyde sağlanmasını engellemektedir. Depreme dayanıklı yapı düzeni,,sorun yaratmayacak bir taşıyıcı sistem tasarımı, yasal ve yönetsel eksikliklerin giderilmesine olanak sağlayacak düzenlemeler, uzmanların işbirliği ve gelişmesi ile tasarlanabilir, yapı çeşitli uzmanların az ya da çok katkısı, işbirliği ile gerçekleşecek bir bütün olarak ele alınınca güvenli, işlevsel ve estetik olabilir.

DEPREME DAYANIKLI YAPI TASARIMI VE ÖNEMİ

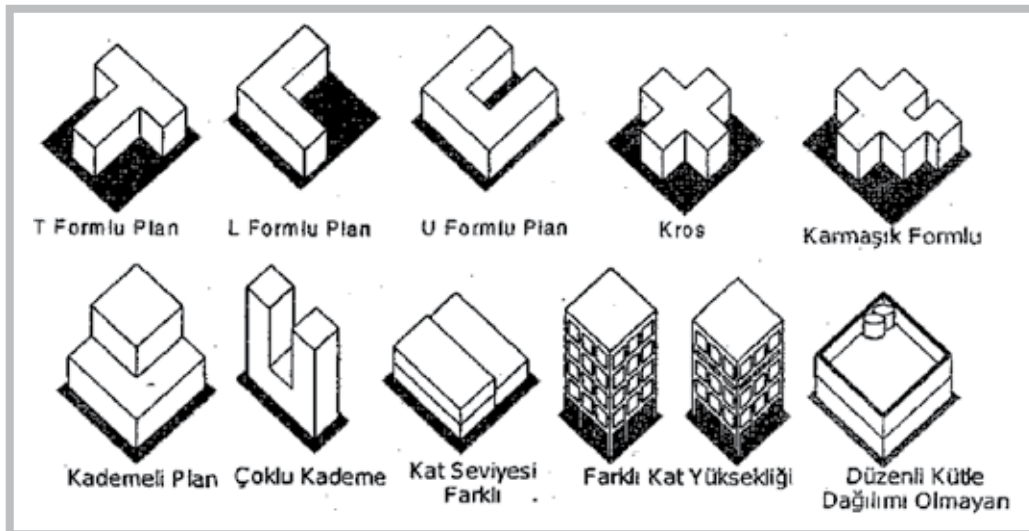
"Depreme dayanıklılık" kavramı, zihinde bir yapının yürürlükteki deprem yönetmeliklerine uygun olarak tasarlanmasını, hesaplanmasını ve uygulanmasını çağırıştırılmaktadır ve genellikle de yönetmeliğe uygunluğun, depremlere karşı güvenliği garanti ettiği düşünülmemektedir. Oysa bu ve buna benzer yorumlar gerçekle sınırdığında, kısmen geçerlidir (Zacek, 2000)

Deprem yönetmeliklerinin ama-

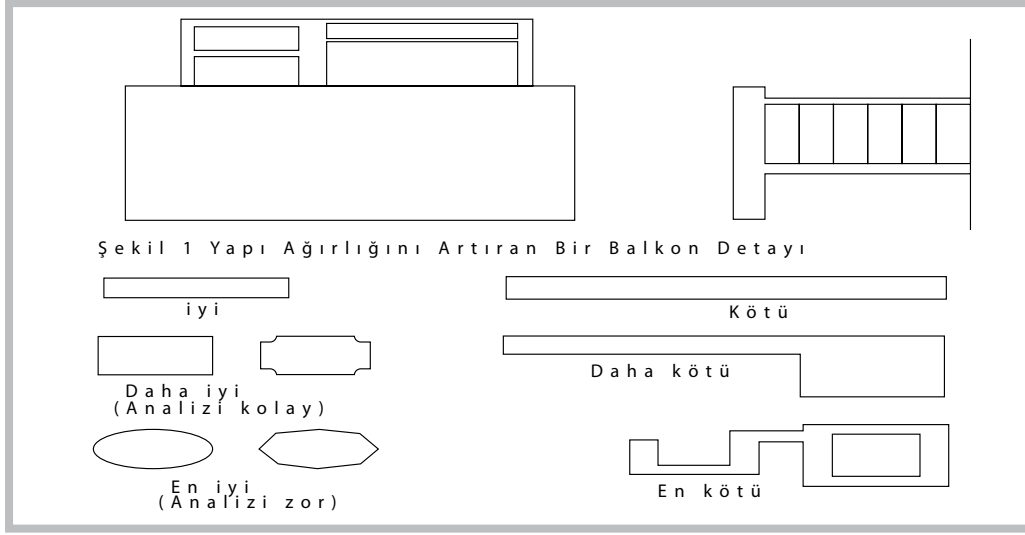
cı yapıların hasar görmesini engellemek değil, can kaybını önlemektir. Büyük bir depremde yapı büyük miktarda strüktürel ve strüktürel olmayan hasara uğrayabilir, fakat yapı yıkılmadığı müddetçe, yönetmelikler amaçlarına ulaşmış olarak kabul edilir (Arnold ,1982). Bu nedenle, ABD, Japonya, İtalya gibi deprem yönetmeliklerinin sürekli geliştirildiği, yasaların ve yönetmeliklerin titizlikle uygulandığı, malzeme ve uygulama kalitesinin

belirli bir düzeyin üzerinde olduğu ülkelerde dahi, depremlerde oluşan hasarların çoğunlukla tasarım hatalarına bağlı olduğu görülmektedir.

Mimari tasarımda ana hedef, fonksiyonellik olmakla birlikte estetik ve ekonomiklik ve yapılara depreme karşı dayanıklılığını sağlayan form vermektir. Düzensiz formda yapılaşmaya izin verilmemelidir. (şekil 2,3)



Şekil 2: Düzensiz Formda Yapılaşma Örnekleri



Şekil 3: Deprem açısından iyi ve kötü formlar

Mimari tasarımın omurgasını teşkil eden taşıyıcı sistemin kurulmasının belirlenmesinde, fonksiyonellik ve ekonomikle birlikte kullanılacak malzemenin etkisi vardır. Tasarımcı malzeme bilgisi konusunda da

yetkin bilgiye sahip olmalıdır. Taşıyıcı sistemle fonksiyonu sağlayan mimari tasarım ve malzeme karşılıklı birbirini etkilerler.(Şekil.4,5)



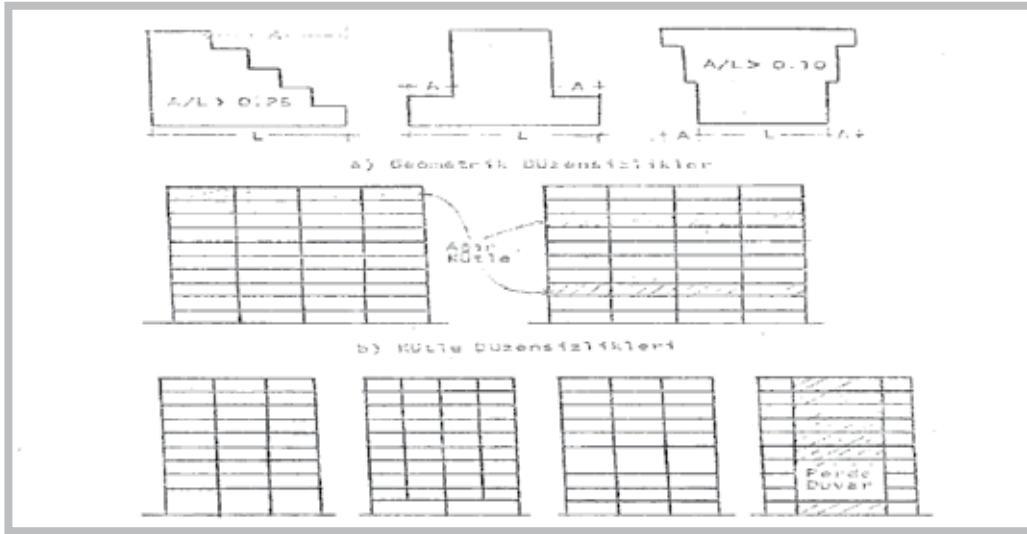
Şekil 4: Marmara Depreminde Malzeme ve Taşıyıcı Sistem Hatalarına Bağlı Yıkılmalar



Şekil 5: Elazığ Okçular köyünde toptan göçmüş kerpiç yapılarla örnek

Yalnız başına mimari tasarım ile yalnız başına taşıyıcı sistem tasarımı amaca ulaşmaz. Ülkemizin depremlerle sık sık sallandığını düşünürsek mimari

tasarımda depreme karşı koyacak yapının omurgasını teşkil eden taşıyıcı sistemin önemi, bir kat daha artmaktadır.(Şekil.6)

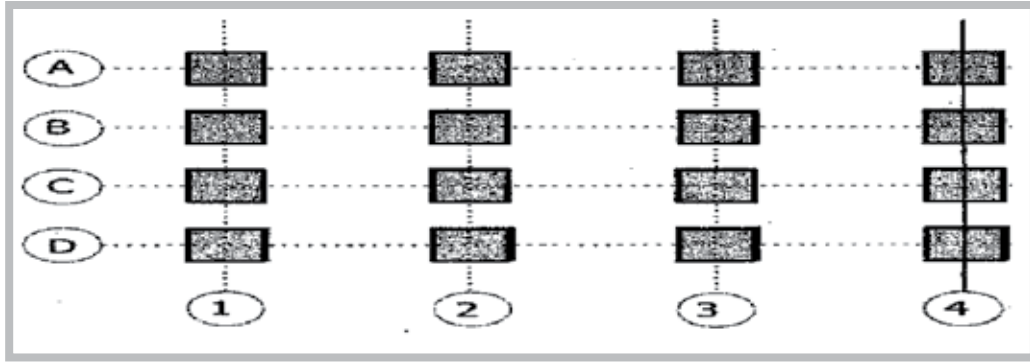


Şekil 6: Rijitlik Düzensizlikleri, Düşey-Düzensizlikler(Applied Technology Council5 1878)

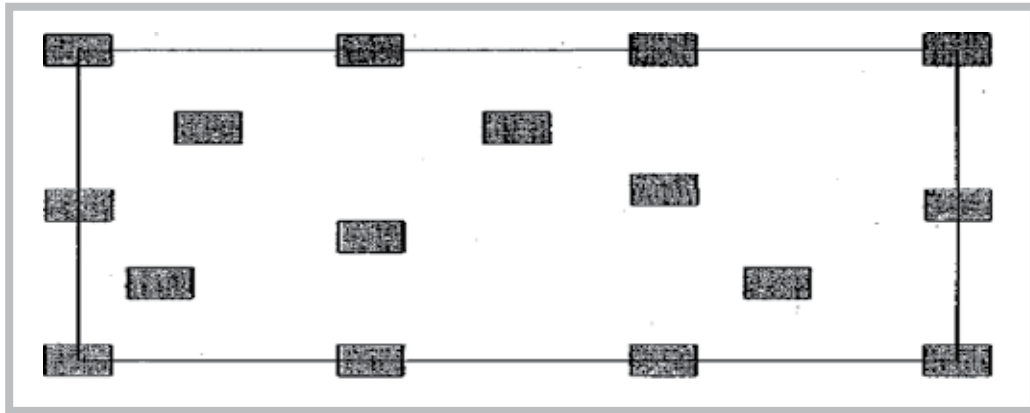
Dünyada meydana gelen ve ülkemizde de sıkça olan depremler ile yakın zamanda en acı izleri zihinlerde tazeliğini koruyan 17 Ağustos 1999 Marmara depreminden edinilen deneyimler, depreme dayanıklı yapı tasarımının mimari tasarımla birlikte çözülmesi-

nin zorunlu olduğunu ortaya koymuştur.

Deprem etkisinde oluşan dinamik yatay kuvvetler altında taşıyıcı sistemin belirlenmesi, mimari tasarım da önem kazanmaktadır.(Şekil 7,8,9)

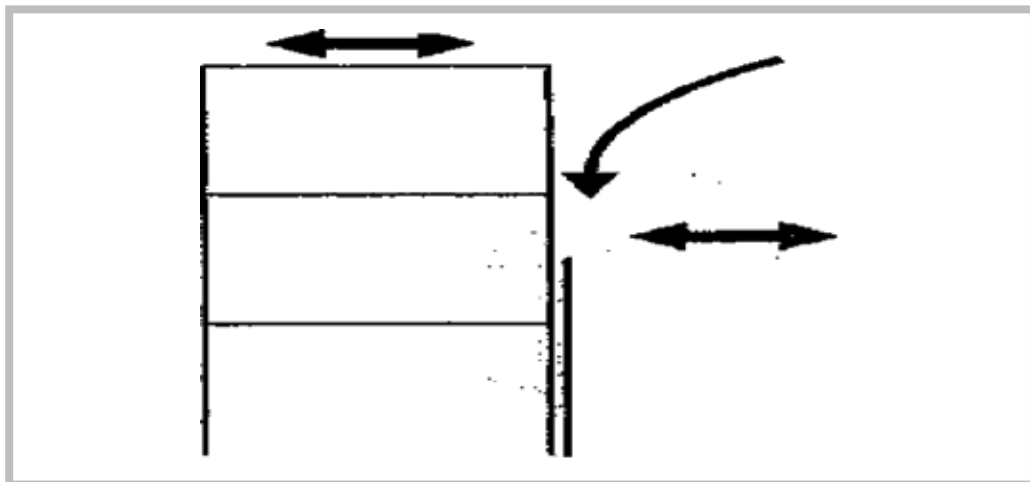


Şekil 7: Aks sistemine yerleştirilmiş kolonlar



Şekil 8: Düzensiz yerleştirilmiş kolonlar

Kolon Kırılması

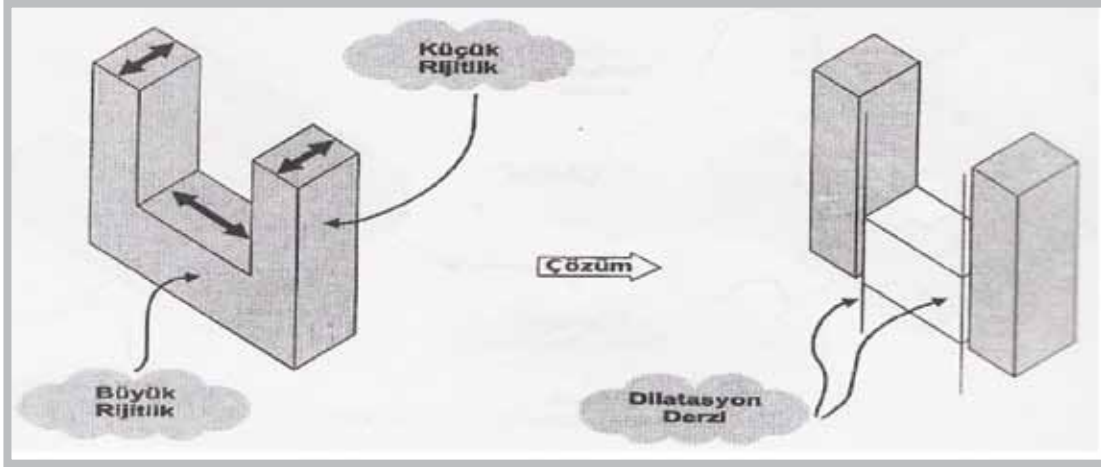


Şekil 9: Farklı kat yükseklikleri çerçeve çekiçlemesi sonucu kolon kırılması oluşumu

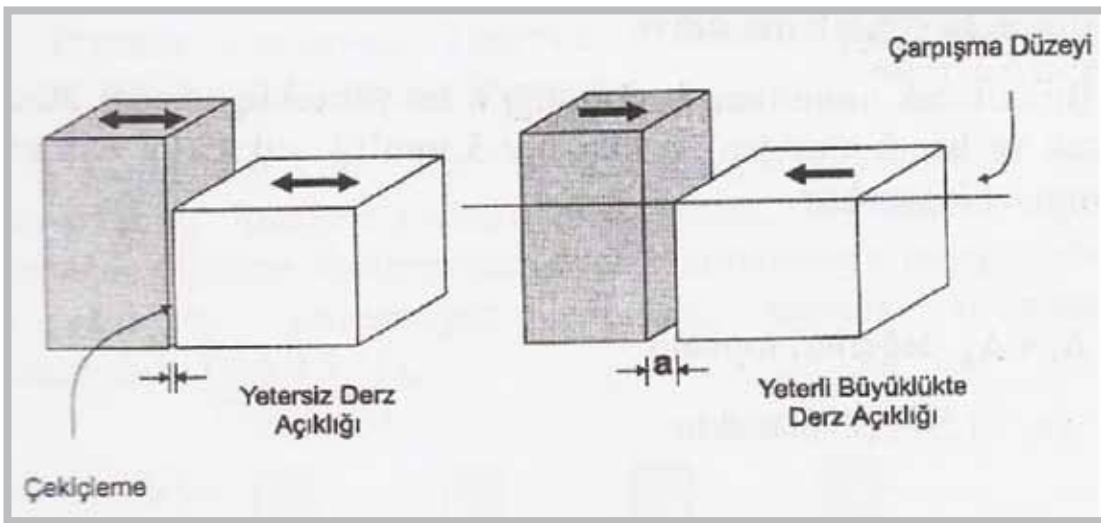
Depreme dayanıklı yapı tasarlanmanın amacı, yapının taşıyıcı sisteminin küçük şiddetteki depremleri hasarsız, büyük şiddetli depremleri ise çok az hasarla atlatabilmesini sağlayarak deprem

enerjisini sönmölemektir. Yapılar farklı yüksekliklerde bloklarda oluşuyorsa, kütle düzensizliğine sebep olurlar. Yapının iki doğrultuda deprem kuvvetlerine karşı, rijitliklerinin farklı olmasına sebebiyet

vermemek için, yapı blokları birbirinden yeterli dilatasyon derzleri ile ayrılmasına dikkat etmek gerekir. (Şekil .10,11)



Şekil 10: Yapı Bloklarının Dilatasyon derzleriyle ayrılması



Şekil 11: Yapı Yüksekliğince Kütle ve Rijitlik Değişimi

Depreme dayanıklı yapı tasarımları ve üretirken taşıyıcı elemanların konumu, boyutları, zemin durumu gibi etkiler önemli olmaktadır.

Önemli bir başka boyut, Deprem kuvvetlerinin yapıya etkisinin, yapının ağırlığı ile orantılı olacağı düşünülürse, mümkün olduğunca

yapının hafif tutulmasına gayret gösterilmelidir.

SONUÇ

Tarihsel süreçte olan yıkıcı depremlerden çıkarılan dersler, deprem güvenli bir yapı için üç koşulun bir araya getirilmesi gerektiğini ortaya koymuştur. Bunlar sırası ile;

A. Deprem güvenli mimarlık anlayışı,

- Tasarımda ve uygulamada yer ve zemin etkilerinin (topografya, zemin v.b.) göz önüne alınması

- Uygun yapı biçimlenmesi, taşıyıcı sistem seçimi ve yapısal ayrıntılar (detaylandırma)

B. Yasa ve yönetmeliklere uygunluk,

- Yapısal ve boyutsal düzenlemeler

C. Nitelikli bir uygulama ve de-

netim,

- Uygun malzeme seçimi ve kullanımı

- Kurallara uygun yapım yöntemi (teknoloji)

Olarak özetlenebilir (Önel ve Akbulut, 2003).

Bu üç koşuldan birinin eksikliği, deprem sonrası çok önemli yapı hasarlarına neden olabilmektedir. Tasarlanan bir yapının bütün bu koşulları sağlayacak şekilde üretilebilmesi, uzmanlaşmayı gerektirmektedir. Tüm bu verilerin projelendirme, yapım ve eğitim aksaklıkları, bölgesel yerleşim aksaklık ve dirençsizlikleriyle birlikte; bugüne dek Türkiye’de bilimsel

araştırmaya yeterli derecede önem verilmemesi, yeniden ve hızlı bir biçimde gözden geçirme ve iyileştirilmesi yoluna gidilmesi yönünde katkı sağlaması için “*Depremle birlikte yaşama ve depreme dayanıklı yapı tasarımı bilinci*”nin gerekliliği bir hedef ve zorunluluktur

Ülkemizde, depremle birlikte yaşamayı öğrenmek tüm yapıları depreme dayanıklı tasarlamak ve inşa etmek demektir. Bu açıdan geniş kapsamda mimarın ,disiplinler arası bir anlayışla deprem bilincine ve eğitim süreciyle başlayan meslek içi deneyimlerle devam eden bir yetkinliğe sahip olması gerekir.

KAYNAKLAR

- 1.Önel, H., Akbulut, M. T., 2003. *Deprem Bölgelerinde Güvenli Yapı Tasarımına İlişkin Yaklaşımlar, Deprem Bölgelerinde Yapı Üretimi Sempozyumu, 15-16 Şubat 2002, Bildiriler Kitabı, Çizgi Basım Yayın Ltd. Şti. İstanbul,78-91*
- 2.Ergünay, O. 1996. ‘Afet Yönetimi Nedir? Nasıl Olmalıdır?’ *Erzincan ve Dinar Deneyimlerinin Işığında Türkiye’nin Deprem Sorunlarına Çözüm Arayışları. Tübitak, Deprem Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Ankara.*
- 3.Ergünay, O.2002. *Ankara Türkiye Kızılay Derneği Genel Müdürlüğü Afete Hazırlık ve Afet Yönetimi (AFOM) Raporu (yayınlanmamış), Ankara*
- 4.Zacek,M.2002. *Depreme Dayanıklı Yapı Tasarımı Ön Proje Aşaması (Conception Parasismique Des Batiments, Niveau Avant-Projet), Depreme Dayanıklılık Semineri 1999 Fransa, Yıldız Teknik Üniversitesi ICUS Uluslar arası Kentsel Çalışmalar Araştırma Merkezi, Üniversite Yayın No:YTÜ.ICUS.YK-02.0660, İstanbul*
- 5.APPLIED TECHNOLOGY COUNCIL *TeriEtive Prcvlsions for the Deve-lopment of Seismic Regrulations for Buldin^s. Applied Technology Council Associated with the Structural Engineers Association of California, US Department of Commerce, National Science Foundation, J u.ne 1978, Washington US Government Frinting Office*
- 6.Ayyıldız,S.Özbayraktar,Mimarlık Eğitiminde Depreme Dayanıklı Yapı Tasarımı Süreci ve Bu Süreçte Disiplinler Arası İletişimin Önemi, *Deprem Sempozyumu,23-25 Mart 2005 Kocaeli*
- 7.Akbulut,T.M.2005,*Depreme Dayanıklı Yapı Tasarımı Eğitimi Yaklaşımı.,Deprem Sempozyumu,23-25 Mart 2005 Kocaeli*
- 8.Kımillı,M.Z.*Depreme Duyarlı Bölgelerde Sürdürülebilir Mimari Tasarım;Isparta/Mavikent Örneği,Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,Isparta,2006*
- 9.Tuna,M.E.,*Depreme Dayanıklı Yapı T asarımı,Ajans-Türk BasımA.Ş.,2000,Ankara*
- 10.Akincitürk,N.,*Yapı Tasarımında Mimarın Deprem Bilinci,Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 8, Sayı 1, 2003, 189*



Diyarbakır Sur İçi Bölgesinde Ulaşım Politikaları

Yrd. Doç. Dr. D. Türkan KEJANLI

1. Cumhuriyet Dönemine Kadar

Diyarbakır kenti, XIX. yy. sonlarına kadar kapalı orta çağ kenti olma özelliğini korumuş, XIX. yy.ın ikinci yarısından itibaren dış etmenler sonucu, kentsel arazi

kullanımına eklenen demiryolu, yönetici merkez, göçmen mahallesi, askeri kışla gibi yeni öğeler ile birlikte büyüme ve değişme sürecine girmiştir. Dış ticaret ilişkilerinin nitel ve nicel değişim süreci içinde ortaya çıkan ve kentte gelişen ticaret sermayesinin ürünleri olan yeni dükkanlar, mağazalar ve hanlar, eski merkezin uzantısında, kentin ana ulaşım aksının iki yanında sıralanmış ve yeni ticaret merkezini oluşturmuştur. Bu ihtiyaçla sur içinde yapılan ilk imar operasyonu, 1916 yılında Vali İzzet Paşa tarafından bugün kendi adıyla anılan Dört Yol-Saray kapısı arasındaki caddenin açılmasıyla başlar (Beysanoğlu, 1962) (Resim 1, 2).



Resim 1. 1927 yılında Dört Yol-Saray Kapısı arasında açılan caddenin görünümü. Kaynak: Resimlerle Diyarbakır, 1956.



Resim 2. 1939 yılında Dört Yol-Saray Kapısı Arasındaki Cadde. Kaynak: Tekin, 1997

XIX. yy.ın son çeyreğine kadar kent içi ulaşım yaya ölçeğinde ve birbirinden en uzak iki mahalle arasında yaklaşık yarım saatlik yürüme mesafesindedir. Sokaklar, boyut olarak çağın ulaşım özelliklerinin, yönlendirme olarak da,

parselasyonun belirleyiciliğinde biçimlenmiştir. Eski toplumlara özgü olarak yaya ulaşımının önemli bir yer tuttuğu Diyarbakır'da sokakların boyutları, insan ölçülerinin yanı sıra bölgede kullanılan eşek, at, gibi taşıma hayvanlarıyla çeki-

len arabaların genişliğine göre şekillenmeye başlamıştır. Aslında at arabalarının kente girişi, İstanbul kökenli sivil ve asker bürokratlar ile dış ticaretle uğraşan Rum ve Ermeni azınlıkların kente gelişiyile aynı dönemlere rastlamaktadır.

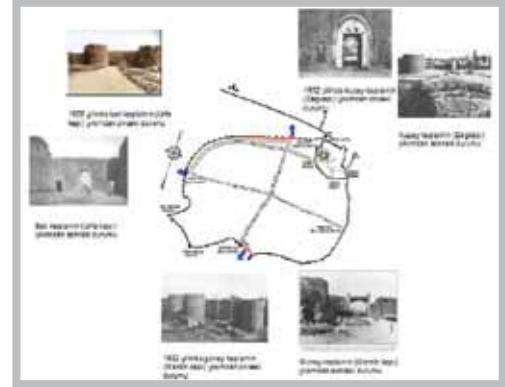
2. Cumhuriyet Döneminden Günümüze Sur İçi'nde Ulaşım

2.1. Cumhuriyet Dönemi–1960 Yılları Arası

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Türkiye'de yaşanan modernleşme hareketleri, kentleri yeniden biçimlendirmiş, kentler yeniden inşa edilmeye çalışılırken, eski kent merkezlerini saran sur duvarları, oluşturulmaya çalışılan yeni kent ile arasında bir engel olarak görülmeye başlanmıştır. 1928 yılı ile birlikte kent, sur dışına açılmaya başlarken sur içinde çok fazla bir değişim yaşanmamıştır. Kentteki esaslı değişimler 1930 yılında çıkarılan kanunlarla başlarken, sur dışına açılmanın ilk örneğini 1931 yılında surların yıkılması fikri oluşturmuştur. 1932 yılından itibaren, kalenin kuzey kapısının (Dağ Kapı) batısı, burçların bir bölümü ile burç aralıkları yıkılmış (Özsezgin, 1993) ve şehrin çıkış yolu 50 metrelik bir açıklığa ulaştırılmıştır. Bu operasyonlarla, Dört Yol-Dağ kapı caddesi oluşturulmuş, Elazığ yolu ile ilişkilendirilen bulvarla bütünleştirilmesi ile Dört Yol-Urfa kapı arası batı surlarına içten paralel giden bir caddenin sur içi ulaşım aksı olarak açılması sağlanmıştır. Böylece Dört Yol bir trafik odağı haline getirilmiştir. Kalenin güney kapısının (Mardin Kapı) sağında bulunan iki burç arası yıkılarak ge-

niş bir cadde ile sur içi ve dışı birine bağlanmış, kalenin batı kapısının (Urfa Kapı) girişinin yanına da iki yeni kapı açılmıştır. Kalenin yıkılması çalışmaları sırasında ana akslar üzerinde, ilk genişletmelerde 1928–1932 yılları arasında yapılmaya başlanmıştır (Şekil 1). Cumhuriyet dönemi ile birlikte ulaşım sistemlerinde de değişimler yaşanmış, yaya ve at arabasının yerini motorlu taşıtlar almış ve dolayısıyla da ortaçağdan kalan dar ve düzensiz sokak dokusu ihtiyaca cevap veremez hale gelmiştir. Ana akslar üzerinde, ilk genişletmeler de yapılmaya başlanmıştır. 1950'li yıllara kadar kentte bir dönüşüm yaşanmamış ve yapılan genişletmeler yeterli olmuştur. 1958 yılına gelindiğinde, gecekondulaşmanın arttığı, sur içinde dönüşümün yaşanmaya başladığı ve buna bağlı olarak af yasalarının çıkmaya başladığı dönemler olmuştur. 1958 yılında 7116 sayılı yasayla İmar ve İskan Bakanlığı bir uzman Bakanlık olarak kentleşme karşısında, planlama, konut ve yapı malzemesi konularında (Tekeli,1998)

etkili göreve sahip olmuş, özellikle çalışmalarında kent planlamaları öncelik taşımıştır. Kent planlarında II. Dünya Savaşından itibaren 1950'li ve 1960'lı yıllara damgasını vuran liberalleşmenin "geniş



Şekil 1: Sur Dışına Çıkışlar

kapsamlı planlama" anlayışını doğurması (Dinçer, Akın, 1994) ile de kentlerde 1/5000 ölçekli nazım imar planları yapılmaya başlanmıştır. 1959 yılında Diyarbakır'ın da 1/5000 ölçekli nazım imar planı yapılmıştır. Bu planla, sur içi ticaret alanlarını oluşturan Gazi Caddesi, Melik Ahmed Caddesi ve İzzet Paşa Caddesinin genişletilmesi kararı alınmıştır. Bu caddelerden Melik Ahmed Caddesinin kamulaştırılarak genişletilmesi sağlan-

miştir. Surların batı kesiminde içten devam eden yolların genişletilmesi, surların içten ve dıştan yeşil bir



Şekil 2: 1959 yılı nazım imar planında ulaşım kararı. Kaynak: İller Bankası Genel Müdürlüğü

kuşakla çevrelenmesi, Dağ kapıda halka açık bir park düzenlenmesi uygulanmıştır

(Şekil 2). 1940'lı yıllarda açılan Çift kapının sur dışı ile yol bağlantısı sağlanmış, sur içini sur dışına bağlayan yeni bir kapı olan Tek kapının yol bağlantısı bu planda önerilmemiştir. 1960'lı yıllara kadar, sur içinde fiziki mekanın belirginleşmesi ve ikili yapının geleneksel dokuda oluşturulmaya başladığı tahribatların artması, ana yolların kamulaştırılarak genişletil-



Resim 3: 1960 yılında Gazi Caddesinin görünümü. Kaynak: Tekin, 1997

mesi süreciyle devam ederken, yolların genişletilmesi, yeniden yapılanma imkanına zemin hazırlamıştır (Resim 3). Ara sokaklar için herhangi bir ulaşım önerisinde bulunulmamıştır.

2.2. 1960–1980 Yılları Arası

1960'lı yılların ortalarına kadar Diyarbakır sur içinde yoğun yapılaşma ile birlikte küçük üretim faaliyetleri büyük ölçüde merkezi iş alanı çevresinde yer almaya başlamıştır. Kent merkezi yakınındaki bu üretici faaliyet yığılması, trafik sorunları, çevre kirliliği, yangın tehlikesi gibi birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Sur içinde yaşanan bu durum yeni bir imar planının yapılmasını gerektirmiştir. Bu amaçla da 1965-1967 yıllarında 1/1000 ölçekli sur içi ve sur dışı planları hazırlanarak yürürlüğe konmuş, kent, sur içi ve dışındaki gelişimini bu plan çerçevesinde gerçekleştirmiştir (Şekil 3). Planda konut dokusuna saygılı davranıldığı, ancak açık bir biçimde korumacı yaklaşılmadığı görülmektedir. Bu planda ana yolların genişletilmesi önerisi sadece Dağ kapı'dan başlayarak Balıkçılarbaşı'na kadar olan bölüm ile Melik Ahmed Cad-

desi üzerinde kamulaştırma yapılarak uygulanmıştır (Kejanlı, 2004). Bu yollar üzerinde otopark alanları önerilerek trafiğin rahat akışının sağlanması planlanmıştır. Gazi Caddesi ve Melik Ahmed Caddesi üzerindeki genişletmeler ile tarihi dokuda eski yapı yıkılmış, cepheler tahrip olmuş ve yolların karakteri değişmiştir. Bu genişletmelerin dışında önerilen ulaşım kararları, Dağ kapı çıkışındaki abide için bırakılan meydan ve yeşil alan uygulanan kararlar olmuştur.

1980'lere kadar Sur için 1965 tarihli imar planı kararlarına göre şekillenmeye devam etmiştir. Bu planın getirdiği kararlar gereği yolların genişletilerek merkezi iş alanı çevresindeki binaların kat adetlerinin artması ile arsa rantları yükselmiş, tarihsel ve kültürel



Şekil 3: 1965 yılı uygulama imar planında ulaşım kararı. Kaynak: İller Bankası Genel Müdürlüğü

eserler bilerek bakımsız bırakılmış ya da tahrip edilmiştir. Bunun yanı sıra, bölgede yaşanan dönüşüm tarihi doku üzerinde bir baskı oluşturmuştur. Sur içinde yaşanan yoğunluk, ulaşımın artmasına, yeşil alanların yok olmasına, sosyal altyapıların yetersiz kalmasına neden olmuş ve yeni bir plana ihtiyaç duyulmuştur.

2.3. 1980–1990 Yılları Arası



Şekil 4: 1984 yılı nazım imar planında ulaşım kararı. Kaynak: İller Bankası Genel Müdürlüğü

1984 yılında sur içi ile ilgili 1/5000 ölçekli nazım imar planı hazırlanmış ve sur içi bu plana göre uygulama görmeye başlamıştır. Melik Ahmed Caddesinin çift şerit olarak yapılması önerilerek uygulama gördüğü, surları içten dolaşan yolların bu planda da önerildiği ve surları içten dolaşan batı yollarının yapılması bu planla da gündeme gelmiştir (Şekil 4). İlk defa 1940'lı yıllarda eski ile yeni kent arasında bir geçiş olarak açılan Tek kapının sur dışı ile bağlantısının yaya yolu olarak yapıldığı, surları içten

ve dıştan kuşatan yeşil alanların yapıldığı, Urfa kapı ve Dağ kapı'da kavşak yapıldığı anlaşılmaktadır (Kejanlı, 2004). Ayrıca, Gazi Caddesi ile surun doğu kapısı olan Yeni kapı arasında bulunan yolun genişletilmesi önerilmiştir. Bu planda otopark alanı, sadece kentin güneyindeki Mardin kapı civarında verilmiştir. Bu dönemlerde Türkiye'de

yaşanan tarihi dokuların korunması çabalarının bir yansıması olarak bu planda tescilli yapıların gösterilmesi ile korumacı bir yaklaşım sergilenmiştir. Bu dönemlerde uzun bir sürece yayılan tarihi kent merkezlerinin sit alanı olarak ilanı beklentisi ile 1985 yılı uygulama imar planında sur içine yönelik yeni plan kararları yer almamış (Şekil 5), 1985 yılı uygulama imar planında görülen ve surları içten dolaşan yollar 1984 yılında hazırlanmış olan nazım imar planı ile uygulama görmüştür.



Şekil 5: 1985 yılı uygulama imar planında ulaşım durumu. Kaynak: İller Bankası Genel Müdürlüğü

1990'lı yıllara doğru Diyarbakır sur içi, yerleşim yoğunluğunun odak noktası olma özelliğini sürdürmektedir. Arslan'ın da belirttiği gibi (1999) bu dönemler, artık sur içindeki konut alanlarının bir çöküntü alanı haline geldiği, bazı anıtsal yapılarla sokak dokusunun ve çok az sayıda geleneksel ev tipinin kaldığı dönemlerdir.

2.4. 1990–2010 Yılları Arası

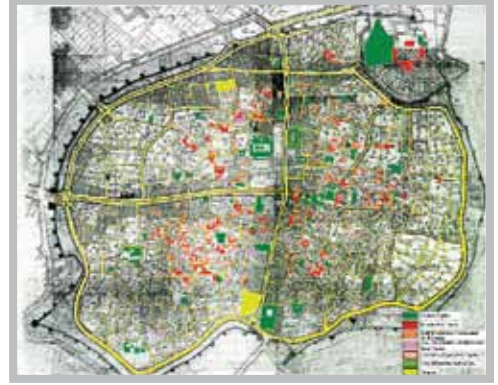
Diyarbakır'da kentsel nüfusun genellikle göç yoluyla değişmesi sonucunda ortaya çıkan kültürel kopma ve ekonomik yetersizlik ile iş alanlarını yerleşme niteliklerine göre farklı boyutlarda kullanma baskısı vardır. Dolayısıyla farklı rantlar oluşmuş ve dönüşüm belirgin hale gelmiştir. Sur içi bölgesinin tahribine yol açan bu durumun önüne geçebilmek amacıyla, 1988

yılında sur içi bölgesi (iç kale dahil) "Diyarbakır Kentsel Sit Alanı" olarak ilan edilmiş ve 1990 yılında sur içi bölgesi için Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu planın ulaşım kararlarında, sur içinde surla paralel olarak geçen ve Harput Kapı ile Mardin Kapı arasında kalan batı çevre yolunun doğu kesiminde de devam ettirerek sur içi ringini ta-

mamlanması sağlanırken (Şekil 6), getirilen bu ring yolu kararı ile sur içinin doğu kesiminde ulaşılabilirlik derecesinin yükseltilmesi amaçlanmıştır. Bunun dışında ulaşım sistemindeki amaç, geleneksel dokunun yoğun olduğu bölgelerde dokuyu bozmayacak aksları yakalamak, bu aksların kesitlerini genişletmemek, geleneksel dokunun bozulduğu bölgelerde ise operas-

yonel bir yaklaşımla ulaşılabilirliği artırıcı kesitleri oluşturmak, ticaret alanlarını besleyecek aksları tek yönlü trafiğe açarak düzenlemektir (Plan Raporu, 1990). Kuzey-güney yönündeki Dağkapı ile Mardin kapı arasındaki ana yol aksı 22 metrelik refüjlü yol olarak planlanmıştır. Ayrıca sur içindeki ziyaretçi otopark ihtiyacı, katlı otoparklar ile çözümlenmiştir. Koruma amaçlı imar planında surların içten ve dıştan yeşil bir kuşakla çevrenmesi kararı uygulama görmüş ve surları içten dolaşan doğu yolları yapılmıştır.

Gazi Caddesi ile Melik Ahmed Caddesinin kesiştikleri kavşak olan Balıkçılarbaşı mevkiinde de yeraltı otoparkı ile yeraltı çarşısının yapılmasına izin verilmesi sonucu bu kavşak yoğunlaşmıştır.



Şekil 6: 1990 yılı koruma amaçlı imar planında ulaşım kararı.

Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi

SONUÇ

Diyarbakır ilinin ticaret merkezi olan sur içi bölgesi için koruma amaçlı imar planında verilen yol kararlarının geleneksel dokuyu bozacak nitelikte olduğu, özellikle bazı bölgelerde ara yolların tescilli ya da tescile değer görülen yapıların yoğun olduğu bölgelerden geçirildiği görülmektedir. Koruma plan kararlarında ana yolların genişletilmesi önerisi de birçok sorunu beraberinde getirecektir. Bunlar;

- Ana yolların genişletilmesi kararı o yollara cephe veren bazı tarihi yapıların ya yıkılmasına, ya da bozulmasına neden olacaktır.

- Ana yol kenarlarının durağan trafikten arındırılması ve bu trafiğin başka noktalara kaydırılması gerekmektedir. Durağan trafik, trafiğin canlanmasına neden olduğu için daha çok toplu ulaşım imkanına yönelik çözümler gerektirmektedir ya da ticari kullanım alanlarında kısa süreli kullanılan otopark yeri olmalıdır.

- Koruma amaçlı imar planında sur içi bölgesinin kuzey-güney doğrultusunda yer alan Gazi cad-

desinde 22 m.lik çift şeritli yol yapılması öngörülmüştür. Mevcut ticaret aksının yer aldığı bu cadde üzerinde yer alan Ulu cami ve önündeki meydan ile yolun karşısında yer alan Hasan Paşa Hanı, önerilen yol genişletilmesinin uygulanması ile olumsuz etkilenecektir.

- Bu bölgenin taşıt trafiğine kapatılarak yaya yolu olarak kullanımı hem bölge için önerilen özel planlama alanında yapılması planlanan kültür ve turizm aktivitesi için uygun bir alan olacak, hem de taşıt trafiğinin yoğunluğu azaltılmış olacaktır.

- Melik Ahmet Caddesi ile Gazi Caddesinin kesiştiği kavşaktan itibaren Mardin kapıya doğru inen yolun iki kenarındaki mevcut yapıların bulunduğu alan da, koruma amaçlı imar planında geleneksel ticaret dokusunun olduğu, ya da etkilendiği bölge olarak ele alınmıştır. Bu bölge için koruma amaçlı imar planında verilen ulaşım kararında ise, dokunun içinden geçen yolun 22 m.lik yola genişletilmesi kararı verilmiştir. 22 m.lik yol kararı, bu yolun etrafındaki yapıların kamulaştırı-

larak yıkılmasını ve yeni yolun etrafında yeni yapıların inşa edilmesini gerektirecek ve bu durum ticaretin bu bölgede daha da yoğunlaşmasına ve ranta bağlı bir çekim yaratmasına neden olacaktır.

Koruma amaçlı imar planında verilen yol kararlarının bir kısmının değiştirilmesi gerekmektedir. Bu değişikliğe göre;

- Melik Ahmet kavşağından başlayarak Mardin kapıya doğru inen yolun iki şeritli yoldan tek şeritli yol olarak mevcudiyetini koruması gerektiği,

- Tescilli veya tescile önerilen alanların arasından geçirilen ara yolların başka noktalara kaydırılması gerektiği,

- Sur içinin merkezi noktası olan ve koruma amaçlı imar planında ticaret ve kültür işlevine yönelik özel planlama alanı olan bölgenin taşıt trafiğine kapatılarak yaya alanı olarak kullanılması daha doğru bir yaklaşım olmaktadır.

2007 yılında Gazi Caddesinde yapılan cephe düzenlemesi çalış-

malarının sonunda bu bölgedeki ulaşım kararlarında ticaret alanlarını besleyecek aksların tek yönlü trafiğe açılması, geleneksel dokunun yoğun olduğu bölümlerde ise dokunun bozulmaması amacıyla yol genişliklerinin arttırılmamasının önerildiği, bu doğrultuda Gazi caddesi plan kararlarında belirtilen şekilde tek yönlü olacak biçimde ve UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) kararı (kademeli olarak trafiğin sakinleştirilmesi ve yayalara hizmet eder hale getirilmesi) dikkate alınarak esnek bir

yaklaşımla ele alındığı belirtilmiştir (Gazi Caddesi Rehabilitasyonu Proje Raporu). Sur içi bölgesi için yeni bir Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmaktadır. 1990 yılında hazırlanarak onaylanmış 1/1000 ölçekli Sur içi Koruma Amaçlı İmar Planı'nda tarihi mekanlara ait düzenlemelerin yetersiz kaldığı, kentsel tasarım amacı ile "Kent Bütününe Yönelik Planlama Çalışmaları" yapılması kararı verilmiş (www.diyarbakir-bld.gov.tr) ve bu çerçevede, Diyarbakır Sur Belediye Başkanlığı Belediye Meclisinin

08.04.2002 yılı ve 7 sayılı kararı ile, sur içi koruma amaçlı imar planının revizyonuna karar verilmiştir. Dolayısıyla yeni yapılacak bu plandaki ulaşım kararı ile projenin bütünlüğünün (cephe-sokak birlikteliği) bozulması kaçınılmaz görülmektedir. Oysa, geniş katılımlı bir çalışma yapılmış olsaydı, alanın karakteristiğine uyan ve yeni hazırlanan Koruma Amaçlı İmar Planında göz önüne alınacak çok daha uygun çözümler ortaya çıkarılabirdi.

KAYNAKLAR

Arslan, R., (1999), "Diyarbakır Kentinin Tarihi ve Bugünkü Konumu", Diyarbakır: Müze Şehir, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 80-107.

Beysanoğlu, Ş., (1962), Kısaltılmış Diyarbakır Tarihi ve Abideleri, İstanbul.

Dinçer İ., Akın O., (1994) "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kapsamında Koruma Planı ve İdari Yapısı", 2. Kentsel Koruma Yenileme ve Uygulama Kolokiyumu, İstanbul, 127-131.

Gazi Caddesi Rehabilitasyonu Proje Raporu, Diyarbakır, 2007.

İller Bankası Genel Müdürlüğü Arşivi, Ankara.

Kejanlı, D. T., (2004), "Anadolu'da Kale Kentler ve Koruma Sorunları: Diyarbakır Kale Kenti", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özsezgin, K., (1993), Diyarbakır Surları, Diyarbakır Tanıtma, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayını: 4, Ankara.

Resimlerle Diyarbakır, (1956), Adana.

Tekeli, İ., (1998), Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık Bilanço'98, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

Tekin, A., (1997), Diyarbakır Anadolu Tarihinin Taşlara Yazıldığı Kent, D. Ü. Basımevi İşletme Müdürlüğü, Diyarbakır.

www.diyarbakir-bld.gov.tr

Diyarbakır'a Dair...

Mehmet CEBE

Y. Mimar

Bu kadar klasik bir giriş yapmak istemezdim ama yazacak başka bir şey bulamadım.

Çok değerli ve saygı değer meslektaşlarım hepinizi sevgi ve saygı ile selamlıyorum.

Öncelikle anlaşılabilmem için beni biraz tanımanız gerekiyor. Ben iki kentin aidiyetini kendimde görüyorum. Birincisi doğduğum, büyüdüğüm, ekmeğini yediğim sevdiğim barındıran sevgili kentim Diyarbakır. İkincisi mesleki hayatımın ilk yıllarını geçirdiğim ekmeğini yediğim sevdiğim dostlarımı barındıran Mardin. Bana göre dünyanın en kadim kentlerinden ikisi.

Mardin'in hali nice bilmiyorum ama Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi bence önemli bir adım atarak hazırlattığı Sur içi nazım imar planını, ilgili meslek odaları ve kurumların beğenisine sundu. Diyarbakırın geleceği söz konusu olduğu için bende bu toplantıya katıldım ve birçok şey gördüm. Bu tespitleri sizlerle paylaşmak istiyorum.

1- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesinin ilgili personelini bu projeyi gizli bir oldubitti yerine, açıktan şeffaf bir şekilde yapmasından dolayı kutlarım. Her ne kadar yapılan en önemli eleştirilerden biri olan "müteahhit firmanın yetersizliğinin bu şekilde en aza indirilmesine

çalışılmış olmak" olsa da yapılan şahsım açısından şeffaflık adına desteklenmesi gereken bir çalışma olarak değerlendirilmektedir.

2- Müteahhit firma ile ilgili kişisel izlenimim, yapılan çalışmanın oldukça zayıf olduğu sıradan bir tekrardan öteye geçmeyen kente hiçbir katkı sunmayan, mevcut aykırı durumlar dahil, mevcudu tespit ederek bunu korumaya ve yasalastırmaya yönelik tamami ile hak ediliş merkezli bir çalışma.

3- Müteahhit firmanın bünyesindeki teknik elemanların ve akademisyenlerin uzun listesi ile firmanın işbitirmelerini görünce çok sevimmeme rağmen ilk paftaları inceler incelmez bu beklentim ciddi oranda sükutu hayale uğradı. Karşımda önceden standartlaştırılmış bir şablona oturtulmuş sıradan bir çalışmanın ötesine geçememiş, o uzun listedeki teknik ve akademik üyelerin Diyarbakır'a özel hiçbir tasarısı ve ön görüşünün yer almadığı bu kafaya bu traş mantığı ile yutturulmaya çalışılan bir çalışma. Ha yiğidin hakkını yememek lazım yeni bir program var, coğrafi bilgi sistemi programını da arkadaşlarımız kullanmış. Demek ki bu programı kullanmayı bilen bir personelleri varmış. Bunu öğrendik.

4- Müteahhit firma kusura bakmasın benim sorunum sahibi olduğum kente hak ettiği saygıyı

göstermeleri, işlerinin hakkını vermeleri. Yapılan işe biraz beyinlerini koymaları, yerel odalardan ve kurumlardan faydalanma ucuzluğuna tevessül etmemeleri.

5- Eleştirmek kolay, bir şeyler ortaya koymak ise zordur. Hele hele yapılan bir işin eksikliklerini gördükten sonra eleştirmek pişkinliği kadar kolay ve ucuz bir şey yoktur. Hem de çok önemli bir şey yaptığını zan etmek cehaletini göstermek. İşin bu kısmı da bana, bize dair eleştirilerim.

6- İşin başındayız ve söyleyebileceğimiz çok şey var bunların bir kısmını zikredebiliriz ama takdir edesiniz ki burada hepsini zikretmek mümkün değil. Biraz da müteahhit firmanın o uzun listesindeki teknik ve akademik kadrosunun katkılarına yer kalsın.

7- Öncelikle yapılan çalışmada arkeolojik çalışmaya ya da arkadaşların dediği gibi analizlere hiç yer verilmemiş. Belki de arkadaşlar sur içinin sit alanından öteye gidebileceğini hayal edememiştir. Şimdi diyecekler bunu ötesi ne ki, arkeolojik sit alanı yani görünen tarihi Diyarbakır kentinin altında yaklaşık 4-6 m derinliğine kadar inen yapı kalıntıları. 2000 yıl hatta daha eskiye giden yapı kalıntıları. Yani tarihimiz, kültürümüz. Yıkılan ve satılan tarihimiz. Balıkçılarbaşı otoparkı, Turgut Özal yer altı çar-

şısı, Celal Güzelses Yeraltı Çarşısı, Sultan Sasa mescidi kazısı, Şeran plaza temel kazısı, farklı zamanlarda belediye ve diskinin yapmış olduğu kazılarda çıkan kalıntılar ile caddelerde yapılan telefon ve kanalizasyon kazılarında tahrip edilen tarihi kentler içinde dünyanın en iyi çalışan atık su sistemi ve temiz su sistemi kalıntıları. Benim halk olarak şahit olduğum bu kadar kalıntılar ve bulgular bile sur içi bölgesinin, sur dışının en az 100 m çevresini içine alacak şekilde hiç değilse 3. Dereceden arkeolojik sit alanı ilan edilmesi gerektiğini göstermektedir.

8- Bence sur içine koruma amaçlı imar planı hazırlanması o kadar da gerekmiyor. Çünkü bana kalsa sur içi acilen arkeolojik sit alanı olarak ilan edilmeli ve her çeşit yapılaşmaya kapatılmalı. Diyelim ki bu çok ağır bir karar olur, o zaman 3. Dereceden arkeolojik sit alanı olarak ilan edilmeli. Ben bunu Diyarbakır Büyük Şehir Belediyesinden ve Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Diyarbakır Bölge Kurulundan şiddetle talep ediyorum.

9- Haydi bir sürü sosyolojik olay, yok ekonomi işin içine girince ille de yapı yapılacaksa on katlı yapıların yer aldığı analizlerle yapılan imar durumunun ne kadar güvenli olacağını düşünüyorsunuz (Önce müteahhit firma sonra belediye yetkilileri). Ya da koskoca Diyarbakır'da üç çeşit üst örtünün bulunduğu bir analiz. Çatı, teras çatı, diğer.

10- Öncelikle yeni yapılacak olan imar planının temel taşını özgün yapılar oluşturmali. Bu yapılar üzerinde yapılacak olan analizlere göre imar planı şekillenmeli. Tabi bu analizler bir katlı iki katlı üç katlı dört katlıon katlı yapılar şek-

lindeki saçma bir sınıflandırmadan ibaret olmamalı kanaatindeyim.

11- Şimdi diyeceksiniz ki o zaman ne olmalı. Özgün yapılar yapım amaçlarına göre sınıflandırılmalı, camiler, kiliseler, hanlar, hamamlar, dükkanlar, arastalar, 100 m² den küçük parseldeki konutlar, 100-200 m² arası parseldeki konutlar, 200-300 m² arası parsellerdeki konutlar....., konaklar, haremlik ve selamlık kısmı olan konutlar, yönetim binaları gibi.

12- Bu yapı grupları kendi içinde zemin kullanımının parsel oranı, 1. Katın zemin kata ve parsel oranı, 2. Katın parsel ve zemin katına oranı, tüm katlarda bulunan üstü kapalı açık mekanların kapalı alana oranı, cephede kullanılan malzeme çeşitleri, cas siva oranı, beyaz taş oranı, revak oranı, pencere alanının cepheye oranı, açık ve kapalı alan oranı, pencere, kapı, revak, kemer tipolojisi, kat yüksekliği, silme, baca tipolojisi gibi bence yapılması şart olan analiz paftaları hazırlanırsa müellif arkadaşların öyle çok fazla bir şey tasarlmasına gerek kalmaz.

13- Sonra ticaret alanına ticari alanlardan elde edilen oran, parsel büyüklüğüne göre de çıkan sonuç uygulanırsa geleneksel dokuyu çok fazla bozamayan yapılarla olanak vermiş oluruz diye düşünüyorum.

14- Yoğun bir şekilde talep ettiğim çalışma dosyasına Mimarlar Odası Diyarbakır Şubesi Yönetiminin yardımları ile ulaşma imkanı buldum. Ancak asıl amacım sunumda gösterilmiş olan 1939 tarihli uydu fotoğrafını incelemek olduğu için, gelen dosya maalesef bence en önemli ve değerli bilgi kaynağından yoksun olarak elime geçti. Bu fotoğrafın kıymetini bili-

yorum ama gizli tutulmasının anlamını kavrayabilmiş değilim. Kaldı ki bilgisayar ortamındaki kopyalama nedeni ile fotoğrafın yıpranma ihtimali de yok. Hatta daha fazla kişinin incelemesinin sağlayacağı katkıyı düşününce bu eksikliğe hiçbir anlam veremiyorum. Bu arada söz konusu fotoğrafa Mimarlık fakültesindeki bir öğrenci aracılığıyla ulaştım. Bunu ilgili arkadaşlara bildirmeyi önemli bir görev ad ediyorum. Bilginin paylaşarak çoğaltacağına olan inancım gereği bu fotoğrafı, çıkacak olan bültenin ilk sayısının kapak sayfasında kullanılmasını yayın komisyonuna önermişim. Kendimi ilgili arkadaşlara ihbar ediyorum fotoğrafın çıkış yeri kişisel arşivim olacaktır.

15- Peki bu fotoğrafın ne anlamı var. Henüz nüfus artışının başlamadığı özgün dokusunun ciddi oranda korunduğu kent gabarisinin oldukça iyi bir şekilde tespit edilerek izlenebildiği, yapı büyüklüklerinin avlu oranlarının çok rahat tespit edildiği, kentte merkezlerin ve anıtsal yapıların net olarak tespit edilebildiği gayet iyi korunmuş oldukça net bir fotoğraf. Yukarıda zikrettiğimiz oranları vermesi açısından oldukça önemli bir kaynak hem de kentin bozulmamış bir döneminden kalma bir kaynak. Bu arada bu fotoğraf coğrafi bilgi sistemi programında da kullanılabilen standartlarda, hani müteahhit firmanın kullandığı program var ya işte o program.

16- Bu arada bu projede yetkili arkadaşları bizzat makamlarında ziyaret etmek sureti ile kişisel kaygılarımı ve bence olması gerekenleri ilettiğimi bilmenizi isterim. Bu arkadaşlardan aldığım cevap yukarıdaki önerilerimin zaten çalışmanın kapsamında olduğuydu. Ben

hüsnü zan göstererek suçu kendi üstüme alıyor ve sunumda yer alan bu bilgilerin dikkatimden kaçtığını

kabul ediyorum. Ama yine de sizi şahit tutmak amacı ile bu fikirlerimi sizinle paylaşmayı uygun buluyo-

rum. Bence Diyarbakır'ın geleceği söz konusu olduğu için detaylarda çok fazla durmamak lazım.

Mardin'den Notlar...

Uzun bir aradan sonra Kızıltepe'den Mardin'e doğru ilerlerken Mardin havaalanı kavşağından Mardin silüetine baktığımda korkunç bir değişimin yapılmış olduğunu fark ettim. Yaklaştıkça bu değişimin vahameti daha bir belirginleşmeye başladı. Öyle ki daha önce ovadan bakıldığında ünlü Kasımiye Medresesinin silüeti çok net bir şekilde tüm ihtişamı ile algılanmaktaydı. Şimdi ise Mardin kalesinin üzerine kurulduğu kayalık ve kale silüetinin yaklaşık yarısı büyüklüğünde devasa bir duvar kütlesi Kasımiye medresesinin önüne oturtulmuştu. Medreseyi ancak keskin bir göz ve yaklaşık lokas-

yonunu bilen insanlar görebiliyor. Yukarıdan bakıldığında yamaçta olduğu için bu duvar pekiyi algılanamıyor olabilir hatta teraslama ile hiç algılanamıyor olabilir, ama ovadan bakıldığında korkunç cüseye sahip devasa bir kütle. Dünya kültür mirasına aday bir kente bu oranda ciddi bir müdahalenin, nasıl bu kadar basit, kolay ve sıradan bir işmiş gibi yapıldığını merak ediyorum.

Bu arada Mardin'de daha farklı ilginç şeyler de oluyor. Vatandaşın biri izinsiz olarak ha bire sokak sağlıklılaştırması adı altında bir sürü müdahaleler yapıp duruyor. Merak ediyorum bunu gerçekten koruma

amaçlı mı, yoksa iş yapmış olmak için mi yapıyor. Bu arkadaşlardan rica ediyorum lütfen kendi kafanıza göre onarmayın! Korumayın!. Ben bu memleketin geri kalmasının en büyük sebeplerinden biri olarak güç ve iktidar sahiplerinin, etraflarındaki yağcı asalakların etkisiyle kendilerini her konuda uzman olarak görmeye başlamaları ve bu uzmanlıklarını! Pervasızca uygulamalarını görüyorum. Kim kusura bakıyorsa baksın. Yeri geliyor öğretmenden daha iyi eğitimci, hekimden daha iyi hekim, mimardan daha iyi mimar oluyorlar.





TOKİ

Ben Diyarbakır Üçkuyular bölgesinde TOKİ nin yapmış olduğu konutları Türkiye'de yapılmış en kötü TOKİ uygulaması olarak ilan ediyorum. Yollardaki yamalar, kanalizasyonlardaki tıkanıklıkları açmak için köstebek yuvasına çevrilmiş yollar, cephelerdeki boya yamaları, kaldırımlardaki çökmeler çatlaklar, yapılardaki imalat hatalarından kaynaklanan eğik ve çarpık

duvarlar, kolonlar, eğik ve düzensiz dış cephe sıvaları, eğik kırık korkuluklar, iyi çalışmayan sıhhi tesisat, atık su tesisatı, elektrik tesisatı ve hiç yapılmamış olan çevre düzenlemesi, girişteki zavallı kırık yel değirmeni maketi gibi bir çok eksikliği hadi neyse diye geçiştirdim. Ama bir bloğun önüne yapılmış olan özürlü rampasını gördükten sonra yukarıda zikrettiğim yargıya

vardım. Kendisini taşımaktan aciz bir insanı kaldırımdan rampa ile önce aşağı kota indirdikten sonra tekrar ikinci bir rampa ile yukarı kota çıkaracaksınız. Kusura bakmayın bunun imalatını yapan bütün teknik personel arkadaşlarıma selam yollamayı bu kentte yaşayan insanlar adına üzerime bir borç olarak görüyorum.



Belediyemize Sitem...

Bir şeyi koruyup kollayamıyorsanız, bakımını yapamıyorsanız, bundan aciz iseniz hele hele bu eksikliğinizden dolayı eleştiriliyorsanız bu eksikliğinizi gidermeniz en iyi yolu buna sebep olan etkeni ortadan kaldırmaktır. Bu selamımda yine kentim insanları adına yollardaki ara refüjleri kilitli taşlarla kaplayarak yeşili katleden belediyemize. Umarım dikkate alan olur. Diyarbakır şahsımı temsil eden bir kent olduğu için ben bu kentin dünyadaki en gelişmiş kentler sınıfına girmesini arzuluyorum. Bu bağlamda özellikle imar uygulamalarındaki ciddiyetin mutlaka korunmasını kim olursa olsun kuralların asla delinmemesini ilgili tüm belediyelerden talep ediyorum. Bu kentin imajı kişisel menfaatlerin çok üstünde tutulmalıdır.

Yeşil ve mamur bir kent, katı beton kütlelerin arasındaki asfalt yollara tercih edilmeli. Nasıl bir Diyarbakır arzuluyoruz sorusuna verilecek cevaplar doğrultusunda bir çabaya girilmelidir. Ben Diyarbakır'ın görmüş olduğu en iyi vali olarak kabul ettiğim Kurt İsmail Paşayı 100 yıl sonra gelmiş bir Diyarbakırlı olarak rahmetle anıyorum. Sur diplerini boşaltma iradesini gösteren ve yeşil bir kuşak oluşturan, kente devasa parklar kazandıran tüm fikir ve irade sahiplerine tebriklerimi sunuyorum. Her kim ki bu kente bu insanlara bir hizmet etmiş ise başımızın üzerinde yeri vardır. Fikri ve düşüncesi ne olursa olsun ne mutlu ona ki bir eser ortaya koyarak hayır ile yad edilene.

İşte böyle... Değerli meslektaşlarım yazılacak ve paylaşılacak o

kadar çok şey var ki benim gibi edebi yönü zayıf bir insanın bu kadar yazı yazması bile oldukça zor oluyor. Maalesef edebi yanım biraz zayıf, ola ki yazımda bazı kusurlar varsa kusuruma bakmayın. Zaten amacım burada edebi bir eser vermek değil sadece kendimce gördüğüm bazı eksiklik ve kusurları siz değerli meslektaşlarımla paylaşmaktır.

Sevgi ve saygı ile...

KENTİMİZDEN HABERLER

DİYARBAKIR YEREL GÜNDEM 21 KENT KONSEYİ TARİH-KÜLTÜR-KENTLEŞME ÇALIŞMA GRUBU

Kurumların 2011 Faaliyet Planında yer alması için çalışma grubunun önerileri

KARAYOLLARI BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

- Kent içindeki ağır taşıt trafiğinin kent dışına alımı konusunda 'Çevre yolu Projesi'nin hayata geçirilmesi için Karayolları Müdürlüğü nezdinde girişimlerde bulunması.
- Büyükşehir belediyesi ve karayollarının koordinasyon içerisinde

- projeler üreterek kent girişlerinin düzenlenmesi ve TCK sorumluluğundaki servis yollarının boşaltılarak düzenlenmesi ve kullanıma açılması
- Kent Merkezinde kalan TCK'nın sorumluluğundaki;Diyarbakır-

Seyrantepe-Silvan, Mardin yolu (Sento Caddesi), Urfa Yollarının bakım onarımlarının yapılarak kentsel düzene uygun biçimde refüjlerin düzenlenmesi,

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

- Cemil Paşa Konağını çevreleyen sokakların ve ana yollara bağlayan güzergahların kentsel sokak dokusuna uygun ve kentin kültürel özelliğine göre sokak ve çevre düzenlemesinin yapılması
- Kentte yer alan kaldırım işgallerinin engellenmesi ve kent genelinde denetimlerin artırılması (İlçe belediyeleri ile koordineli).

- Kentte gittikçe karmaşık duruma gelen trafikten dolayı; Ulaşım Master Planı ve Stratejik plan daki otoparkların hayata geçirilmesi (Ofis/ Yenişehir, Dağkapı)
- Trafik akışını engelleyen ana arterlerdeki gayri nizami park sorununun giderilerek düzgün trafik akışının sağlanması ve denetlenmesi.

- Koruma amaçlı imar planının en sağlıklı biçimde tarihi yapıları koruma çabası içerisinde tamamlanması
- Eski Mardin yolunun iyileştirilmesi, ve aydınlatılması
- Sabit semt pazarlarının gündemleştirilmesi (Büyükşehir Belediyesi ve İlçe Belediyeleri).

DEDAŞ

- Özelde Sur İçi bölgesinde anıtsal ve sivil mimari örneklerinin yer

aldığı sokakların geleneksel sokak dokusuna uygun biçimde aydınla-

tilması ve kent genelindeki sokak ve caddelerin aydınlatılması.

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ - VALİLİK - İL KÜLTÜR TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ

- Kentsel sit alanı içerisinde (Suriçi Bölgesinde) anıtsal yapılar ve Surlar ile İçkale bölgesindeki yapılar, burçlarda tanıtım ve yönlendirme tabelalarının uygun yerlere konulması ve turizm haritalarının uygun

- yerlere yerleştirilmesi,
- İçkale Müze projesinin ivedilikle restorasyonunun tamamlanması ve işlevlendirilmesi.
- Kentin tarihini ve geleneksel yapısını tanıttıcı broşür ve yayınların

güncellenerek hazırlanması

- Kentsel sit alanı içerisinde (Suriçi Bölgesinde) anıtsal yapılar ve Surlar ile İçkale bölgesindeki yapıların aydınlatılması (DEDAŞ ile birlikte)

VAKIFLAR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Anıtsal yapıların adasında bulunan aykırı yapıların kamulaştırılması ve düzenlenmesi (Ulucami

önünde ki yeraltı çarşısı) Suriçi Bölgesindeki Çiftehanın bir an önce koruma altına alınarak

acil müdahale edilmesi ve kentte kazandırılması.



Kent Estetik Kurulu Görevi ve Sorumlulukları

Yrd. Doç. Dr. F. Demet AYKAL

GİRİŞ

Kent estetik kurulları büyükşehirlerde Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamı dışında kalan yerlerde hali hazır konumda yerleşik veya yerleşime yeni açılacak alanlardaki meydan, bulvar, cadde ve ana yollarda estetiğe, tarihi ve doğal değerlere, çevre karakterine uygun, kent kimliğini yansıtabilecek gerek kamu gerekse özel bina cepheleri, kent mekanları, kent mobilyaları ve kentsel tasarım projeleri elde etmek amacıyla kurulmaktadır.

Kurulun görev alanı bağlı olduğu ilin Büyükşehir Belediyesi görev yetki ve sorumluluk sınırları içerisinde kalır. Büyükşehir yetkisine ve görev alanına giren tanımlar; meydan, bulvar, cadde ve ana yollar ile bu yerlere cephesi olan

yapılar, kentsel dönüşüm ve gelişim alanlarıdır.

1.Kurulun Temel Görevleri

- Kendisine sunulan mimari projelerde özellikle cephe, çatı, renk ve malzemeleri estetik yönünden incelemek ve uygulanabilirliği konusunda görüş bildirmek,
- Örnek ve güzel bina cepheleri, caddeler, meydanlar ve anayollar elde etmek için kentsel tasarıma dayalı ilke kararları almak.
- İlke kararları doğrultusunda yapılacak her ölçek ve türde mimarlık - mühendislik, peyzaj, kentsel tasarım projelenin, imar planlarını inceleyerek uygunluk görüşü vermek; yapılacak ve yaptırılacak proje ve planlar konusunda esaslar belirlemektir.

2.Kent Estetik Kurulları Oluşumu

Kurul, Büyükşehir Belediye Başkanı veya Belediye içinden görev-

lendireceği temsilcisi, İmar Daire Başkanınca daire çalışanları arasından önerilip Büyükşehir Belediye Başkanınca görevlendirilen bir teknik eleman, ilgili ilçe veya ilk kademe Belediyesinden bir teknik eleman, Mimarlar Odası Şubesinin en az 10 yıllık aktif mesleki deneyime sahip üyeleri arasından önereceği üç adaydan Büyükşehir Belediye Başkanınca seçilecek iki kişi, Üniversitelerin mimarlık, şehir planlama, peyzaj, kentsel tasarım ve benzeri bölümlerinde ders vermiş veya vermekte olan Büyükşehir Belediye Başkanınca seçilecek iki kişi olmak üzere toplam 7 kişiden oluşur. Düzenlenecek kurul, kurul başkanı, başkan vekili ve üyelerden oluşur. Kurul başkanı Büyükşehir Belediye Başkanı veya görevlendireceği temsilcisidir.

Başkan vekili ise kurul üyeleri tarafından seçilir, Kurul'a Başkanın veya görevlendireceği temsilcisinin yokluğunda vekili başkanlık eder.

3. Bu Yönetmelikte Geçen Kavram Ve Terimler

Kent estetik kurulları oluşturuldukları illerde bir takım tanımlamalar yapıp görev alanlarını belirlemek durumundadırlar. Bu amaçla konuya örnek olması amacıyla Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin hazırlamış olduğu çalışmayı sunuyoruz.

Rekreasyon Alanları: Bireyin bedensel ve ruhsal dinlenme gereksinimini karşıladığı, boş zamanlarını geçirdiği kamuya açık alanlardır.

Vandalizm: Kamunun ya da başkasının malına veya mülküne bilerek veya isteyerek zarar vermeye Vandalizm denir. Vandalist eylemlerin kentsel mekanda sıkça rastlanan türleri; duvarlara yazı yazılması, bank, çöp kutusu benzeri kent mobilyalarının tahrip edilmesi, sokak lambalarının kırılması, anke-

sörlü telefonların bozulması, peyzaj elemanlarına zarar verilmesi gibi eylemlerdir.

Yaya Üst Geçitleri: Yayanın üstte taşıtın altta olduğu yaya-taşıt ayrımıdır.

Yaya Alt Geçitleri: Yayanın altta taşıtın üstte olduğu yaya-taşıt ayrımıdır.

Taşıt Yolları: Taşıtların hareket ettiği her türlü teknik alt yapıyı barındıran arazi şeritleridir.

Estetik Değer: Malzeme, biçim, renk, duygu, uyum gibi değerlerin birlikteliğidir.

Reklam, İlan ve Tanıtım Uygulama Elemanları: Çevrenin anlaşılmasını, nesnelerin amaç doğrultusunda kullanılmasını ve toplumsal ilişkilerin düzenlenmesini sağlayan, insanları bir yöne yönlendirme, haber alma-haber verme, tanıtım ve reklam amacı taşıyan elemanlardır.

Sınırlandırma elemanları: Dış mekân içinde insan trafiğinden çok, oto trafiğinin görsel engel oluşturmadan kontrol altında tutulmasını sağlayan düzenleme elemanlarıdır.

Kentsel Mekan Öğeleri: Kentsel yerleşmenin kent halkı tarafından kavranmasını sağlayan öğelerdir.

Kent Mobilyaları: Yaşadığımız çevrede sokak, yol, cadde ve meydanlar ile rekreasyon amaçlı genel ya da özel kullanım alanlarında yer verilen, konforun ve çevre kalitesinin göstergesi durumundaki oturma, barınma, koruma, kuşatma, ulaşım, danışma, aydınlatma, iletişim, betimleme, oyun ve spor gibi temel fonksiyonları destekleyip güçlendiren, toplumsal yaşamı kolaylaştırıp kullanıcıların beğenilerini kazanan elemanlardır.

Kent mobilyaları aşağıdaki gibi sınıflandırılır:

Alt Yapıya Bağlı Donatı Elemanları	Alt Yapıya Bağlı Olmayan Donatı Elemanları
* Yol Aydınlatıcıları	* Döşeme Elemanları
* Alan Aydınlatıcıları	* Geçici Trafik Lambaları, Trafik İşaretleri
* Telefon Kabinleri	* Yaya Bariyerleri
* Parkmetreler	* Reklamlar, Posterler
* Trafik Lambaları ve Aydınlatmalı Trafik Kolonları	* Sokak Levhaları, Numaralar, Ticari Tabelalar
* Çeşmeler	* Gölgelekler, Tenteler
* Satış Birimleri	* Bayrak, Flama Direkleri
* Alt Yapı Tesisleri Bakım Kapakları	* Çiçeklikler
* Meydan Saatleri	* Sınırlayıcı Elemanlar
* Otobüs Durakları	* Yönlendiriciler, Yer Belirleyiciler
* Izgaralar	* Çöp Kutuları
* Aydınlatmalı Kolonlar	* Oturma Elemanları
	* Oyun Alanı Elemanları

4. İlke Kararları

Estetik Kurul'unca alınmış ve alınacak ilke kararları imar mevzuatına aykırı yapılar için herhangi bir hak kazandırmaz.

Estetik Kurul'unca çalışma yapılmış yerler üzerinde yeni yapılacak düzenlemeler için Estetik Kurulun görüşü alınır.

a. Bina Cepheleri

• Büyükşehir Belediyesi, ilçe ve ilk kademe belediyeleri ile işbirlikince yapılacak her türlü yapının ve toplu konut projelerinin, mimari projesindeki cephe tasarımı ve vaziyet planı için yapı ruhsatı öncesinde Estetik Kurulun görüşü alınır.

• Bitişik nizamda yeni yapılacak binaların su basman kotu, aynı istikametteki mevcut yapıların yönetmeliğe uygun su basman kotlarına uyumlu olacak şekilde plankotede belirlenir.

• Bina cephelerinde badana, renk, kaplama, doğrama ve balkon korkuluklarının uyumu sağlanır. Ancak bunların biçim, malzeme ve renk seçiminde, Estetik Kurul'un söz konusu yerle ilgili özel ilke kararları var ise, bu kararlara uyulur.

• Yeni yapılacak binalarda binanın ön cephesinin kaplamasını ve rengini, çatının malzemesini ve rengini, kapı ve pencere doğramalarının malzemesini ve rengini, balkon korkuluklarının malzemesini ve rengini gösteren, renk kodlarıyla birlikte, uygun ölçekte renkli cephe çizimi veya çıktısı mimari projeye eklenir.

• Cephelerde eskiyen ve bozulan kaplamaların ve boyaların yenilenmesi, kaplamasız ve boyasız olanların da bina sahiplerince yapılması sağlanır.

• Binaların sağır duvarları uygun

bir malzeme ile kaplanır veya ziftlemek dışında bir renkle boyanır.

• Binaların yola bakan cephelerinde sabit çamaşır askılıkları ve antenler yer alamaz.

• Klima cihazları, elektrik ana giriş kutuları ve kablo gibi elemanlar bina cephelerinde görüntü kirliliğine yol açacak şekilde yer alamaz. Bunlar cephede bir bütünlük ve düzen içinde veya nişlere yerleştirilip üzerleri cephe rengine uygun bir ızgara veya kapakla kapatılmak suretiyle tertiplenir.

• Bina cephelerinde yer alan sac vb. malzemeden yapılmış zemin kat iş yeri bacalarının kaldırılması ya da Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 37. maddesinde yer alan motif ve çıkma kriterlerine uygun olarak kapatılması sağlanır.

• Zemin kat giriş merdivenleri ile teras ve balkonlardan, projesine aykırı şekilde kapatılanlar projesine uygun hale getirilir.

b. Bahçeler, bahçe duvarları ve müştemilatlar

b.1 Bahçeler

• Bina bahçelerinde, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 65. maddesinin "Binaların ağaç dikimine müsait olan ön, yan ve arka bahçelerine yapı inşaat alanının her 50 m² 'si için ve bir ağaca 10 m² yer ayrılmak sureti ile ağaç dikilmesi zorunludur." ifadesi gereğince ağaçlandırılma yapılması, cadde ve ana yollara bakan bahçelere sarmaşık, hanımeli, leylak, acem lalesi gibi caddenin estetik görünümüne katkı sunacak süs bitkilerinin ekilmesi ve dikilmesi sağlanır.

• Toplu Konut bölgelerinde Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 58. maddesinde açıklandığı şekilde peyzaj projesi yapılması zorunludur. Parsel alanı 2500 m²'den ve toplam inşaat alanı 1000 m²'den az parsellerde ise, proje müellifi mimar tarafından peyzaj düzenlemesini de içeren vaziyet planı yapılır.

• Görüntü kirliliğine sebep olan binalı ve binasız parsellerin mahzurları, maliklerince giderilir.

b.2 Bahçe Duvarları

• Bahçe duvarları ve bahçe duvarı korkulukları Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 56. maddesinde "...bahçe duvarlarının yapımında, parsel sınırları dışına taşmamak ve imar durumunda belirtilen koşullara uyulmak zorunludur. Bahçe duvarlarının yüksekliği, binaların yol tarafındaki cephe hatlarının önünde 0.50 m 'yi, diğer cephelerde ise 1.00 m 'yi geçemez. Ayrıca, üzerlerine yükseklikleri 1.00 m 'yi aşmayan parmaklık yapılabilir. Bahçe duvarları civarın karakterine uygun ve binaların estetiğini bozmayacak şekilde yapılacaktır." şeklinde belirtilen esaslara göre yapılır. Bunların biçim, malzeme ve renk seçiminde, Estetik Kurul'un söz konusu yerle ilgili özel ilke kararı var ise, bu kararlara uyulur.

• Bozulan bahçe duvarlarının bakım ve onarımı, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 56. maddesine ve Estetik Kurul'un söz konusu yerle ilgili özel ilke kararları var ise bu kararlara uygun olarak, maliklerince sağlanır.

b.3 Müştemilatlar

• Bahçelerde görüntü kirliliği arz

eden ve mevzuata uygun olmayan müştemilatlar maliklerince kaldırılır.

- Bina bahçelerinde yer alacak müştemilatların biçim, malzeme ve renk seçiminde, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 54. maddesinde belirtilen esaslara ve Estetik Kurul'un söz konusu yerle ilgili özel ilke kararları var ise, bu kararlara uyulur.

c. Reklam, İlan ve Tanıtım Uygulama Elemanları

- Reklam, ilan ve tanıtım uygulamalarında "Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Reklam, İlan ve Tanıtım Yönetmeliği" esaslarına uyulur.

- Anlatım sadeliği, kullanım ve yapım kolaylığı, amaca uygunluğu, çevreye ve birbirine uyumu sağlanır.

- Uygun olmayan yerlere, gelişigüzel ve algıyı güçleştirecek şekilde yerleştirilmeleri önlenir.

- Engelliler ile ilgili emniyet mesafeleri kriterlerine uyulur.

- Kısmen veya tamamen işyeri olarak tasarlanan yapıların mimari projesinin cephe görünüşünde, işyeri tabelası yeri veya yerleri mimari projede tasarlanır.

- Estetik Kurul'un özel ilke kararları var ise, bu kararlara uyulur.

d. Çatılar, Saçaklar ve Bacalar

- Çatıların, saçakların ve bacaların biçim, malzeme ve renk seçiminde, İmar Planı, Plan Notları, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 36. maddesinde belirtilen esaslara ve var ise Estetik Kurul'un söz konusu yerle ilgili özel ilke kararlarına uyulur.

- Yeni yapılacak binaların çatı ve giriş saçaklarında, çevredeki ve güzergâhtaki mevzuata uygun saçak ve baca şekline, renk ve mal-

zemesine uyulur.

- Açıkta olan demir filizleri kaldırılır veya gizlenir.

- Yarım kalmış çatılar tamamlattırılır.

- Eskiyen ve kötü görünümlü çatı, saçak ve bacaların bakım ve onarımı sahiplerince yapılır.

- İmar mevzuatına aykırı eğim ve şekil verilerek inşa edilmiş olan çatılar mevzuata uygun hale getirilir.

- Teras çatıların etrafına yönetmeliğe uygun olarak, açık cephe taraflarına 0.90 m yüksekliğinde, cepheye uyumlu bir malzemeden korkuluk yapılması zorunludur. Bitişik parsel tarafına 0.90 m' den başlayan orta noktada 2.00 m' yi aşmayan tekniğine uygun eğimli kalkan duvar yapılır.

- Yağmur oluklarının ve iniş bozularının zemine kadar ulaşması ve yağmursuyu şebekesine bağlanması sağlanır.

e. Silüetler

- Mevcut yapılaşma alanlarında kentin silüetine olumsuz etki yapan unsurların giderilmesi sağlanır.

- Yeni yapılaşmalarda kentin silüetini bozucu planlama ve uygulamalardan kaçınılır.

f. Park ve Rekreasyon Alanları

- Büyükşehir Belediyesi, ilçe ve ilk kademe Belediyelerince yapılacak ve düzenlenecek park ve rekreasyon alanlarının tasarım projeleri, renk ve malzeme seçimi için Estetik Kurul'un görüşü alınır.

- Park ve rekreasyon alanlarında oluşturulan aktivite alanlarının ilgili standartlara uygun olması sağlanır.

- Bu alanlara yeterli tür ve sayıda kent mobilyaları yerleştirilir.

g. Kent Mobilyaları

- Büyükşehir Belediyesi, ilçe ve ilk kademe Belediyelerince konacak kent mobilyalarının tasarım projeleri, biçim, renk, malzeme ve yer seçimi için Kocaeli Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin 10. maddesi doğrultusunda Estetik Kurul'un görüşü alınır.

- Kentin kendine özgü doğal, tarihi ve kültürel yapısını yansıtan tasarımlar yapılarak kentlere kimlik kazandırılır veya kent kimlikleri yaşatılır.

- Ergonomi ve çeşitli fiziksel özellikleri ile engellilerin kullanımı açısından ilgili standartlar sağlanır.

- Tasarımlarında fonksiyonel ve estetik özellikler dikkate alınır, aynı zamanda olabildiğince özgün tasarımlar yapılır.

- Taşınabilirlik, monte edilebilirlik ve yedek parçaların bulunabilmesi-ne özen gösterilir.

- Bakımı kolay veya fazla bakım gerektirmeyen elemanlar tercih edilir.

- Çabuk bulunabilmesine ve sağlam olmasına özen gösterilir.

- Vandalizm'e dayanıklılığı sağlanır.

- Bakım ve onarımları [boya, tamir vs. düzenli olarak yapılır.

- Yeterli sayıda olmaları sağlanır.

- Bir mekana, farklı kurumlarca konulacak kent mobilyalarının birbiriyle uyumlu olması sağlanır.

- Kent mobilyalarının seçimi ve kullanımında kentsel mekanların kalitesinin yükseltilmesi ve modern kent görünümü yaratılması hedeflenir.

- Sokak ve caddelere yeterli aydınlatma elemanı konulur.

- Aydınlatma elemanları insan ölçeğinde ve işlevsel olması sağlanır.

- Telefon kabinleri kolay ulaşılabilen yerlere konulur.

• Telefon kabinlerinin diğer donatı elemanları ile uyumu sağlanır.

• Otobüs duraklarının tasarım aşamasında yapım kolaylığına, estetik değerlere uygunluğa, çevre ile uyuma, amaca uygunluğa, insanların güvence altına almasına, çevre koşullarına karşı korumasına özen gösterilir.

• Çeşmelerin sağlık açısından sürekli bakım ve kontrolleri yapılır. Tarihi çeşmelerin özenle korunması sağlanır.

• Oyun alanı elemanları, tasarımlarının sade, zarar görmeye neden olmayacak şekilde, eğlendirici, çocukların bedensel ve düşünsel gelişimlerine katkı sağlayacak nitelikte olması sağlanır.

• Oturma elemanları, malzeme ve ergonomik açıdan kullanışlı ve estetik tasarlanır.

• Çiçeklikler, sınırlayıcı eleman olarak kullanımı da sağlanır.

• Çiçeklikler, bitki materyalinin ihtiyaç duyduğu miktarda saksı harcı yer alabilecek, bitki için yeterli suyu depolayabilecek, yeterli drenajı sağlayabilecek, bakım ve sulama hizmetlerinin kolayca yürütülebileceği bir yapı şeklinde tasarlanır.

• Çiçeklikler, içerisinde kullanılan mevsimlik bitki türlerinin uygun mevsimlerde yenilenme işlemleri yapılır.

• Çöp kutuları, dış mekan kullanış birimleri ve yaya sirkülasyonu ile doğrudan ilişkili olacak şekilde konumlandırılır.

• Döşeme elemanları, bu elemanlar doku, renk, çizgi, form

özellikleri dikkate alınarak planlamalarda kullanılır.

• Döşeme malzemesinin seçiminde, döşenecek alanın işlevi, trafik, maliyet, iklim, güvenlik, dayanıklılık ve yerel koşulları dikkate alınır.

• Yaya mekanının genişliği ve mevcut döşeme elemanları dikkate alınarak yeni döşeme çalışmaları yapılır.

• Sınırlandırma elemanları, kullanıldıkları mekanı göz seviyesi altında çevrelemeleri ve görsel bir kuşatma oluşturmaları sağlanır.

h. İstinat duvarları

• Büyükşehir Belediyesi, ilçe ve ilk kademe belediyeleri ile işbirliklerinde yapılacak her türlü istinat duvarı tasarım projeleri ile bakım ve onarımları için Estetik Kurulun görüşü alınır.

• İstinat duvarlarının malzeme, kaplama ve renk seçimi için Estetik Kurul'un söz konusu yerle ilgili özel ilke kararları var ise, bu kararlara uyulur.

h.1 Taş duvarlar

• Taşların ebatları birbirleriyle uyumlu ve derzlerinin düzgün olması sağlanır.

• Bakım gerektiren mevcut duvarların onarımı ilgili Belediyece yapılır.

h.2 Betonarme duvarlar

• Çıplak betonların yüzey düzgünlükleri için, özenli bir kalıp(rendeli vb.) kullanılır.

• Kaplama yapılacak duvarlar için, yöreye uygun kaplama malzemesi seçilir.

• Dilatasyon derzleri ve drenaj kanallarının yapımı sağlanır.

• Duvar yüzeylerinin rölyef, mozaik gibi çalışmalarla kent kimliğine katkısı sağlanabilir.

• Duvar yüzeyleri açık alan sergi (fotoğraf, resim vb.) amaçlı kullanılması özendirilir.

• Bozuk görümlü mevcut duvarlar ilgili Belediyece sıvayla veya kaplama ile düzeltilir.

• Duvar yüzeyleri sarkan veya tırmanan uygun bitki türleriyle kaplanması özendirilir.

ı. Yollar, Meydanlar ve Geçitler

Büyükşehir Belediyesi, ilçe ve ilk kademe Belediyelerince yapılacak ve düzenlenecek araç, yaya yolları, meydanlar geçitlerin tasarım, renk ve malzeme seçimi için Estetik Kurul'un görüşü alınır.

ı.1 Araç Yolları

• Büyükşehir Belediyesi, ilçe ve ilk kademe belediyeleri kendi yetki alanları içinde trafik işaret levhaları, ışıklı ve sesli trafik işaretleri, yer işaretlemelerini temin ve tesis eder. Bunların devamlılığını ve işlerliğini sağlar, standartlara uygun olarak bordür, kaplama, refüj, aydınlatma, bitkilendirme, drenaj vb. çalışmaları yapar.

• Araç trafiğinin güvenliği nedeniyle, rampa vb. imalatın yola taşmaları engellenir.

• Araç ve yaya yolu üzerinde yer alan baca, mazgal ve kanal ızgaraları ile kaplama iyileştirme çalışmaları zeminle aynı kotta olacak şekilde düzenlenir.

ı.2 Kaldırımlar, Yaya Yolları ve Meydanları

• Yaya yolları ve kaldırımlar yayanın rahatça yürüyebileceği şekilde ve engelliler ile ilgili standartlara uygun olarak düzenlenir.

• Yayanın, tekerlekli sandalyenin ve ocuk arabasının geçtiği noktalarda, yağmursuyu ızgaralarındaki çubuk aralıkları 1,3 cm den fazla olmayacak şekilde yapılır.

• Yaya kaldırımlarının yola olan kot farkı 14 cm den fazla olmaması sağlanır.

• Yaya kaldırımı en az 1,80 m genişlikte düzenlenir. Yaya kaldırımın-

da durak, elektrik direği, sinyalizasyon direği, ağaç, bitki, çöp kutusu, çiçeklik, çiçek havuzu, bank, iletişim ve enerji kutuları, konteynir vb. kent mobilyaları yer alması halinde, bunların işgal edeceği miktar yaya kaldırımı genişliğine eklenerek düzenlenir.

- Bina cephelerinde zemin kat pencere korkuluğu, kuranglez pencere ızgarası, vitrin, bina veya işyeri girişi merdiveni, otopark rampası gibi taşmalar yapılarak yaya kaldırımı daraltılamaz, kullanımı kısıtlanamaz.

- Kaldırımlar, teşhir ve tanıtım amaçlı malzeme konulmak suretiyle işgal edilemez.

- Kaldırımlarda ve kaldırım rampalarında kaymalara yol açacak malzeme kullanılamaz, rampaların eğimi en fazla %8, yaya geçitlerindeki genişliği en az 180 cm, diğer yerlerde en az 90 cm olacak şekilde standartlara uygun olarak düzenlenir. Kaldırımların yola olan %1,5-2'yi geçemez.

- Kentin kimliğine katkıda bulunan meydan, park, cadde ve sokakların işlevlerinin ve isimlerinin değiştirilmemesi esastır. Değiştirilenlerden mümkün olanların iadesi suretiyle kent kimliğine ve kent halkının hafızasına geri kazandırılması sağlanır.

1.3 Geçitler

- Yaya geçitleri yayaların kendilerine göre sağ tarafını kullanmalarını yönlendirecek şekilde tasarlanır.

- Yayaların güvenli geçişini sağlayacak levha ve işaretler konulur. Engelliler ile ilgili standartlara uyulur.

- Yaya üst geçitlerinin korkuluk ve parapetleri güvenlik nedeniyle şeffaf olacak şekilde düzenlenir.

- Yaya üst geçitlerinin merdiven ve geçit genişliği, yapılacağı yerdeki yaya geçiş yoğunluğu dikkate alınarak belirlenir.

- Yaya üst geçitleri konstrüksiyon olarak birbirleriyle uyumlu, biçim, malzeme ve renk açısından çevresiyle uyumlu, işlevsel, estetik ve özendirici olacak şekilde tasarlanır.

- Yaya ve araç alt geçitleri, aydınlatma ve güvenliği sağlayıcı diğer koşul ve tedbirleri içerecek şekilde ve kullanımını özendirici nitelikte tasarlanır.

- Köprü ve viyadüklerin cepheleri estetik görünecek şekilde kaplanır, araç ve yaya güvenliğini sağlayacak şekilde korkuluk ve parapetler yapılır.

j. Korunması Gereken Varlıklar

Kent kimliğine katkı sağlayan doğal veya insan eliyle oluşturulmuş varlıkların korunması esastır. Bunları içeren projelerde Estetik Kurulun görüşü alınır (2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamı dışında kalan yerler için).

k. Çöpler, Molozlar, Yıkılmaya Yüz Tutmuş Binalar

Yerleşim alanları içinde veya dışında izinsiz ve gelişigüzel olarak dökülen çöp ve molozlar ile yıkılmaya yüz tutmuş yapıların oluşturduğu görüntü kirliliğinin giderilmesi için, bu konularla ilgili yasal mevzuat uygulanır. Çöp ve molozlar be-

lirlenen döküm alanlarına aktarılır. Aksi davranışlara İmar ve Çevre Mevzuatına göre işlem yapılır.

3. Kurula Sunulacak Belgeler/ Projeler ile İlgili Genel Esaslar

Uygunluk için Büyükşehir belediyesine yapılacak başvurularda;

- 2 takım gerekli detay, sistem planı, kesiti ve görünüşü de içeren bilgisayar ortamında (CD) mimari uygulama projesi,

- 2 takım gerekli ve yeterli detaylarla tüm ada cephesini gösteren silüet peyzaj / kentsel tasarım projesi,

- Mimarlık, kentsel tasarım açıklama raporları,

- Plan notlarında içeren imar durumu ve yol kotu tutanağı istendiğinde, binanın yakın çevresi ile birlikte maket verilir.

- Cephe çizimleri renkli olabilir.
- Cephelerde ve sistem kesitlerinde kullanılacak malzeme ile renkler özellikle belirtilecektir.

4. İnceleme ve Karar Süreleri

Kurul, ilgili şahıs veya belediyelerden belgeleri gelen projeleri geliş tarihinden itibaren en geç iki haftada inceleyip sonuçlandırarak karara bağlamak zorundadır.

Kurul, Büyükşehir Belediyesinin görev, yetki ve sorumluluk alanındaki kentsel tasarım projelerini ise en geç 15 gün içerisinde inceleyerek karara bağlar.

KAYNAKLAR

Ankara Büyükşehir Belediyesi Estetik Kurulu Çalışma Esas Ve Usullerine İlişkin Yönetmelik
Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Estetik Kurulu Çalışma Esas Ve Usullerine İlişkin Yönerge

NOT: Yukarıda hazırlanmış olan metin kaynaklarda belirtilen illerin yönetmeliklerinden direkt olarak derlenmiş ve bilgilendirme niteliğinde hazırlanmıştır.

Allianoı İçin Sessiz Kalma!

İffet Diler

Allianoı; İzmir-Bergama'nın 18 km kuzeydoğusu'nda antik sağlık yurdu. Şimdilik 2000 yıl öncesine uzanan bir geçmişe sahip. "Şimdilik" sözünü ısrarla vurgulamamızın nedeni Allianoı'un henüz % 20 sinin açığa çıkartılmış olmasından kaynaklıdır. 2007, 2008, 2009, 2010...bilimsel çalışmaya izin verilmeyen kazı dö-



nemleri. Allianoı ısrarla sessizliğe, ıssızlığa terkedilme telaşında. Meraklı gözlerden saklarsa daha kolay yok olur.

1998 yılında başlayan kazı çalışmaları ilerledikçe adını bulan sağlık yurdu Allianoı, içinde halen sıcak suyun olduğu, dünyanın en büyük, en sağlam kalmış, Hellen ve Roma Dönem'ine ait bir sağlık merkezi. Çok sayıda cerrahi aletin bulunduğu Allianoı; geçmişte şifa dağıtırken bugün demokratik kitle örgütlerinin hem hukuki hem de sivil eylemlerle mücadelesini yürüttüğü bir merkez. Bergama'nın ısrarla görmezden geldiği Allianoı'da onbinlerce arkeolojik eser bulunmuş, bir o kadar eserse halen toprak altında. Bu ısrar ve „çaresizlik“ devam ederse de yok olacak.

Allianoı'un dönemin önemli hastanelerinden biri olduğunu da vurgulamakta yarar var. Askerlerin, gladyatörlerin sağlığına kavuştuğu bir yer burası. Hayallerin çok ötesinde gerçek bilgilerin ışığında daha neler öğrenebileceğimizi düşündükçe, böylesine korunmuş ve hayatla buluşmuş bir yerin sulama amaçlı Yortanlı barajı'nın gölet alanının tam ortasında kalacağı'nın söylenmesi üzücü elbet. Yalanlar sürdükçe çiftçilerle konuyla yakından ilgilenen insanlar, kitle örgütleri karşı-

karşıya bırakılmakla kalınmıyor aeta birbirine düşman ediliyor. Üstelik istendiğinde çözüm üretilebilecekken. Yeter ki bu konuda bir şeyler yapmayı, yorulmayı göze alalım. En iyisi Bergama'nın kültür başkenti olduğunu hayal edelim. Çünkü Allianoı ve Bergama aslında bütünün parçaları. Tarih ve kültürle donanmış bir kolyeyi kim boynundan söküp atmak ister?...

Barajla ilgili bir iki teknik bilgi aktaracak olursak. Toprak gövde dolgu tipi olan barajın akarsu yatağından yüksekliği 53,00 m, normal su kotunda göl hacmi 67,25 hm³, normal su kotunda göl alanı 4,25 km²'dir. Baraj 7.356 hektarlık bir alana sulama hizmeti verecektir. Bu arada bölgede ikiz baraj var. Yani Allianoı'u haritadan silecek iki baraj. Çaltıkoru'nun inşaatı halen devam ediyor. Acaba birinden vazgeçilse kurtarabilir miydik? Sulama yeterli olmaz, istenen verim elde



edilmez yanıtlardan bazıları. Su kuyuları akla geldiğindeyse bölgede hesapsız, yanlış sulamanın sonuçlarını okumak bu yolla da mümkün. Yer altı suları dayanmamış insanların hoyratlığına...

Buraya kadar aktardığımız notlar ışığında en önemlisi ise şu. Alliano, 2001 yılında 1. Derece Arkeolojik Sit ilan edilmiştir. Yani siz kendi eskinize bir çivi dahi çakamazken ısrarla ve hızla devam eden bir baraj inşaatıyla karşı karşıyasınız.

Sit kararına ve mahkemelerde korunması yönünde bütün kararlara rağmen, idare sürekli komisyon ve kurullar marifetiyle dünyanın sayılı yerlerinden biri olan Alliano'nun su altında kalması yönünde çaba sarf etmekte.

Mille, kille derken yürütmeyi durdurma kararları karşısında küçük, çapsiz sözcük oyunlarını kâğıda dökenler şimdi Alliano'nun örtülmesini izlemekte. Bir yanda endişeli bekleyiş diğer yanda „çaresiz“ birileri..Ayazkent'ten, İlya deresinin yatağından, 2. derece sit alanlarından kepçelenen kum...Usulsüzlük ve hukuksuz davranışlar. Evet!..Evet!..Yetmez dercesine evet!..Baskı!..baskı!..her yönden her köşeden...

Alliano Girişim grubu Eylül 2003'de Alliano'nun gerçek anlamda korunması için çalışmalarına başladı. Grup, zamanla farklı mesleklerden duyarlı insanların katılımıyla beraber demokratik kitle örgütleriyle diyaloglara girdi, genişledi. Alliano Girişim Grubu, Alliano'nun gerçek anlamda yerinde korunması için gerek hukukî anlamda, gerekse farklı etkinlikler düzenleyerek daha çok insana tanıtılması, anlatılması adına çalışmalar yapmalarını sürdürmekte. www.allianoigirisimgrubu.org sitesinde ayrıntılı bilgileri bulmak



mümkün.

Alliano ile ilgili Hasankeyfle ortak çalışmaların yanı sıra çok sayıda Fotoğraf, Resim Sergisi, Konser, panel, konferans, söyleşiler organize edildi. Radyo, TV programlarında, yerel ve ulusal gazetelerde konu edilmesi sağlandı. Toplam yedi belgesel film yapıldı. 60 civarında farklı dillerde bilimsel makale, çok sayıda şiir, öykü, masal kitabı yayınlandı. Alliano ile ilgili TBMM'nde çok sayıda soru ve araştırma önergesi verildi. Son 6 yılda Alliano Girişim Grubu ve Alliano gönüllülerince en az 45.000 imza toplandı. Toplanmaya devam ediliyor. Çeşitli etkinliklerde toplanan imzalar Cumhurbaşkanı, Başbakan, Kültür ve Turizm Bakanı ile Çevre ve Orman Bakanlığı'na makamlarında sunuldu.

AHİM'e başvuru yapıldı. AHİM çok önemli bir kararlar halen devam eden davalara rağmen durumun aciliyeti nedeniyle başvurumuzu kabul etti.

Tarımı gözden çıkaranlar suyun hakkına göz dikenler kültürden de caydılar...

Çaresizleri değil çare olanları gelecekte görmek istiyoruz.

SESSİZ KALMA!..ALLIANO'U GÖMME!..

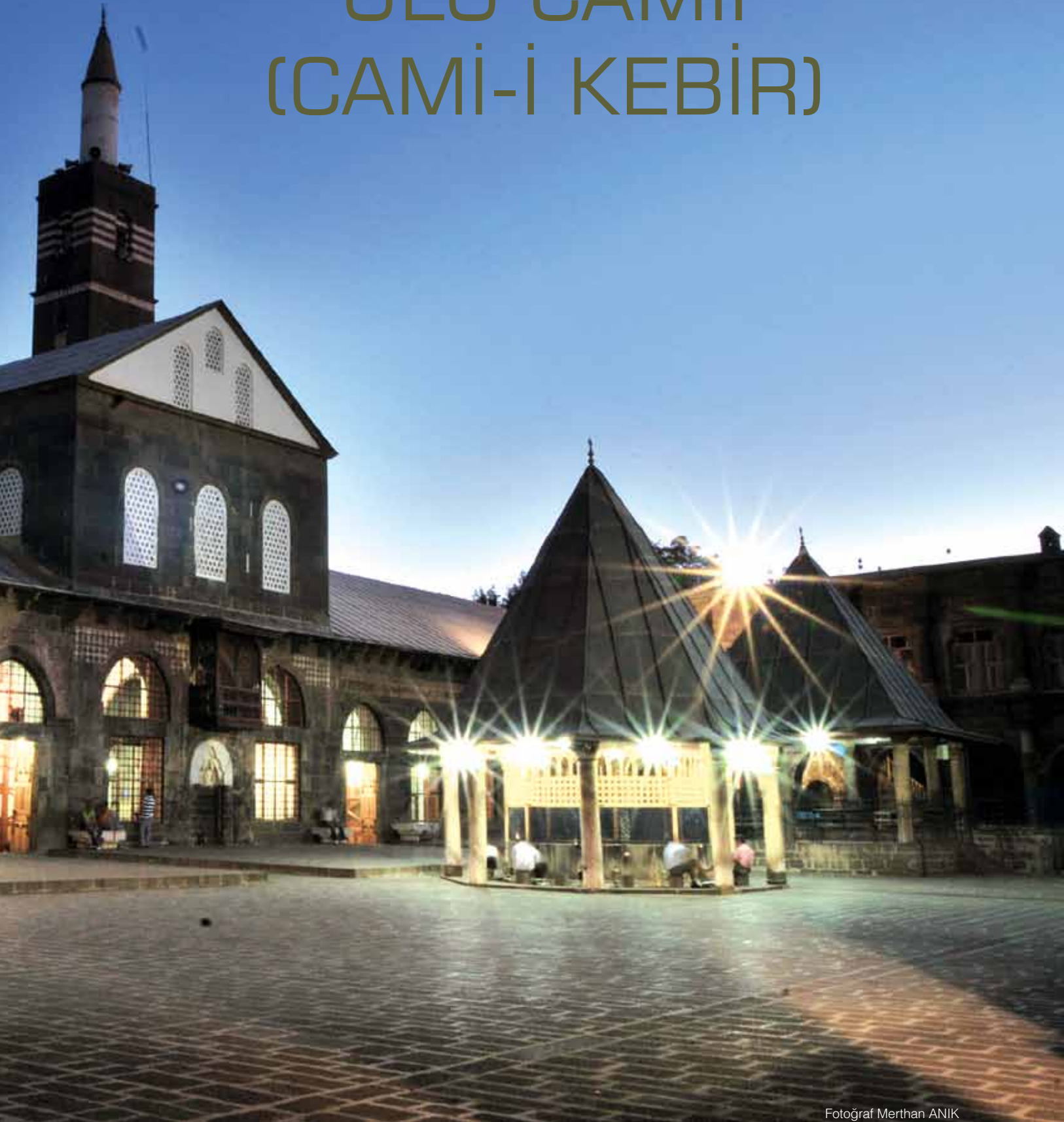


KÜLTÜREL MİRAS

Hazırlayan Abdullah ALTUNTAŞ
Fotoğraflar Merthan ANIK - Firat AYGÜN



ULU CAMII (CAMI-İ KEBİR)





Ulu Camii (Cami-i Kebir)

Diyarbakır'da birden çok tarihî cami bulunmasına rağmen, camilerimiz arasında en çok dikkat çeken etkileyeni Ulu Cami

olmuştur. Bu alanın, bu mimari şaheserin çok büyük bir cami olmasından ziyade, halende bir çok sırrı çözülememiş olması ve çok eski geçmişindedir... Çünkü, Ordadoğu'nun ve Anadolu'nun en eski, Anadolu'nun ise ilk camisi olan Diyarbakır Ulu Camii'nin ne zaman ve kimler tarafından yapıldığı henüz bilinmiyor. Bilinen tek şey,

yapının güney cephesinin milattan öncesine ait olduğu ve en az 2500 yıllık bir geçmişinin olmasıdır... Ve Cami'nin, Diyarbakır surlarıyla aynı tarihlerde veya daha önce yapıldığı anlaşılıyor.

Ulu Cami, havadan bir Kalkan balığını andıran Diyarbakır surlarının tam ortasında yer alıyor.



Fotoğraf Merthan ANIK

Diyarbakır'da diğer bazı yerlerde de izleri görülen ve Şemsiler (Güneşe tapanlar) olarak adlandırılan, haklarında fazla bir bilgi olmayan insanlar tarafından yapıldığı sanılıyor. Şu andaki yapının Hanefiler bölümünde giriş kapısının yer aldığı ve "heykel" diye adlandırılan bölümün adının, bu dönemden kaynaklandığı ileri sürülüyor. Bir iddiaya göre, heykel bölümünün önünde halkın taptığı bir heykel yer alıyordu. Caminin ilk yapılan bölü-

münün, bu heykelin ve dörtköşe bir minarenin yer aldığı ve halen Hanefilerin ibadet için kullandıkları bölüm olduğu düşünülüyor. Bir avlunun dörtbir yanını saran yapıların doğu, batı ve kuzey bölümlerindeki yapıların daha sonraki dönemlerde eklendiği biliniyor. Özellikle Müslümanlar (Araplar)'ın bölgeye ele geçirdiği M.S. 639 yılından sonra binada köklü değişikliklere gidilmiş, önce üçte biri, daha sonra da tamamı camiye çevrilmiş. Bu tarihten önce yapı kilise olarak ve "Mar Toma" veya "Saint Toma" adlarıyla kullanılıyordu.

Ulu Camiinde hemen her döneme ait izleri ve kitabeleri, işaretleri bulmak mümkün. Caminin halen ibadet için kullanılan ve en eski bölüm olan güney cephesinin iç kesimindeki duvarlarda yer alan, gerek Hıristiyanlık dönemi ve gerekse öncesine ait işaret, resim ve yazıların üzeri sıvayla örtülmüş. Ancak binanın dış cephesindeki izler olduğu gibi duruyor. Yapının dört cephesinin bahçeye bakan dış duvarlarında ve minarede, değişik zamanlarda camiinin onarımını yapan ve bölgede hüküm süren yöneticilerin övüldüğü ve dua edildiği Arapça kitabeler var.

Yapının özellikle doğu ve batı cephesinin dış duvarları yazıtların yanı sıra, olağanüstü güzellikteki nakışlarla bezeli, Korint başlıklı yüksekçe sütunlar yükseliyor. Bu sütun başlıklarının, Diyarbakır'daki antik bir tiyatronun cephesinden sökülerek bu yapıda kullanıldığı ileri sürülüyor.

Ulu Caminin, eski belediye binasının bulunduğu alana ve çarşıya açılan cephesinin üst katı kütüphane; batı cephesinin üstü Kur'an Kursu olarak kullanılırken, güney cephesi Hanefi mezhebin-

den; kuzey cephesi ise Şafii mezhebinden Müslümanların ibadetleri için ayrılmış.

Anadolu da başkentlik yapmış bir çok il ve ilçenin bir Ulu camii' si (Camii Kebir) vardır. Bu camilere maddi ve manevi ihtişamlarından dolayı Ulu (kebir) ismi verilmiştir. Öyledir de kara taşlar ile (Bazalt) yapılmış Diyarbakır Ulu camii. Sadece bir camii değildir, Çağının eğitim merkezidir de aynı zamanda ve zamanla iki medrese (Mesudiye ve Senceriye medresesi) eklenmiştir bünyesine.

Ulu camii sadece bir camii değildir demiştik ya, devam edelim on parmağında on marifet.

Bu şaheser, çağının bir kültür merkezidir, kuzeyinde Mesudiye, batısında Sincariyye medresesi bir çok milletten bilgin yetiştirmiştir. Bilgisini paylaşmaktan çekinmeyerek. Bize ilk kez Ali Emiri efendinin duyurduğu, 900 yıl önce içinde bir milyon kırkbin cilt kitabın olduğu, camiinin batı bölümünde bulunan ünlü AMİD kütüphanesi, bir kompleks olmanın zirvesini ifade etmektedir. Çağının çok üstünde bir derinlik, Şafii ve Hanefiler için ilk kez ayrı namaz yerleri yapmak ona nasip olmuş.





Diyarbakır 'da Sur ilçesi, Camii Kebir mahallesinde bulunan bu camiden ünlü seyyahlar şöyle bahseder.

Ünlü gezgin Evliya Çelebi, Arapça adıyla (Camii Kebir) yani Ulu Camiyle ilgili olarak Seyahatname'sinde şu bilgiyi veriyor:

“Şehrin ortasında eski mâbed, Diyarbekir'in yüz suyu yâni Câmii Kebir. Mürevvihler birliktirler ki bu eski ibadet yeri, tâ Hazreti Musa zamanında yapılmıştır. Bahçe sütunlarının sağ tarafında bir sütun üzerinde İbranice tarihi vardır. Kale her kimin eline geçmiş ise, yine bu mâbed, mâbed olarak kalmıştır. İçinde öyle ruhaniyat var ki bir kimse iki rekât namaz kılsa kabul olduğuna kalbi şahitlik eder. Güya Haleb'in Ulu Camii, Şam'ın Emevî Camii, yahut Kudüs'ün Mescid-i Aksâ'sı, Mısır'ın Ezher Camii, İstanbul'un Ayasofya'sıdır..”

1045 yılında Diyarbakır'ı ziyaret eden ünlü İranlı gezgin Nâsır-ı Hüsrev ise, Sefername adlı eserinde Ulu Camiyi şöyle anlatıyor:

“Ulu Camii de karataşla yapılmıştır. Öyle mükemmel bir yapıdır ki, ondan daha düzgün, ondan daha sağlam yapılmasına imkan yoktur. Camiin içinde 200 kü-

sur taş direk(sütun) vardır. Her direk yekpare taştandır. Direklerin üstüne hepsi taştan olmak üzere kemerler yapılmıştır. Kemerlerin önünde öbür direklerden kısa direkler, o büyük kemerlerin üstünde yine bir sıra küçük kemerler vardır. Bu mescidin bütün damları kubbelerle örtülmüş, her tarafı oyma işleriyle, nakışlarla süslenmiş, boyanmıştır. Mescidin ortasında büyük bir taş vardır, o taşın üstünde bir adam boyu yüksekliğinde, çevresi iki arşın gelen pek büyük yuvarlak taş bir havuz konmuştur. Havuzun ortasında prinç bir lüle vardır ki oradaki fıskiye den berrak su fışkırır. O suyun nerden gelip nereye aktığı görünmez.”

Camii'nin duvarlarında bulunan Selçuklu, Artuklu, Akkoyunlu, Karakoyunlu ve Osmanlı dönemlerinden kalma 20 kadar yazıttan bu dönemlerde onarım gördüğü anlaşılmaktadır.

Büyük Selçuklu hükümdarlığı zamanında Vali Amîdüddevle M.S. 1090 yılında yıkılmaya yüz tutan bu yapıyı Sultan Melik Şah'ın isteği ile yeniden onarmıştır. Bununla ilgili M.S 1091 tarihli küfi yazılı bir kitabeyi camiye yerleştirmiştir. Bu onarımdan sonra M.S. 1115 yılında bir deprem ve yangın sonucu yapı büyük zarar görmüştür. Sonraki yıllarda Anadolu Selçuklu Sultanı









Gıyaseddin Keyhüsrev, M.S 1241'de Osmanlı Padişahı IV.Mehmed, Akkoyunlu Uzun Hasan bu camiyi onarmış ve bununla ilgili kitabelerini duvarlara yerleştirmiştir. Diyarbakır Ulu Cami, çeşitli zamanlarda değişik dönemlerde onarılmış ve her onarımda yeni yapılar eklenerek bugünkü şeklini almıştır. Caminin duvarlarında bazı ustaların isimlerine de rastlanmakla beraber, bu ustaların caminin hangi bölümlerinde çalıştıkları kesinlik kazanamamıştır. Bunların arasında Melik Şah'ın mimarı Urfalı Selami oğlu Mehmet'in, Nisanoğulları'ndan da Hibetullah el Gürgâni'nin burada çalıştığını gösteren yazıtlara rastlanmıştır.

Diyarbakır Ulu Cami'nin planında ilk dikkat çeken, büyük dikdörtgen bir avlusu olmasıdır... Bu avlu üç yandan çeşitli yapılarla çevrilmiştir. Avlunun batısındaki iki katlı cepheyi Ebu Mansur İlaldî'nin yaptırdığı üzerindeki kitabeden anlaşılmaktadır. Bu bölüm antik çağın tiyatro cephelerini andırmaktadır. Ancak bu cepheye eklenen kitabeler ve silmeler ile değişik bir cephe görünümü elde edilmiştir. Bu arada ikinci katta birbirlerinden farklı kemerler kullanılmıştır. Bu cephe doğu bölümünde M.S. 1163-1164 yıllarında İnalıoğlu Mahmut ve veziri Nisanoğlu Ali zamanında tekrarlanmıştır. Bu bölüm de iki katlı olup, üst katı kütüphane olarak kullanılmıştır. Burada, sütunların üzerine ve girişte karşılaşılan aslan ile boğa mücadelesi kabartma olarak işlenmiştir. Avlunun güneyinde ise, doğu cephesine bitişik olan Mesudiye Medresesi önüne de bugün tek katlı olarak görülen sütunlu, sivri kemerli bir revak sırası yerleştirilmiştir. Böylece camiye bir bütünlük kazandırılmış, Mesudiye Medresesine de cami ile bağlantılı bir giriş mekanı oluşturulmuştur.

Caminin ibadet mekanı iki ayak sırası ile mihraba paralel üç nef ayrılmış, bunun orta bölümünü de daha geniş bir mekân kesmiştir. Bu ayaklar birbirlerine sivri kemerlerle bağlanmıştır. Bu kemerlerin üzerine ikinci bir kemer dizisi daha yerleştirilmiştir. İç mekânın solunda ve doğusuna rastlayan bölümde bir mihrap daha bulunmaktadır. Caminin en önemli bölümü olan mihrap ve minber XIX.yüzyılda yapılmıştır. Caminin ilk yapılışındaki mihrap ve minberi konusunda yeterli bilgi bulunmamaktadır. İbadet mekânının üzerini örten tavan kalem işleri ile süslenmiştir. Bu tavan ile duvar arasındaki bağlantıyı sağlayan yere bir yazı frizi yerleştirilmiştir.





fotoğraf Merthan ANIK





من و مسکنی
برگه آرزوی
دین

NAMAZ WAKITZONI
MELAKUKAN 5 RUKUN



Fotoğraf Merthan ANIK

Kare Kesitli Minare

Cami harimi avlunun güney kenarında yer almaktadır. Avlunun doğu ve batı kesimlerinde revaklar vardır. Kuzeyde ise dar bir geçitle birbirinden ayrılmış Şafiler Mescidi ve Mesudiye Medresesi bulunmaktadır. Harimin boyu dıştan dışa 75 metre eni ise 17 metredir. Minare güney duvarına bitişiktir. Kare kesitli bir kule şeklindeki minare gövdesinin üst kesimi silindirik ikinci bir gövde ve konik bir külahla son bulmaktadır.

Caminin batısındaki bir kapıdan da minareye çıkılmaktadır. Minare kare gövdeli, silindirik külahlıdır. Üzerinde yer yer kitabeler bulunmaktadır.

Revaklar

Avlunun doğu ve batı revakları iki katlıdır. Doğu revakının her iki katında da sütunlar korint düzeninde başlıklara sahiptir. (Korint düzeni: antik mimarlıkta kullanılan bir düzen olup, stilize akant yaprakları ile bezeli sütun başlıkları yoluyla diğer düzenlerden ayrılır. Dor ve İyon düzeninden daha geç bir dönemde ortaya çıkmıştır.) Üst kattaki sütunlar tek parça alt kattakiler ise çeşitli boylarda iki veya üç sütun parçasının birleştirilmesinden oluşmuştur.



Aslan-Boğa Mücadelesi

Caminin doğusundaki giriş açıklığının iki köşeliğinde simetrik olarak işlenmiş aslan-boğa mücadelesi yer almaktadır. Giriş açıklığının üst kısmındaki kitabenin ortasında harap durumda bir aslan başı kabartması vardır. Harimdeki kalem işi süslemeler 1712 onarımında yapılmıştır.





Fotoğraf Fırat AYGÜN

Roma ve Bizans Etkisi

Camide Roma-Bizans yapılarından devşirme birçok yapı elemanı mevcuttur. Korint tarzı başlıklar, saçak taşları ve bazı süslemeler muhtemelen MS IV. Yüzyılı tarihler. Yeniden kullanılmış antik yapı elemanları dışında caminin tüm İslami devirde inşa edilmiştir. Ancak bütün kesimlerin tarihsel olarak uyum içinde olduğunu söylemek mümkün değildir. Duvarların dış kaplaması bazalttır. Arada yer yer kalkan şeritlere rastlanır. Uzunca dikdörtgen şekilli harimin kuzey-güney ekseninde yaklaşık 11 metre doğuda ve batıda 90 x 115 cm boyutlarında dikdörtgen payelerden oluşan iki sıra destekle doğu-batı yönlü üç sahına bölünmüştür genişliğinde bir çapraz sahin mevcuttur. Harimin üzeri iki yana eğimli bir çatıyla örtülüdür. Mihrap ve Minber çapraz sahinin güney ucunda bulunmaktadır.



Fotoğraf Merthan ANIK

Şadırvan

Caminin avlusunun ortasında sekizgen sütünların taşıdığı şadırvan M.S. 1849 yılında yapılmıştır. Bu avlunun bir kenarında üçer sütünlu bir namazgâh ile bir de havuz bulunmaktadır. Caminin avluya bakan cephesinin ortasına bir mihrap yerleştirilmiştir. Bunun sağ ve solunda içeriye girişler, pencereler ve caminin yan cephe ile birleştiği yerlere de yeniden birer kapı açılmıştır. Bu duvarı ortasından kesen uzun bir yazı frizi dikkati çekmektedir. Bu cephede üç sıra pencereler açılmış ve bunun üzeri eğimli bir çatı ile de örtülmüştür. Böylece camiye giriş belirli bir şekilde ortaya çıkarılmıştır.

Camiinin altında " Ayn-ı Kebir " su kaynağı olduğu rivayet edilir .

Güneş saati

Anadolu'nun en eski camilerinden Diyarbakır Ulucamii bahçesinde Sibernetiğin babası olarak kabul edilen ünlü bilgin El Cezeri'nin güneş saati asırlara meydan okuyor. 910 yıllık güneş saati caminin Şafiiler kısmı ile Mesudiye Medresesi'ne açılan kapı arasında bulunuyor. Camii avlusunda bulunan taş sütun üzerine oturtulmuş güneş saatinin, zamanın öneminin farkında olan her toplum gibi, zamandan habersiz kalmayan bir anlayışın, estetik ile birleştirdiği bir eser olarak asırlardır bu mekanda, gelen giden onca yolcuya inat yerinde durmaktadır.





Fotoğraf Merthan ANIK

Mesudiye Medresesi

Ulu Camii'nin kuzeyinde ve Camii'ye bitişiktir. 1198 yılında Artuklu Melikül Mesut Kutbudin Ebu Muzaffer Sokman zamanında inşaasına başlandığı üzerindeki kitabeden anlaşılmaktadır. Motif ve kitabeleriyle çok değerli bir sanat eseri olan medresenin avlusundaki mihrabın iki yanına ustaca yerleştirilmiş döner taş sütunlar binanın herhangi bir yerinde meydana gelecek çökmeyi veya kaymayı tespit için konulmuştur. Bina kesme taştan iki katlı olarak yapılmıştır. Mesudiye medresesi içinde öğrenim yapılan Anadolu'nun ilk üniversitesidir.

Diyarbakır Ulu Camisi ibadet mekanını enine kesen üç nef ve orta mekanın diğerlerinden daha farklı yükseklikte oluşundan ötürü Şam Emeviye Camisi'ni andırmaktadır.

Asırlara tanıklık etmiş bir başyapıt ULU CAMİİ (Cami – Kebir), tüm ihtişamı ile tarihe tanıklık etmenin vakar ve gururunu taşıyor sanki. Bir dünya mirası olan kadim kentimizin bağrında böylesine bilginler yetiştirmiş, birden çok milletten ve dinden dua edenin manevi hazzını yaşıyor, yaşatıyor. Tarihsel bir hazine bize atalarımızdan miras olarak bırakılmış, bize düşen görev ise bu hazinenin bizden sonraki nesillere ulaştırmaktır.



MİMO GENÇ



BELDA KIRAN - BİLGE YEŞİL

Bitirme heyecanı...

Dicle Üniversitesi Mimarlık Fakültesi ilk mezunlarını verdi. Mühendislik fakültesinden ayrılan fakültemizin mimarlık bölümü son sınıf öğrencilerinin bu dönemki proje konusu geriatri merkeziydi. Bitirme projesi alan öğrenciler bir dönem boyunca sıkı bir çalışma yürüttüler. Zaman

zaman hocalarının da desteğini alarak bir dönemin sonuna geldiler.

Uykusuz geceler, hummalı çalışmalar, fikir arayışları artık sona erdi. Jüri günü gelip çattı. Öğrenciler, hocalarımız Zülküf Güneli, Tuncay Akın, Kamuran Sami, İclal Aluçlu ve Havva Özyılmaz önünde bir dö-

nem boyunca çalışıp hazırladıkları projeleri sundular. Sunum boyunca ter döken öğrenciler dönemin sonunda mutlu sona ulaştılar.

Fakültemiz Dicle Üniversitesi Mimarlık Fakültesi olarak ilk mezunlarını vermişti artık

Darısı diğer öğrencilerin başına...



Tarihin içinde... Kepler havada...



Dün gibi aklımızda okulla tanıştığımız ilk gün. Nasıl da şaşkın şaşkın bakıyorduk etrafımıza. Başımıza geleceklerden habersiz... Kolay değil koskoca 4 yıl geçirdik omuz omuza. Kahkahalarla, gözyaşlarıyla geldik geçiyoruz işte.

Bizim de keplerimiz havalandı sonunda. Hem de tarihin tam ortasında, Keçi Burcu'nda.

Bütün imkansızlıklara rağmen hazırlıklar tamamlandı. Direndik son gecemizde doyusya eğlenmek için...

Heyecanlı bekleyiş, hocalarımızın gurur verici konuşmaları, diploma töreni ve beklenen an! 1... 2... 3... Bütün kepler havada...

Aysel Hocamızın deyimiyle 2006-2010 çiçekleri mezundu sonunda...

