T.C.

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ KENT MERKEZİNDE İMAR PLANLARININ DEĞİŞİMİNİN FİZİKİ MEKANA YANSIMASI, EDİRNE TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Oğuzhan SOLMAZ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MİMARLIK ANABİLİM DALI

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Sennur AKANSEL

EDİRNE- 2021

OĞUZHAN SOLMAZ'ın hazırladığı "**TARİHİ KENT MERKEZİNDE İMAR PLANLARININ DEĞİŞİMİNİN FİZİKİ MEKANA YANSIMASI, EDİRNE TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ**" başlıklı bu tez, tarafımızca okunmuş, kapsam ve niteliği açısından **Mimarlık** Anabilim Dalında bir **Yüksek Lisans tezi** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri :	İmza
Prof. Dr. Sennur AKANSEL	……
Prof. Dr. Suat ÇABUK	……
Doç. Dr. Hatice KIRAN ÇAKIR	……

Tez Savunma Tarihi: 28/12/2021

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları sağladığını onaylarım.

İmza

Prof. Dr. Sennur AKANSEL

Tez Danışmanı ……

Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü onayı

……

Prof. Dr. Hüseyin Rıza Ferhat KARABULUT

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

T.Ü.FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MİMARLIK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DOĞRULUK BEYANI

Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında, tüm verilerin bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini, kullanılan verilerde tahrifat yapılmadığını, tezin akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını, kullanılan tüm literatür bilgilerinin bilimsel normlara uygun bir şekilde kaynak gösterilerek ilgili tezde yer aldığını ve bu tezin tamamı ya da herhangi bir bölümünün daha önceden Trakya Üniversitesi ya da farklı bir üniversitede tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

.... / .... / ....

OĞUZHAN SOLMAZ

Yüksek Lisans Tezi

Tarihi Kent Merkezinde İmar Planlarının Değişiminin Fiziki Mekana Yansıması, Edirne Tarihi Kent Merkezi Örneği

T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü

Mimarlık Anabilim Dalı

ÖZET

Kentler tarım dışı üretimin, hizmet ve sanayi faaliyetlerinin yoğun olduğu alanlardır. Bu faaliyetlerde çalışan nüfusun yönetilebilmesi için sosyal ve ekonomik fonksiyonlara ihtiyaç duyulur, bu fonksiyonların tarihsel süreçte bir araya toplanması tarihi kent merkezini oluşturur. Edirne Kenti'nde de tarihsel süreçte sosyal ekonomik fonksiyonların toplandığı alanlar tarihi kent merkezini oluşturmaktadır.

Kentlerin yapılaşma kurallarının koyulması ve yapılaşan alanların düzenlenmesi imar mevzuatıyla yapılmaktadır. Köklü bir tarihi geçmişi bulunan Edirne Kenti de imar mevzuatı doğrultusunda çeşitli dönemlerde yapılan imar planlarıyla planlanmaktadır. Yapılan planlar doğrultusunda tarihi kent merkezinin de içinde bulunduğu alanlarda yapılaşma kurallara bağlanmış, kent çeperinin izi genişlemiştir.

Bu çalışmada; 1940 ile 2021 yılları arasında hazırlanan imar planlarının kent merkezinin fiziki durumuna etkisi incelenmiştir. Edirne'nin imar planlarına ulaşılarak, planlanan dönemin ve planın uygulaması sonrası dönemin kent fotoğrafları analiz edilerek imar planının fiziksel duruma etkisi irdelenmiştir. Planın uygulanmasında yaşanan aksaklıkların ve gecikmelerin Edirne Tarihi Kent Merkezi'ne yansımaları saptanmıştır.

Tarihi kent merkezinin planlamasında planın uygulanmasında yaşanan gecikmelerin giderilmesi, yapılan saptamaların düzeltilmesi durumunda oluşabilecek fiziki duruma yönelik öneriler verilmiştir.

Yıl : 2021

Sayfa Sayısı : 115

Anahtar Kelimeler : Edirne, Edirne Tarihi Kent Merkezi, Edirne İmar Planı, Kentsel Gelişim

Master Thesis

Reflection of The Change of Zoning Plans in The Historical City Center to The Physical Space, Edirne Historical City Center Example

Trakya University Institute of Natural Sciences

Department of Architecture

ABSTRACT

Cities are areas where non-agricultural production, service and industrial activities are concentrated. Social and economic functions are needed to manage the working population in these activities, and the gathering of these functions in the historical process constitutes the historical city center. In Edirne City, the areas where social economic functions are collected in the historical process constitute the historical city center.

The establishment of the construction rules of the cities and the arrangement of the structures are carried out by zoning legislation. Edirne City, which has a long historical history, is also planned with zoning plans made in various periods in line with the zoning legislation. In line with the plans made, construction in the areas including the historical city center was bound by the rules and the trace of the city border expanded.

In this study; The effect of the zoning plans prepared between 1940 and 2021 on the physical condition of the city center was examined. By reaching Edirne's zoning plans, the city photos of the planned period and the period after the implementation of the plan were analyzed and the physical impact of the zoning plan was examined. The problems and delays in the implementation of the plan have been reflected in Edirne Historical City Center.

Recommendations have been given for the physical situation that may occur if the delays in the implementation of the plan are eliminated in the planning of the historical city center and the determinations made are corrected.

Year : 2021

Number of Pages : 115

Keywords : Edirne, Edirne Historical City Center, Edirne Zoning Plan, Urban Redevelopment

TEŞEKKÜR

Edirne Kenti'nin imar planlarının incelendiği "Tarihi Kent Merkezinde İmar Planlarının Değişiminin Fiziki Mekana Yansıması, Edirne Tarihi Kent Merkezi Örneği" adlı çalışmamın hazırlanmasında bana yardım ve önerileriyle yol gösteren sayın danışman hocam Prof. Dr. Sennur Akansel'e, Edirne Kenti'yle ilgili bilgi birikimini aktaran şehir plancısı Namık Kemal Döleneken'e teşekkür ederim.

Hayatım boyunca desteklerini esirgemeyen annem İkbal Solmaz, babam Hayri Solmaz, kardeşim Begüm Solmaz'a ve tez çalışmamın tüm aşamalarında yanımda olarak, emek veren sevgili eşim Leyla Solmaz'a teşekkürü borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET iv

ABSTRACT vi

TEŞEKKÜR viii

İÇİNDEKİLER ix

ŞEKİL LİSTESİ xi

BÖLÜM 1 1

GİRİŞ 1

1.1.Tezin Amacı/Yan Amaçları 1

1.2.Tezin Özgün Değeri 2

1.3.Tezin Yöntemi 2

BÖLÜM 2 3

KENT MERKEZİ, PLANLAMA, EDİRNE KENTİ ve İMAR PLANLARI 3

2.1.Kent Merkezi Kavramı 3

2.2.Planlama Kademeleri ve Planlamanın Yasal Boyutu 5

2.3.Edirne'nin Tarihsel Gelişimi ve İmar Planları 12

BÖLÜM 3 38

EDİRNE TARİHİ KENT MERKEZİNDE İMAR PLANLARININ DEĞİŞİMİNİN KENT MERKEZİNE ETKİLERİ 38

3.1.Edirne Tarihi Kent Merkezi Çeperi 38

3.2.Edirne Tarihi Kent Merkezinde Uygulanan İmar Planları Doğrultusunda Fiziki Mekan Etkileri 43

3.2.1.1930'lu Yıllara Kadar Kent Merkezi 44
3.2.2.1930-1960 Yılları Arasında Kent Merkezi 48
3.2.3. 1960-1980 Yılları Arasında Kent Merkezi 53
3.2.4. 1980-2000 Yılları Arasında Kent Merkezi 61
3.2.5. 2000-2021 Yılları Arasında Kent Merkezi 65
3.3.Bölüm Sonucu 81
BÖLÜM 4 84
ÇIKARIMLAR IŞIĞINDA ÖNERİLEN ÇÖZÜMLEMELERLE BÖLGENİN OLUŞACAK TAHMİNİ DURUM MODELLEMESİ 84
BÖLÜM 5 90
SONUÇ 90
KAYNAKLAR 94
ÖZGEÇMİŞ 100

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1. Cumhuriyet Dönemi İmar Mevzuatı Sistemi 5

Şekil 2.2. İmar Mevzuatı İşleyiş Süreci 8

Şekil 2.3. İmar Mevzuatındaki Planların Sınıflandırma Haritası 9

Şekil 2.4. 1948 Yılından Günümüze İmar Affı Mevzuatı 11

Şekil 2.5. Edirne'nin Konumu 12

Şekil 2.6. 2.Yüzyıl sonlarında yaklaşık Edirne 13

Şekil 2.7. 13.yüzyıl başlarında yaklaşık hektarlık 100 hektarlık Edirne 13

Şekil 2.8. 15. yüzyıl sonlarında yaklaşık 250 hektarlık Edirne 14

Şekil 2.9. 17. yüzyıl sonlarında yaklaşık 850 hektarlık Edirne 14

Şekil 2.10. 19. yüzyıl sonlarında yaklaşık 750 hektarlık Edirne 15

Şekil 2.11. 19. yüzyıl sonlarında Mehmed Selami Tarafından Çizilen Edirne Haritası 15

Şekil 2.12. 1905 Yılında Çizilen Kaleiçi İmar Planı 16

Şekil 2.13. 1918 Yılı Edirne Haritası 17

Şekil 2.14. Kentin 1937 Yılındaki İmar Planlaması 18

Şekil 2.15. 1940 yılı Eski Cami Yönünden Üçşerefeli Cami'ye Bakış 19

Şekil 2.16. 1940 yılı Üç Şerefeli Cami Önü Meydan Açma Çalışmaları 20

Şekil 2.17. 1946 yılı Egli'nin Planının Yol Açma Çalışmaları sonrası yavaşlaması 20

Şekil 2.18. Gündüz Özdeşin 1951 Yılındaki Kentin İmar Planlaması 21

Şekil 2.19 (a,b). 1950 yılı Özdeş'in Selimiye Çevresinin Yıkılması Gereken Konutları ve Yıkım Sonrasını Görüntüsünü Gösteren El Çizimi Perspektifi 22

Şekil 2.20. 1950 yılı Özdeş'in Etütleri Zamanı Şehrin Ortasından İstanbul Yolu Geçmekte 23

Şekil 2.21. Kentin 1970-1980 yılındaki imar gelişimi 24

Şekil 2.22. 1973 yılı Cengiz Bektaş tarafından çizilmiş Binevler Kooperatifi 1/5000 ilave nazım imar planı ön tasarımı 25

Şekil 2.23. Kentin 1980-1990 yılındaki imar gelişimi 25

Şekil 2.24. Kentin 1990-2000 yılındaki imar gelişimi 27

Şekil 2.25. Kentin 2003 Yılındaki İmar Gelişimi 28

Şekil 2.26. Kentin 2005 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi 30

Şekil 2.27. Kentin 2015 Yılındaki İmar Planlaması 31

Şekil 2.28. Kentin 2015 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi 32

Şekil 2.29. Kentin 2016 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi 33

Şekil 2.30. Kentin 2017 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi 34

Şekil 2.31. Kentin 2017 Yılına Kadar İmar Planlaması ve Planın Önemli Kararları 35

Şekil 2.32. Kentin Tarihi Makroformu Aksonometrik İmar Plan gelişimi 36

Şekil 2.33. Kentin 1970 Sonrası Aksonometrik İmar Plan gelişimi 37

Şekil 3.1. 15. Yüzyıl Edirne Kent Merkezi 39

Şekil 3.2. 16. Yüzyıl Edirne Kent Merkezi 40

Şekil 3.3. 17. Yüzyıl Edirne Kent Merkezi 41

Şekil 3.4. Edirne Selimiye Camii Külliyesi Yönetim Planı 42

Şekil 3.5. Günümüzde Edirne Tarihi Kent Merkezi Çeperi 43

Şekil 3.6. 1930'lu Yıllarda Selimiye Cami Yönüne Genel Bakış 44

Şekil 3.7. 1930'lu Yıllarda Üç Şerefeli Cami Yönüne Genel Bakış 45

Şekil 3.8. 1930'lu Yıllarda Darülfünün Bahçesi 45

Şekil 3.9. 1930'lu Yıllarda Darülfünün Bahçesinden Saat Kulesine bakış 46

Şekil 3.10. 1930'lu Yıllarda Çilingirler Caddesi 46

Şekil 3.11. 1930'lu Yıllarda Saraçlar Caddesi 47

Şekil 3.12. Kentin 1930 Yılı Mevcut Tahmini Durum Modeli 48

Şekil 3.13. 1940 Yılı Egli'nin İmar Planı Modeli 49

Şekil 3.14. 1950'li Yıllarda Egli'nin Planının Uygulanması Sonrası Üç Şerefeli Cami'den Selimiye Cami Yönüne bakış 50

Şekil 3.15. 1950'li Yıllarda Egli'nin Planının Uygulanması Sonrası Selimiye Cami ve Parkına Bakış 50

Şekil 3.16. 1950'li Yıllarda Egli'nin Planının Uygulanması Sonrası Üç Şerefeli Cami'den Saraçlar Caddesi'ne Bakış 51

Şekil 3.17. Gündüz Özdeş'in Planı ile 1918 Yılı Mevcut Durum Karşılaştırması 52

Şekil 3.18. 1951 Yılı Özdeş'in İmar Planı Modeli 53

Şekil 3.19. 1965 Yıllı Üç Şerefeli Cami Parkının Kamyon Parkı Olarak Kullanımı ... 54

Şekil 3.20. 1965 Yıllı Eski Cami Parkının Otobüs Terminali Olarak Kullanımı 55

Şekil 3.21. Yurdanur Sepkin ve Ekibinin Tarihi Çekirdek Kurgusu 55

Şekil 3.22. Yurdanur Sepkin ve ekibinin 1968 tarihli yarışmada 1.lik ödülü alan projesi 56

Şekil 3.23. 1970 Yıllı Tahmis Meydanı 57

Şekil 3.24. 1970 Yıllı Selimiye Parkı İnşaatı 57

Şekil 3.25. 1975 Yıllı Selimiye Parkının Tamamlanmış Hali 58

Şekil 3.26. 1980 Yıllı Şehir Merkezi 58

Şekil 3.27. 1975 Yıllı Pazar Alanı 59

Şekil 3.28. 1975 Yılı Eski Cami önündeki Park Alanı 59

Şekil 3.29. 1980 Yıllı Bedesten Çarşısı Çevresi 60

Şekil 3.30. 1980 Yıllı Londra Asfaltı 60

Şekil 3.31. 1984 Yıllı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması 61

Şekil 3.32. 1984 Yılı İmar Planı Modeli 62

Şekil 3.33. 1990 Yıllı Eski Cami Çevresi 63
Şekil 3.34. 1990 Yıllı Eski Cami Çevresi 63
Şekil 3.35. 1990 yılı Selimiye Cami Dükkanları 64
Şekil 3.36. 1992 Yıllı Bedesten Çarşısı Çevresi 64
Şekil 3.37. 2005 Yıllı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması, ... 65
Şekil 3.38. 2005 Yılı İmar Planı Modeli 66
Şekil 3.39. 2007 Yılı Saraçlar Caddesi Kuzey Yönünden Bakış 66
Şekil 3.40. 2007 Yılı Saraçlar Caddesi Güney Yönünden Bakış 67
Şekil 3.41. 2007 Yılı Çilingirler Caddesinden Saraçlar Caddesine Bakış 67
Şekil 3.42. 2007 Yıllı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması 68
Şekil 3.43. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Cephe Sülietleri 69
Şekil 3.44. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Tescilli Yapı-Yeni Yapı Cephe Görüntüsü 69
Şekil 3.45. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Tescilli Yapı Cephe Görüntüsü 70
Şekil 3.46. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Yeni yapı Cephe Görüntüsü 70
Şekil 3.47. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Reklam Panoları Cephe Görüntüsü 70
Şekil 3.48. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Mevcut Cephe Görüntüsü 71
Şekil 3.49. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Araç Trafik Yoğunluğu 71
Şekil 3.50. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi 72
Şekil 3.51. 2007 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı Modeli 72
Şekil 3.52. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası 73
Şekil 3.53. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası 73

Şekil 3.54. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası 74

Şekil 3.55. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası 74

Şekil 3.56. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi 75

Şekil 3.57. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi 76

Şekil 3.58. 2015 Yıllı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması 77

Şekil 3.59. 2015 Yılı İmar Planı Modeli 78

Şekil 3.60. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları 78

Şekil 3.61. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları 79

Şekil 3.62. Selimiye Cami Çevresinin Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları Kapsamında Çevrelenmesi 79

Şekil 3.63. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları Kapsamında Belediye Dükkanlarının Yıkılması 80

Şekil 3.64. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Çalışmaları 80

Şekil 4.1. 1940 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu 85

Şekil 4.2. 1951 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu 86

Şekil 4.3. 1968 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu 87

Şekil 4.4. 2007 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu 88

Şekil 4.5. Tahmini Durum Modeli 89

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Edirne sahip olduğu nehirler ve verimli topraklar nedeniyle tarih boyunca çok sayıda savaş geçirmiş ve farklı medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Bu medeniyetler kenti toplumun ihtiyaçları doğrultusunda yeni yapılar inşa ederek imar etmiş, güzelleştirmiştir. Kentin tarih boyunca geçirdiği evrelerde ticari ve yönetim fonksiyonuna hizmet eden alanlar tarihi kent merkezini kısaca tanımlamaktadır. Kent merkezi kavramı ışığında dünyada var olan tarihi kent merkezlerinin oluşumu farklılık göstermektedir. Tarihi kent merkezlerinin gelişimi ülkelerin planlama stratejileri ve yasaları ışığında olur. Ülkemizde şehirlerin planlanmasına cumhuriyetin ilanından sonra başlanmıştır. Kentlerin planlanması var olan planlama kademeleri ve yasalarla yapılmaktadır. Uygulanan bu planlama kademeleri vasıtasıyla şehirler ve kent merkezleri gelişir ve dönüşür. Edirne kenti de tarihsel süreçte oluşan makroformu ve uygulanan imar planlarıyla birlikte günümüz formuna ulaşmıştır. Bu bağlamda; Edirne tarihi kent merkezinin fiziki durumunun yapılan imar planları neticesinde değişimi irdelenmiştir.

1.1. Tezin Amacı/Yan Amaçları

Çalışma; ülkemizdeki planlama yaklaşımı ve yasalar ışığında Edirne kentinin imar planları analiz edilerek, tarihsel süreç içerisinde Tarihi Kent Merkezi'nin izi saptanarak yapılan planlamanın kent merkezi üzerindeki fiziksel değişimini incelemeyi

amaçlamıştır. Bu amaç doğrultusunda Edirne kent merkezinin fiziksel gelişim süreçlerini saptamaya yönelik bir çalışma yapılmıştır.

1.2. Tezin Özgün Değeri

Edirne ve Edirne Kent Merkezi'nin komşu mahalleleri ile ilgili tez ve makale çalışmaları bulunmasına rağmen Edirne Tarihi Kent Merkezi'nin imar planları üzerinden fiziksel değişiminin saptanmasına yönelik bir çalışma bulunmamaktadır. Edirne Tarihi Kent Merkezi'nde yapılan imar planlamalarıyla oluşan fiziki durumun yapılacak imar planı modelleri ve dönemin fotoğraflarıyla ele alınması fiziki durumun değişiminin daha net gözükmesine imkan sağlayacaktır. Ayrıca kentlinin değişen ihtiyaçları ve gelişen teknoloji doğrultusunda zamanında planlamada yaşanan gecikmelerin getirdiği fiziksel etkiler çalışmada yer alacaktır.

1.3. Tezin Yöntemi

Çalışmada Edirne Belediyesi'nden Edirne'nin imar planlarına ulaşılarak, konuyla ilgili yazılı kaynak makaleler ve tezlerden yararlanılmış, alan çalışması yapılarak fotoğraflanmış ve literatür taramasıyla dönemin fotoğraflarına ulaşılmıştır. Temin edilen fotoğraflar ve imar planları doğrultusunda modelleme çalışması yapılarak dönemin fiziksel durumu belirlenmiştir. Elde edilen veriler ışığında kent merkezinin planlamasında alınan kararların uygulanmasında yaşanan gecikmelerin doğru çözümlenmesi durumunda oluşacak fiziksel duruma yönelik öneri geliştirilmiştir.

BÖLÜM 2

KENT MERKEZİ, PLANLAMA, EDİRNE KENTİ ve İMAR PLANLARI

2.1. Kent Merkezi Kavramı

Kentler tarım dışı üretimin, hizmet ve sanayi faaliyetlerinin yoğun olduğu alanlardır. Hizmet ve sanayi faaliyet çeşitleri ve bu faaliyet çeşitlerinde uzmanlaşmanın en yüksek düzeyde olduğu, yeni meslek ve ürün çeşitlerinin oluştuğu aynı zamanda bunların yönetildiği ve kontrol edildiği politik ve kültürel alanlar olarak tanımlanabilir (Sepetçi, 2007).

Kent merkezi kavramı kentsel ve merkeziyet kavramlarının birbirleriyle kurduğu bağdan oluşmuştur. Kentsel kavramı kentin yönetim organizasyonunun, nüfus yoğunluğu ile birlikte oluşturduğu özellikleri temsil eder. Kentsel alanlar, nüfus yoğunluğunun yönetiminin yapılabilmesi için ihtiyaç duyulan birimler ve ekonomik, sosyal fonksiyonları barındırır. Bir kurumun veya bir fonksiyonun var olduğu yerler merkeziyet kazanmaya başlamaktadır. Başarılı ve sürekli merkeziyet çevredeki farklı büyüklükteki alanlara hizmet eden fonksiyonların gruplanmasına yol açar. Bu gruplama merkezde meydana gelir. Kentsel merkeziyet bir alanda toplanmış merkezi fonksiyonların fazlalığından oluşur (Güzelsoy, 2008).

Nitelenen tüm hususlar esas olarak kent merkezinde ortaya çıkar. Bu bağlamda kent merkezleri gündüz nüfusu faaliyetlerinin ve yüz yüze iletişimin fazla olduğu, alınan kararların, yapılan işin ve yaratılan değerin yüksek olduğu, ulaşım, inşaat ve

altyapı ağlarının yoğun olduğu, arazi değerlerinin en yüksek olduğu alanlar olarak tanımlanabilir (Bademli, 2000).

Kentlerde kent merkezlerinin yanı sıra alt merkezlerde bulunabilir. Kentlerde bölgeler, mahalleler ve sokaklar gibi birçok farklı alt merkez vardır. Kent merkezleri alt merkezlerin bağlı olduğu en üst kademedir. Kent merkezleri birçok kent fonksiyonun iç içe geçtiği alanlardır. Kentsel merkezlerin kademelendirilmesi ülke planlaması bakımından ağırlıklı bir konudur. 1860'larda yayınlanan Thunen teorisinde, tarım alanlarının homojen dağılımını "pazar" merkezleriyle sağlamaktan bahsedilmiştir. Günümüzde nüfus artışıyla işbölümünde oluşan değişiklikler ve endüstrileşme sebebiyle işyerleri çeşitlenmiş ve sayıları artış göstermiştir. Kent merkezi düşüncesi sanayi ve hizmet sektörü kavramlarının en yoğun olduğu alanlar içinde uygundur (Güzelsoy, 2008).

Kent merkezleri kentlerin tarihi belleklerini oluşturmaktadır, kentin geçirdiği evreler ve izlerini yansıtırlar. Bir kenti kent merkezlerine bakarak tanımlamak ve anlamak mümkündür. Kent merkezinin sınırları konut alanı, sanayi alanı, kentsel alanlar gibi net değildir. Başta ticaret fonksiyonları olmak üzere kişisel, profesyonel, ticari ve kurumsal hizmetlerin iç içe geçtiği alanlardır. Bu etmenler nedeniyle kent merkezlerine konut dışı fonksiyonların yoğunlaştığı alan anlamıyla merkezi iş alanı demek ve bu alanın sınırlarını parsel/bina oranı, ulaşılabilirlik gibi etmenlerle kentsel mekanın özelliklerini dikkate alarak çizmek daha doğrudur (Bademli, 2000; Sepetçi, 2007).

Tarihi kentlerin merkezlerinin konumlanması kentlerin sahip olduğu doğal kaynaklarla ilişkilidir. Sanayi devriminde hammaddeye yakın kentler önemli ticaret yolları üzerinde yer almaktadır. Newcastle, Liverpool, Glasgow, Chicago gibi şehirlerin merkezleri deniz, nehir gibi suyolları, karayolu, demiryolu ve enerji kaynaklarına yakın konumlanmışlardır (Sepetçi, 2007).

2. Dünya Savaşı sonrasında metropollerin hem ekonomik olarak gelişmesi, hem de kent ulaşımında ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanmasıyla hizmet sektörü hızla gelişmiş ve şehir merkezleri hızla dönüşmüş ve gelişmiştir (Dökmeci, 1993).

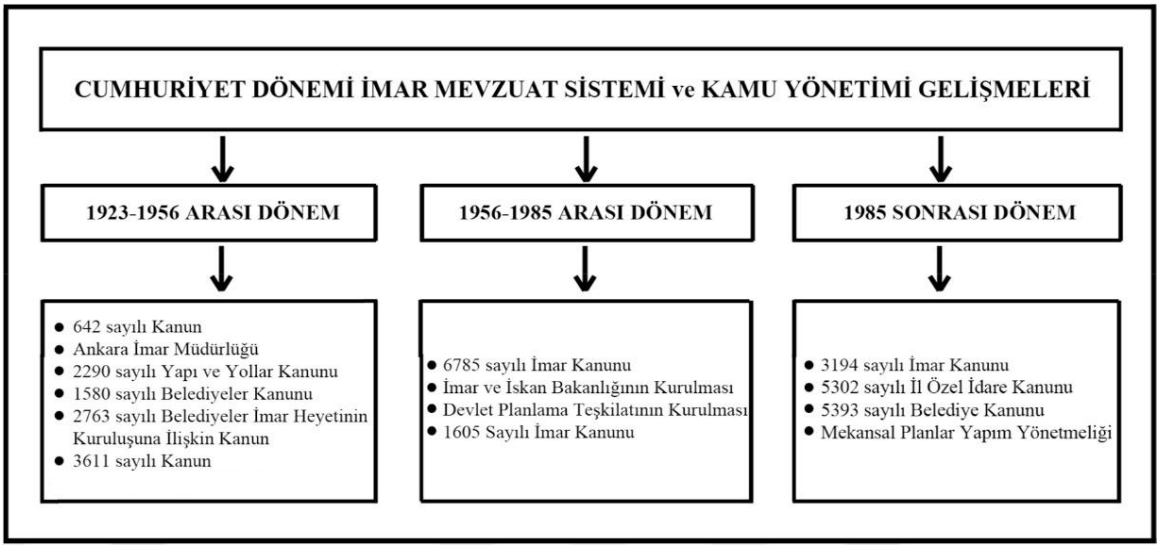
Kentlerde 19. yüzyılın ortalarına kadar ulaşım yaya olarak sağlanmış, bu durum yüksek yoğunluklu, dar caddeleri bulunan kentleri oluşturmuştur. 19. Yüzyılın ortalarından itibaren toplu ulaşımın oluşmaya başlaması kent çeperlerini genişletmeye

başlamıştır. Şehirler ulaşım güzergahının üzerinde gelişmeye başlamışlardır. Ulaşım araçlarının merkezi noktası kent merkezi haline gelmeye başlamıştır. Bu dönemle birlikte merkez çevresindeki konut alanlarının yerini işyerleri almaya başlamıştır (İBB, 2002).

2.2. Planlama Kademeleri ve Planlamanın Yasal Boyutu

Tarihi kentlerin gelişimini anlayabilmek için planlamaya Cumhuriyet öncesi dönemden itibaren bakmak gerekir. Osmanlı Devletinde planlamayı sağlamak amaçlı ilk kanun 1848 yılında Ebniye Nizamnamesi adıyla çıkarılmıştır. Bu kanun İstanbul içerisindeki yolların ve sokakların genişliklerini, yeni yapılacak binalara ruhsat verme yöntemlerini, bina yüksekliklerini düzenlemek ve kamulaştırma uygulamarının yapılabilmesi amacıyla çıkarılmıştır. 1877 yılından itibaren ülke sınırlarındaki tüm belediyelerde uygulanmaya başlamıştır. 1882 yılında altyapının ve yolların düzenlenmesinde uyulacak temel ilkeleri belirleyen Ebniye Kanunu yasalaşmıştır. Osmanlı Devletinin ilk imar kanunu olan bu kanun ile belediyelere yeni açacakları yol ve sokakların haritalarını yaptırma zorunluluğu getirilmiştir (TBMM., 1933; Uzun, 2016; Kalabalık, 2017).

Cumhuriyet Dönemiyle birlikte savaştan çıkan ülkenin imarla ilgili yasal düzenlemeleri, savaşta hasar gören veya yıkılan yapıların onarımı ve mülk sahiplerinin haklarını korumayla alakalı olmuştur (Uzun, 2016). Şekil 2.1'de Cumhuriyet dönemi imar mevzuat ve yasal düzenlemeleri gruplanarak yer almaktadır.



Şekil 2.1. Cumhuriyet Dönemi İmar Mevzuatı Sistemi, (Palamutoğlu, 2019)

İmar yasalarıyla ilgili ilk düzenleme Osmanlı'da var olan Ebniye Nizamnamesinin devamı niteliğini taşıyan 642 sayılı Kanun çıkarılarak yapılmıştır. Bu kanunla savaş sonrası yıkılan ve yangınlardan dolayı hasar gören yapı alanları tarla sayılmış ve heyet tarafından belirlenen arsa değerleri maliklere bono olarak verilmiştir. Yeni imar planı hazırlanması ve bu planlanan alanların arsa olarak satılması kararlaştırılmıştır (Uzun, 2016).

Ankara'nın başkent olarak belirlenmesinin ardından artan nüfusun ve kent planlamasıyla ilgili problemlerin çözüme kavuşturulması amacıyla 1928 yılında çıkarılan yasayla Ankara İmar Müdürlüğü kurulmuştur. Bu müdürlük kentin halihazır haritalarını hazırlamak ve bu haritalara uygun imar planı hazırlamakla görevlendirilmiştir. Bu yıllardan itibaren kent planlamasıyla ilgili ardı ardına birçok yasa yürürlüğe konmuştur. Ortaya çıkan değişim ve dönüşüm planlamanın kurumsal yapıyla günümüze ulaşmasına öncülük etmiştir (Geray, 2000).

Ankara için hazırlanan imar planı çalışmaları sırasında deneyimler kazanılmıştır. Bu deneyimlerle birlikte imar planlarının hazırlanması sırasında yeni yol açılması gerekliliği ve yolların düzenlenmesi ihtiyacından dolayı 1933 yılında Yapı ve Yollar Kanunu düzenlenmiştir. Bu 2290 sayılı kanun ile çağın şehircilik anlayışlarına uygun haritaların hazırlanması, yeni yapılara ruhsat verilmesi ve fenni mesuliyet gibi zorunluluklar getirilmiştir (Yapı Yollar Kanunu, 1933).

Ülkemizde 1950'lerden itibaren artan sanayi yatırımları sonucunda köyden kente göç teşvik edilmiş ve kentlerin nüfusları hızla artmaya başlamıştır. Bu durum sonucunda belediyeler imar planlarını hazırlama aşamasında yavaş kalmışlardır. Mevcut planlar sürekli tadilat yapılarak düzenlenme yapılma yoluna gidilmiştir. Yeni imar alanlarının oluşturulması gerekliliği neticesinde 1956 yılında 6785 Sayılı İmar kanunu çıkarılmıştır. Bu kanunla birlikte imar uygulamalarındaki ağırlıklı yetki merkezi yönetimlere verilmiştir. 1960 yılında merkezi yönetimin planlama faaliyetlerini kurumsal yapıda bölgeye yayabilmesi için Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur (Keleş, 2011; Öz, 2011).

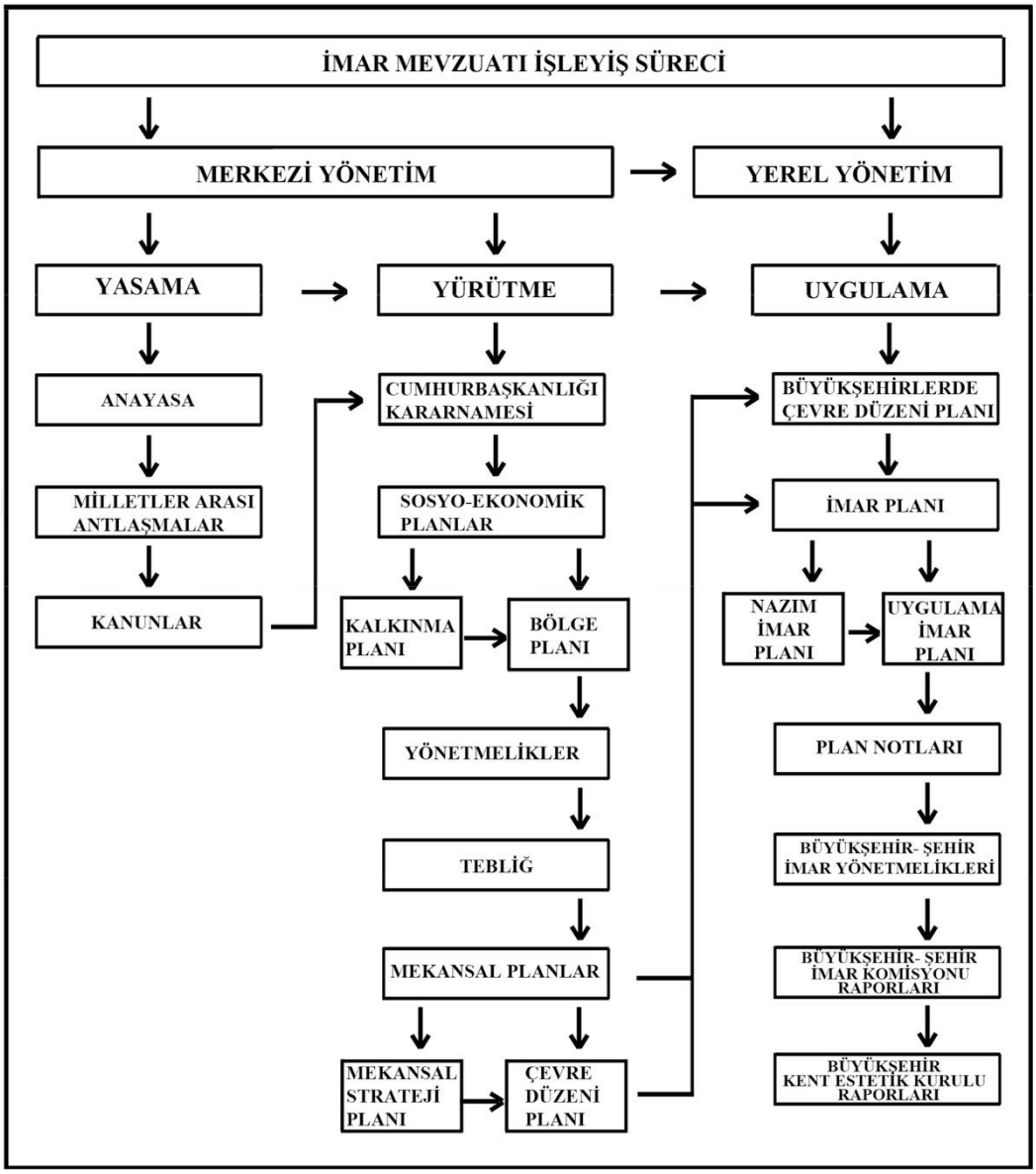
Eski eserlerin korunmasıyla ilgili 1710 sayılı ilk kanun 1973 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla birlikte eski eser, sit, tarihi sit tanımları yapılmıştır. Eski eserlerin çevreleriyle birlikte ele alınarak tescil edilmesi ve korunması kararlaştırılmıştır. 1710

sayılı kanun 1983 yılında yerini 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na bırakmıştır. Bu kanun ile birlikte korumayla ilgili tanımlar genişletilmiş ve korumanın etkileme alanıyla birlikte ele alınarak bütüncül bir anlayışla yapılması amaçlanmıştır (Mısırlı,2014).

1985 yılından itibaren 6785 sayılı imar kanunu yürürlükten kaldırılarak 3194 sayılı imar kanunu yürürlüğe alınmıştır. Bu kanununla birlikte 6785 sayılı yasada merkezi yönetimlere verilen imar planlama yetkisi belediyelere devredilmiştir. Devlet kademelerindeki bürokrasiyi azaltmak amaçlı yapılan değişiklikle birlikte sorunların kaynağından ve hızlı çözümlenmesi amaçlanmıştır (Keleş, 2011).

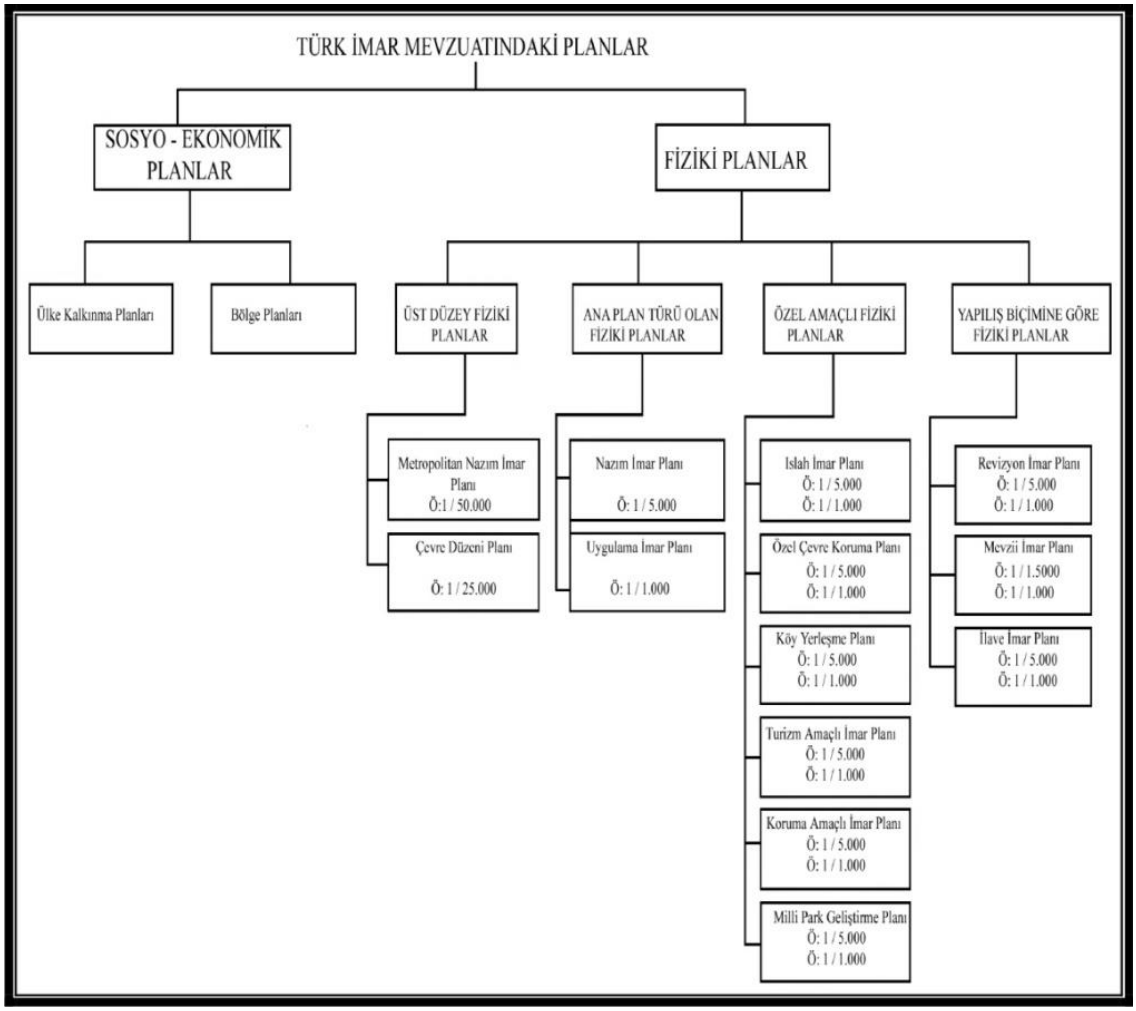
2005 yılında 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Kanunu çıkarılmış, ilgili kurullarca sit alanı olarak tescil edilen bölgelerde bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restorasyon yapılarak canlandırma amaçlanmıştır. Bu kanunun uygulanmasıyla birlikte tarihi yapılar koruma planlarına uygun olarak turizm işlevi yoğunluklu olmak kaydıyla yeniden işlevlendirilmeye gidilmiş ve çöküntü bölgesi olmaları engellenmeye çalışılmıştır (Ayten, 2015).

Ülkemizde imar mevzuatının planlama kademeleriyle birlikte işleyişi belli yasalarla sağlanmaktadır. Alt planın üst planlara uyması gerekliliği gibi yönetmelik ve hükümlerinde Şekil 2.2 gözüken işleyişe uygun olarak kanuna ve anayasaya uyması gerekmektedir.



Şekil 2.2. İmar Mevzuatı İşleyiş Süreci, (Palamutoğlu, 2019)

İmar mevzuatı çerçevesinde uygulanan planlama anlayışında planları planlama kademelenmesine göre iki grupta sınıflandırmak mümkündür. Bu sınıflandırma sosyo-ekonomik planlar ve fiziki planlar olarak ikiye ayrılır (Şekil 2.3). Sosyo-ekonomik planları oluşturan planlar; ülke kalkınma planları ve bölge planları olarak sınıflandırılabilir. Fiziki planları oluşturan planlar; yerel ölçek üzerinde çevre düzenleme planları ve yerel ölçekte imar planları olarak sınıflandırılabilir (Ünal, 1991).



Şekil 2.3. İmar Mevzuatındaki Planların Sınıflandırma Haritası, (Ünal, 1991)

Fiziki planlama yapılarak yerleşim alanları sınırlandırılır ve yapılaşmanın yasalara uygun yapılması düzenlenir. Çevre düzenleme ve imar planları ile planlama alanının fiziki özelliklerinin düzenlenmesi amaçlanır. İmar planları yerleşme alanlarının plan, çevre, sağlık ve fen şartlarına uygun düzenlenmesi amacıyla yapılan fiziki planlamanın ana elemanıdır (Şengün, Üstündağ, 2011).

Çevre düzeni planları, kentsel ve kırsal gelişmenin ihtiyaçları olan konut, sanayi, turizm ve tarım işlevlerine hizmet edecek alanlarla, doğal ve kültürel değerleri oluşturan alanlar arasında koruma ve kullanım dengesini sağlayarak arazi kullanımlarını planlamak amacıyla oluşturulan planlardır. Çevre düzeni planları ağırlıklı olarak 1/25.000 ölçekte yapılırlar. Yapılaşma şartlarının belirlendiği imar planları çevre düzeni planında belirlenen arazi kullanım işlevi esas alınarak yapılırlar (Şengün, Üstündağ, 2011).

İmar planları hazırlanarak yerleşimin yaşam kalitesini arttırmak, sosyo-kültürel ihtiyaçlarını güvenli ve sağlıklı bir çevrede karşılamalarını sağlamak amaçlanır. Bu amaç doğrultusunda yerleşimin tarihi, fiziki, sosyal, ekonomik ve demografik yapısını gösteren araştırma ve veriler ışığında arazi kullanımları, koruma ve kısıtlama kararlarını içeren pafta, notlar ve rapor imar planlarını oluşturur. Nüfusu 10.000 üzerinde olan yerleşimlerin 3194 sayılı imar kanununa göre imar planı yapmaları zorunludur. İmar planları nazım imar planı ve uygulama imar planı olarak ikiye ayrılır. Nazım imar planı ile arazilerin genel kullanım biçimleri, tahmin edilen nüfus yoğunlukları, yerleşim alanlarının gelişim yönü ve büyüklüğü, ulaşım sistemleri gibi maddeler gösterilerek raporla açıklanır. Nazım imar planı uygulama imar planlarına altlık oluşturarak yerleşimin ana dokusunu oluştururlar, kesin sınır belirtmezler. Uygulama imar planı, nazım imar planı kararlarına göre halihazır haritalar üzerine çizilen, yapı adalarının yoğunluğunu ve düzenini, yolları ve uygulama etaplarını gösteren planlardır. 1/1000 ölçekte çizilen uygulama imar planları ile sahanın kat yüksekliği, arazi yapılaşma şartları, yol genişlikleri gibi yapılaşma özellikleri belirlenir (Şengün, Üstündağ, 2011).

İmar planları yapılış amaçlarına göre revizyon imar planı, ilave imar planı ve mevzi imar planı olmak üzere üçe ayrılırlar. Revizyon imar planı, nazım imar planı veya uygulama imar planının çeşitli nedenlerle düzenlenmesi gerekliliği durumunda, planın bir bölümünün veya tamamının yenilenmesiyle oluşan planlardır. İlave imar planı, mevcut imar planının gelişme alanları ihtiyacına cevap veremediği durumlarda, mevcut imar planı kararlarına uygun ve bütünlük sağlayacak biçimde hazırlanmış planlardır. Mevzi imar planı, uygulama imar planının kapsadığı alanın dışında, mevcut yerleşim alanıyla etkileşimde bulunan kırsal alanın kentsel kullanıma dönüştürülmesine çok hızlı çözüm getirmek amacıyla oluşturulan plandır. Bu plan ile sosyal, teknik ve altyapı ihtiyaçları kentin bütünü düşünülmeden, kendi içinde karşılanacak biçimde planlanır (Şengün, Üstündağ, 2011).

Ülkemizde 1948 yılından itibaren kentlerde hızlı nüfus artışının etkisiyle imar yasaları ve imar planlarına aykırı yapılaşma artmıştır. Bu yıldan günümüze yirmiden fazla imar affı içerikli kanun çıkarılmıştır (Şekil 2.4). Çıkarılan her kanunla bir önceki kanunun kapsamı genişletilmiştir. 1948, 1949, 1953, 1959, 1966, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, 2001, 2012, 2015, 2018 tarihlerinde çıkarılan kanunların ana konusu

gecekondu alanlarının ruhsatlandırılması, ruhsatsız yapılar ve yapı eklerinin yasallaştırılması olmuştur (Tercan, 2018).

	Sayı	Kanunun Adı	Yayımlandığı Resmî Gazete	
			Tarihi	Sayı
1	5218	Ankara Belediyesine, Arsa ve Arazisinden Belli bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın ve Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanun	22.06.1948	6938
2	5228	Bina Yapımını Teşvik Kanunu	6.07.1948	6950
3	5431	Ruhsatsız Yapıların Yıktırılması ve 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 13. Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun	11.06.1949	7230
4	6188	Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun	29.07.1953	8470
5	7367	Hazineden Belediyelere Devredilecek Arazi ve Arsalar Hakkında Kanun	29 / 07 / 1959	10265
6	775	Gecekondu Kanunu	30.07.1966	12362
7	2805	İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Olarak Yapılan Yapılara Uygulanacak İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanunu'nun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun	21.03.1983	17994
8	2981	İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanunu'nun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun	08 / 03 / 1984	18335
9	3290	24.2.1984 tarih ve 2981 sayılı Kanun'un Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesi Hakkında Kanun	07 / 06 / 1986	19130
10	3366	3290 Sayılı Kanun ile Değişik 2981 Sayılı Kanun'un Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine İlişkin Kanun	26 / 05 / 1987	19471
11	3414	775 Sayılı Gecekondu Kanunu'nun Bazı Hükümlerinin Değiştirilmesi Hakkında 3.5.1985 tarih ve 247 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin İki Maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair 16.8.1985 tarih ve 250 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun	11 / 03 / 1988	19751
12	4706	Hazineye ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi Hakkında Kanun	18.07.2001	24466
13	4833	2003 Malî Yılı Bütçe Kanunu (Md.51-ö)	31.03.2003	25065
14	5027	2004 Malî Yılı Bütçe Kanunu	24.12.2003	25330
15	5377	Türk Ceza Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (Md.184)	8.07.2005	25869
16	5398	Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun	21 / 07 / 2005	25882
17	5784	Elektrik Piyasası Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun	26.07.2008	26948
18	6306	Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun	31.05.2012	28309
19	6639	Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (Md.38)	15 / 04 / 2015	29327
20	7143	Vergi ve Diğer Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun	18.05.2018	30425

Şekil 2.4. 1948 Yılından Günümüze İmar Affı Mevzuatı, (Tercan, 2018)

2.3. Edirne'nin Tarihsel Gelişimi ve İmar Planları

Marmara Bölgesi'nin batısında yer alan Edirne, Trakya Bölgesi'nde Ergene havzasında bulunmaktadır (Şekil 2.5). Bir sınır kenti olan Edirne, batıda Yunanistan, kuzeyde Bulgaristan ile komşudur. Şehir doğuda Tekirdağ, Kırklareli ve Çanakkale illeri ile çevrili olup yaklaşık yüzölçümü 6000 km², deniz seviyesinden yüksekliği 40 metredir. Şehrin geniş bir kısmını plato ve ovaların oluşturmasının yanında farklı yükseklikte dağ, tepeleri de bulunmaktadır.

Edirne üçü merkezden geçen dört nehire sahiptir. Bunlar Meriç, Tunca, Arda ve Ergene Nehirleridir. Kentte karasal iklim etkileri hakimdir. Bunun yanında akdeniz ikliminin etkilerine de rastlamak mümkündür.

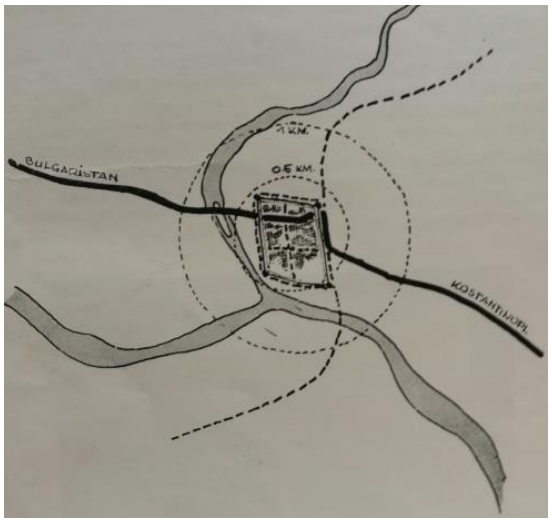


Şekil 2.5. Edirne'nin Konumu (Google Earth, 2019)

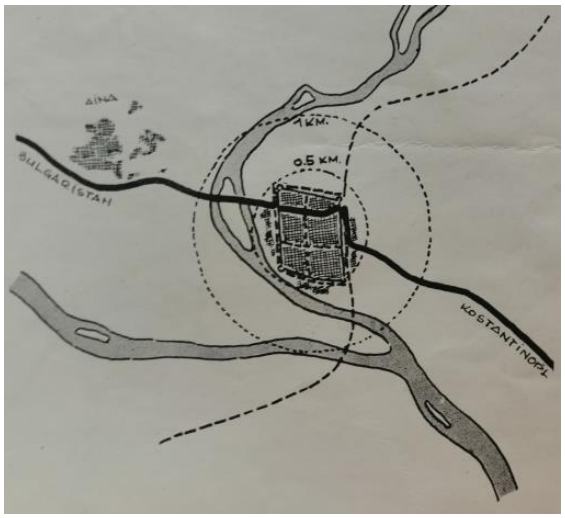
Edirne kentinin geçmişi Milattan Önce 7. yüzyıla dayanmaktadır. Rıfat Osman'a göre Karadeniz üzerinden Tuna boylarına geçen Türk kabilesi Trakların, bu kısma yerleşmesi ile bugünkü Edirne'nin bulunduğu yerde 'Öski Damak' şehrini kurduğu kabul edilmektedir (Osman, 1994). Osman Nuri Peremeci'nin Edirne Tarihi adlı kitabında Uskidama şehrinin Bulgaristan'ın Üsküdar köyü olduğu, Edirne'yi Trak

kabilelerinin en büyüğü Odrisler'in Meriç'in Tunca ile birleştiği yerde kurduğu yer almaktadır (Peremeci, 1939).

Edirne M.S. 46 yılında tüm Trakya ile birlikte Roma'nın hakimiyeti altına girmiştir. M.S. 117-137 yıllarında Roma İmparatoru olan Hadrianus, bugünkü Edirne şehrini güzelleştirmiş ve hamamlar, binalar inşaa ettirerek imar etmiştir (Şekil 2.6). Bunlardan dolayı şehrin adı Hadrianopolis olarak adlandırılmıştır. Şehir Bizans döneminde önemli bir merkez noktası haline gelmiştir. Stratejik konumundan dolayı farklı dönemlerde Bulgar ve Slav İmparatorlukları tarafından istilalara uğramıştır (Özdeş, 1951; Peremeci, 1939).



Şekil 2.6. 1.yüzyıl sonlarında yaklaşık hektarlık Edirne, (Özdeş, 1951)



Şekil 2.7. 13.yüzyıl başlarında yaklaşık 100 hektarlık Edirne, (Özdeş, 1951)

Edirne 1361 yılında 1.Murat'ın hükümdarlığında Osmanlı'nın hakimiyetine geçmiştir. Kent fethedildiğinde Kaleiçi bölgesindeki mahallelerden oluşmakta olup, Osmanlı egemenliğinden sonra gelişimi hızlanmıştır. Aynı yıl Saray-i Atik'in inşaası ile Türk kimliğini kazanan Edirne oluşurken şehir kale dışında da gelişmeye başlamıştır (Şekil 2.8). Osmanlı'nın mahalle ve semt gelişimi imaretler vasıtasıyla olmuştur. Edirne'de dokuz imaret yapılmış, bu imaretler etrafında mahalleler kurulmuştur. İlk imaretler nehir etrafında kurulmuştur. 14. yüzyıl sonlarında Eski İmaret (Yıldırım), 15.yüzyıl ilk yarısında Orta İmaret (Gazi Mihal) ve 15. yüzyıl sonlarında Yeni İmaret (II. Beyazıd İmareti) kurulmuştur. Yüzyıllar boyunca yeni yapılarla imar edilerek, 16. ve 17. yüzyıllarda Avrupa'daki büyük kentler arasına girmiştir (Şekil 2.9) (Onur, 1990).



Şekil 2.8. 15. yüzyıl sonlarında yaklaşık 250 hektarlık Edirne, (Özdeş, 1951)



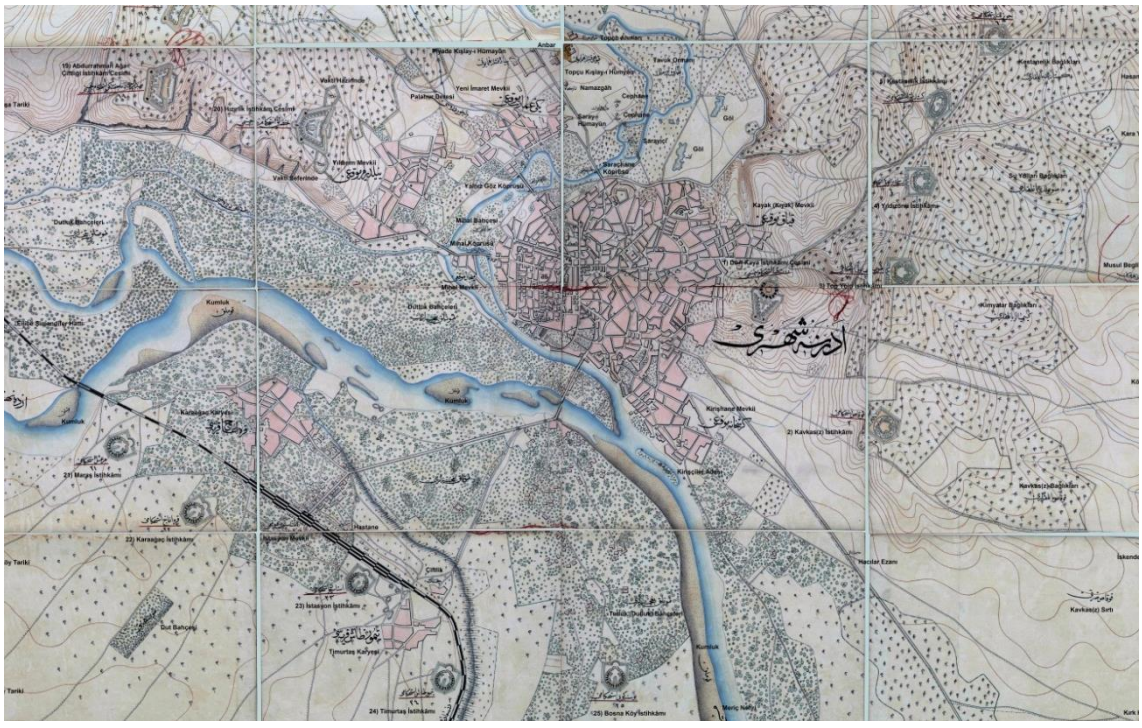
Şekil 2.9. 17. yüzyıl sonlarında yaklaşık 850 hektarlık Edirne, (Özdeş, 1951)

19. yüzyılda Osmanlı'nın girdiği savaşların etkileri şehirde hissedilmiştir. Osmanlı-Rus savaşı, Meriç, Arda ve Tunca nehirlerinin taşkınları, taşkınlar sebebiyle oluşan salgın hastalıklar, Kırım Savaşı ve 2.Osmanlı-Rus Savaşı kentteki tahribatı arttırmıştır (Şekil 2.10) (Özdeş, 1951).



Şekil 2.10. 19. yüzyıl sonlarında yaklaşık 750 hektarlık Edirne, (Özdeş, 1951)

1885 yılından sonra kentin etrafında askeri alanlar oluşturulmaya başlanmıştır. Bu yıllarda Mehmed Selami Bey tarafından askeri amaçlı çizilen haritada merkezi çevreleyen tabyalar gözükmektedir (Şekil 2.11). Haritada kent merkezi, Edirne Sarayı, demiryolu ve Karaağaç istasyonu net bir şekilde okunmaktadır (Özdeş, 1951).



Şekil 2.11. 19. yüzyıl sonlarında Mehmed Selami Tarafından Çizilen Edirne Haritası, (Edirne Belediyesi, 2020)

1903 yılında Edirne'de Kaleiçinde büyük bir yangın çıkmıştır. Ağustos ayında çıkan bu yangında Kaleiçinin iç mahalleleri yanmıştır. Çıkan yangından sonra 1905 yılında dönemin belediye başkanı Dilaver Bey tarafından batı ülkeleri gibi bir planlama yapılması istenmiş ve Kaleiçini kapsayan imar planı yaptırılmıştır (Şekil 2.12) (Onur, 1990).

Planda adalar giridal akslarla oluşturulmuştur. Ana yollar diğer yollardan genişlik farkı göstermektedir. Bu planda üç adet rekreasyon alanı oluşturulmuştur (Onur, 1990).



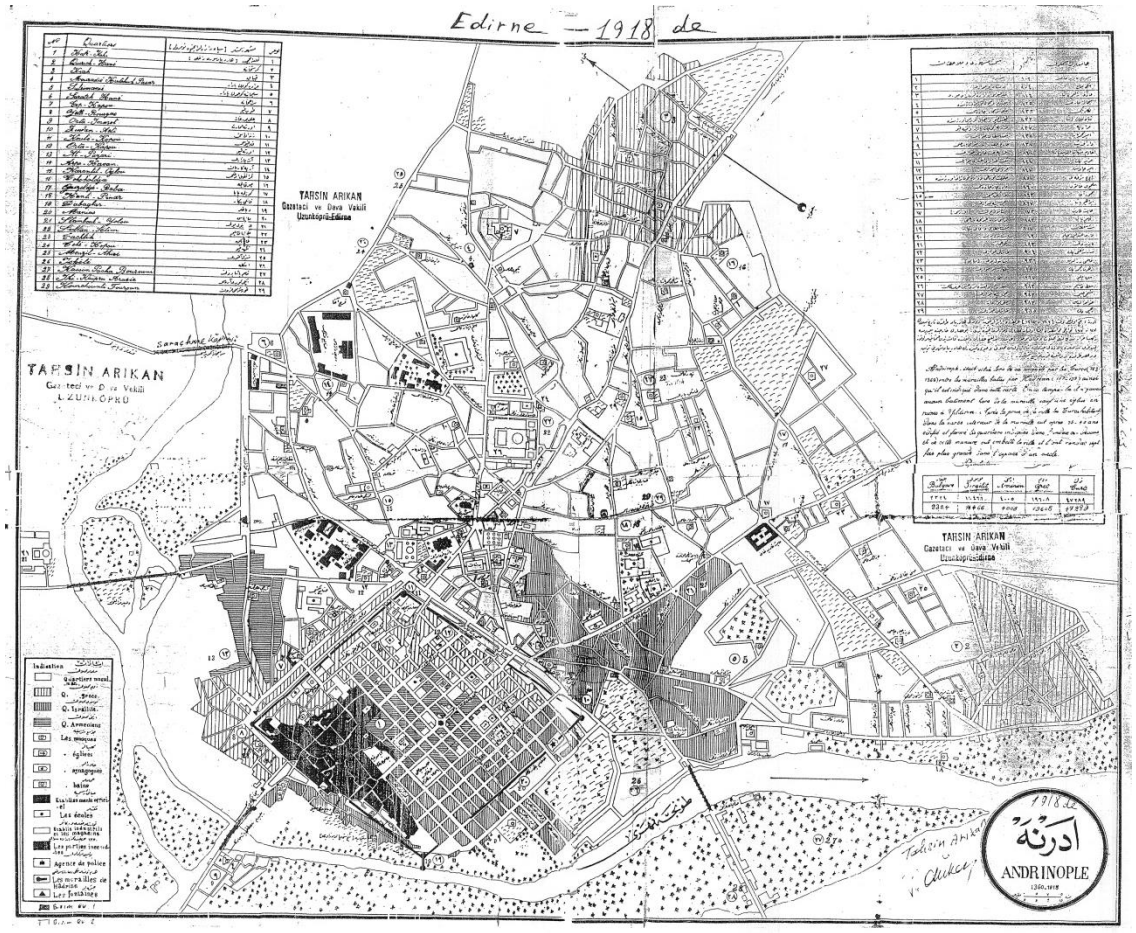
Şekil 2.12. 1905 Yılında Çizilen Kaleiçi İmar Planı, (Edirne Belediyesi, 2020)

Kaleiçi Planı'nın hazırlanmasının ardından Balkan Savaşları başlamıştır. 1912-1913 yıllarında yaşanan savaşın ardından şehir yıkıma uğramış ve işgal edilmiştir. 10

Ağustos 1913 tarihinde şehir tekrar Türk hakimiyetine geçmiştir. Bu durumlar sonucunda kent nüfusu azalmıştır (Özdeş, 1951).

1918 yılında çizilen harita cumhuriyetten önceki dönemde imar planlamasının başlamadığı Edirne'nin yapılaşma durumunun anlaşılması açısından önemlidir (Şekil 2.13). Haritada yapılar, lejantlarda gruplandırılmıştır.

Cumhuriyet sonrasında imar planları oluşturularak kentler planlanmaya başlamıştır. Bu döneme kadar olan haritalar kentin gelişimi ile ilgili referans vermeleri açısından önemlidir.

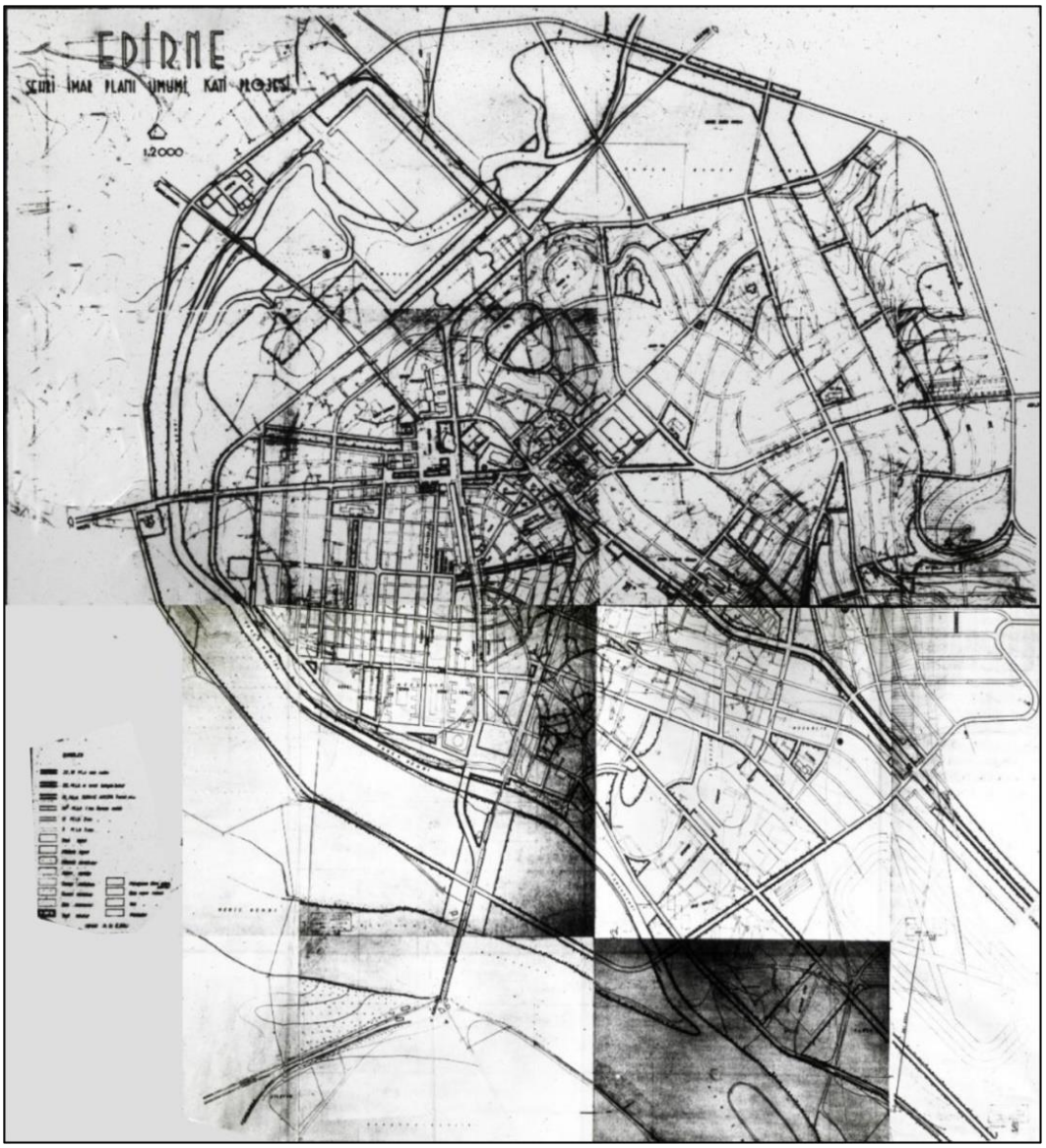


Şekil 2.13. 1918 Yılı Edirne Haritası, (Edirne Belediyesi, 2020)

1937 tarihinde Atatürk'ün verdiği onayla Edirne İmar Planını Prof. Earnst Arnold Egli'nin yapacağı kararlaştırılmıştır (01.9.1937 tarihli B.C.A).

Prof. Egli'nin planının ana kararlarını yollar ve tarihi eserlerin çevreleriyle birlikte ele alınarak düzenlenmesi oluşturur (Şekil 2.14). Egli, planda her istikametten

Selimiye üzerine bir aks almış ve tüm yollardan camiyi Edirne'ye hissettirilecek şekilde oluşturmuştur. Açılması planlanan İstanbul yolunu Selimiye'nin önünden Kaleiçi'nden geçecek şekilde planlamıştır. Bu planlama doğrultusunda istimlaklar yapılmış mevcut yapılar yıkılmıştır (Peremeci, 1939; Özdeş, 1951).



Şekil 2.14. Kentin 1937 Yılındaki İmar Planlaması (Peremeci, 1939)

Kaleiçi'nde gridal yapıdaki sokak dokusu korunmuş, iç yolların genişlikleri, ana veya tali güzergahlara göre belirlenmiştir. Egli, Tunca Nehrinin güzergahında şehrin etrafında çevre yolu planlamıştır. Bu yol vasıtasıyla doğu ile batı güzergahları arasında kent merkezine girmeden bağlantı sağlamayı amaçlamıştır. Planda nehirlerin üzerinden geçen yollar görülmektedir. Yol güzergahları nehirlerin üst kısmından geçirilerek

devam ettirilmiştir. Kent merkezi ve Karaağaç bölgesi arasında bağlantı sağlayan yol Tunca Nehri üzerinde iki kol olarak planlanmıştır. Egli'nin planında yol düzenlemeleri kentin merkezi ve çevresi arasında bağımsız ulaşılabilir yapıdadır. Kent merkezine girmek zorunda kalınmadan çevre yollar ile ulaşım sağlanabilmektedir. Planlamada ulaşım aksları dışında yerleşim alanları hakkında da düzenlemeler mevcuttur.



Şekil 2.15. 1940 yılı Eski Cami Yönünden Üçşerefeli Cami'ye Bakış (Uğur Kaygusuz Arşivi, 2019)

Üçşerefeli Camii Meydanı açılacak, Sokullu Hamamları onarılacak, çevresi istimlak edilecektir. Üçşerefeli Camii, Sokullu Hamamları, Alipaşa Çarşısı, Bedesten, Rüstempaşa Kervansarayı, Eski Cami, belediye konutu, Selimiye Cami gibi anıtsal eserler ortada yeşil adalar arasında kalacak şekilde planlanmıştır (Peremeci, 1939). İstanbul yolu üzerinde turist oteli, kentin güneyinde etrafı park ile çevrili stadyum planlanmıştır. Ayrıca sergi alanları kurgulanmış, eski kale altına pazar yeri düşünülmüştür.

Egli'nin imar planı raporunda planda göstermediği önerileri bulunmaktadır. Bu önerilerden başlıcaları; Meriç Nehri'ne liman, helikopter pisti, demiryolunun kente yakın getirilmesi ve etrafına sanayi alanları planlanmasıdır (Özdeş, 1951).



Şekil 2.16. 1940 yılı Üç Şerefeli Cami Önü Meydan Açma Çalışmaları (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi, 1940)

Egli'nin planı uygulama aşamasında maddi yetersizliklerle karşılaşmış ve yol kararları haricindeki kısımlar maddi yetersizlikler sebebiyle uygulanamamıştır. Gündüz Özdeş 1951 yılında yazdığı kitapta Prof. Egli'nin Edirne planlarını etüt etmiş ve kendi önerilerine uygun plan çizmiştir (Şekil 2.17).



Güzel Edirneden bir görünüş

Edirne harab oluyor

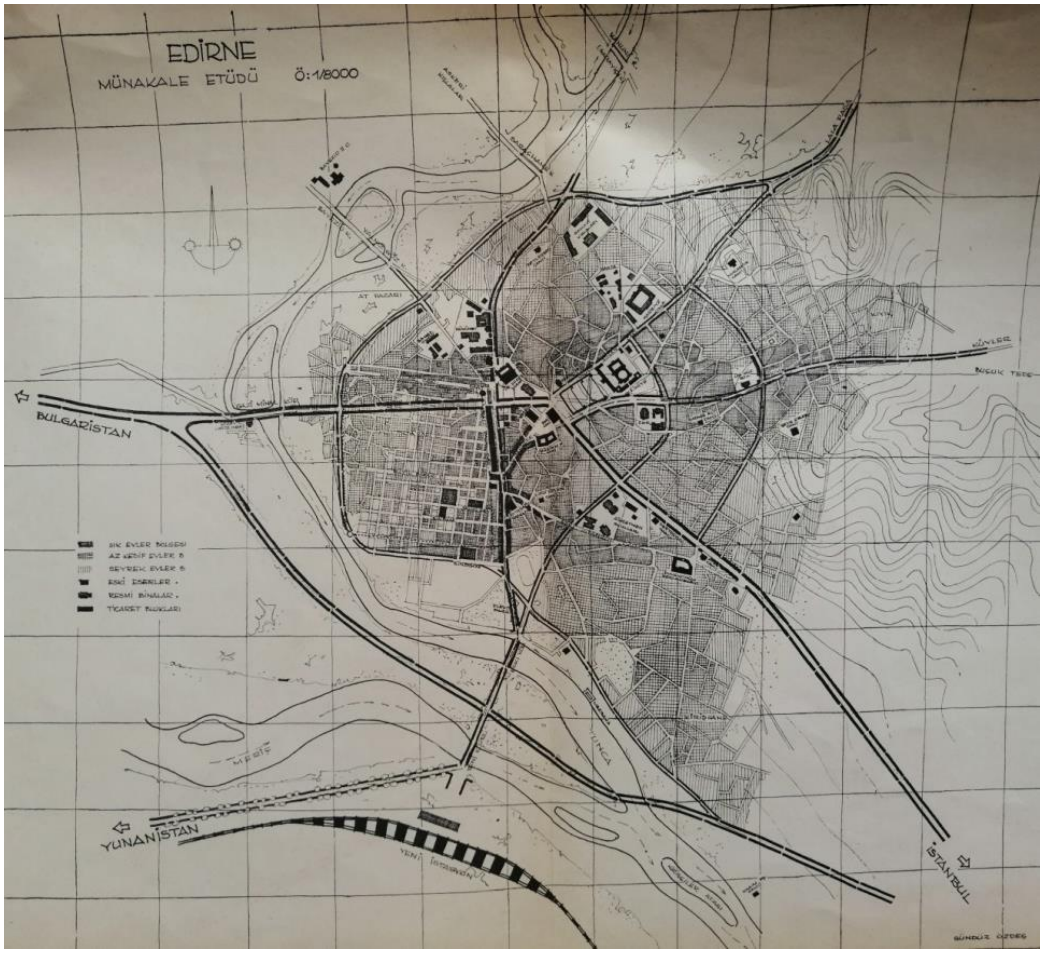
Senelerdenberi yeni tek bir bina yapılmıyan bu tarihî şehir, günden güne çökmektedir

Bazan hayalle hakikat arasında öyle geniş bir uçurum oluyor ki siz, o hakikatle karşılaştığınız zaman tamamile şaşkına dönüyor ve gözlerinizle gördüğünüze bir türlü inanmak istemiyorsunuz. Eğer Edirneyi sadece tarih kitablarında okudunuz ve Trakyaya henüz ayağınızı basmadınızsa bu serhad şehrimizin ne kadar harab olduğunu gördüğünüz zaman «Hayır, hayır!» diyecek ve kendinizi olsa olsa hakiki Edirnenin bir kazasında zannedeceksiniz. Fakat Selimiye, o ince ve zarif minareleriyle,

— Arkası Sa. 5, Sü. 1 de —

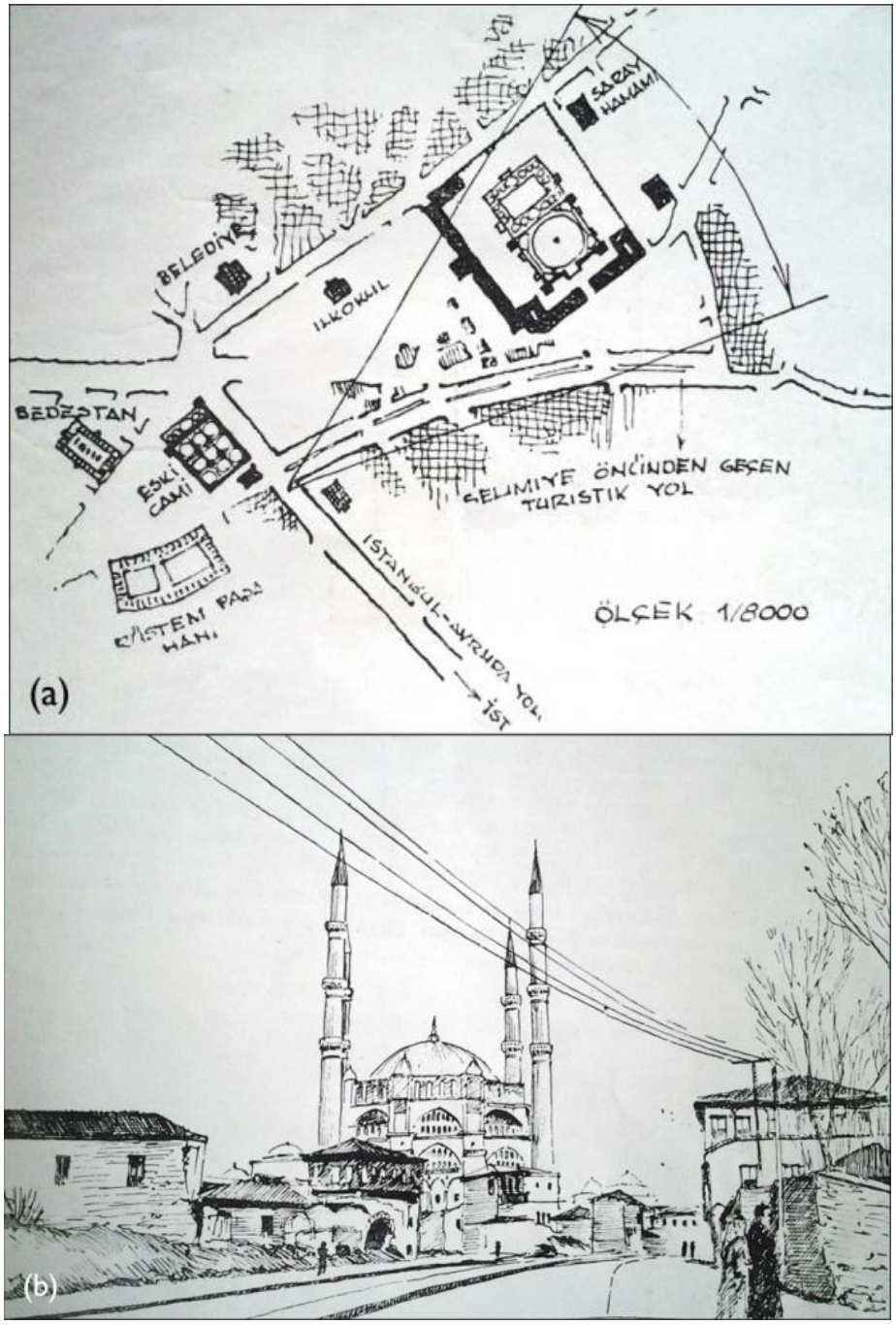
Şekil 2.17. 1946 yılı Egli'nin Planının Yol Açma Çalışmaları sonrası yavaşlaması (Cumhuriyet Gazetesi Arşivi, 1946)

Özdeş'in planında da İstanbul yolu Kaleiçinden geçerek Bulgaristan yönüne devam etmektedir. Kaleiçi içinden geçirilen yol geniş tutulmuştur. Özdeş Egli'den farklı olarak Tunca ve Meriç Nehirleri arasından Bulgaristan yoluyla birleşen yeni bir yol önermiştir. Karağaç yolu Tunca Nehrin'den sonra ikiye ayrılmaktadır. Planda yapı grupları lejantlarla belirtilmiştir.



Şekil 2.18. Gündüz Özdeşin 1951 Yılındaki Kentin İmar Planlaması (Özdeş, 1951)

Özdeş Selimiye'nin görünürlüğünü engelleyen yapılardan bahsetmektedir. Yaptığı çizimde temizlenmesi gereken yapıları göstermiş, yeni açılan İstanbul yolunun Eski Cami köşesinden Selimiye Cami'ne doğru bir bakış konisi çizmiştir (Şekil 2.19). Cami yanında önerdiği turistik yol açıldıktan sonra ortaya çıkacak görüntüyü perspektif olarak çizmiştir. Ayrıca Gündüz Özdeş şehrin silüetini oluşturan camilerin görünürlüğünün arttırılması için Edirne Saat Kulesi'nin yıkılması için görüş bildirmiştir (Özdeş, 1951).



Şekil 2.19 (a,b). 1950 yılı Özdeş'in Selimiye Çevresinin Yıkılması Gereken Konutları ve Yıkım Sonrasını Görüntüsünü Gösteren El Çizimi Perspektifi (Özdeş, 1951)

İmar planlarını birlikte çalıştığı Prof. Oelsner gelecekte Avrupa yolunun trafiğinin artacağını bu nedenle trustik bakımdan önemli olan kent içi trafiğine nakliyat araçlarının girmemesi için alternatif yol gerekliliğinden bahsetmiştir. Gazi Mihal Köprüsünden başlayan öneri yol kentin güneyinden Tunca'nın alt kenarından dolaşmaktadır.



Şekil 2.20. 1950 yılı Özdeş'in Etütleri Zamanı Şehrin Ortasından İstanbul Yolu Geçmekte (Mete Esin Arşivi, 2019)

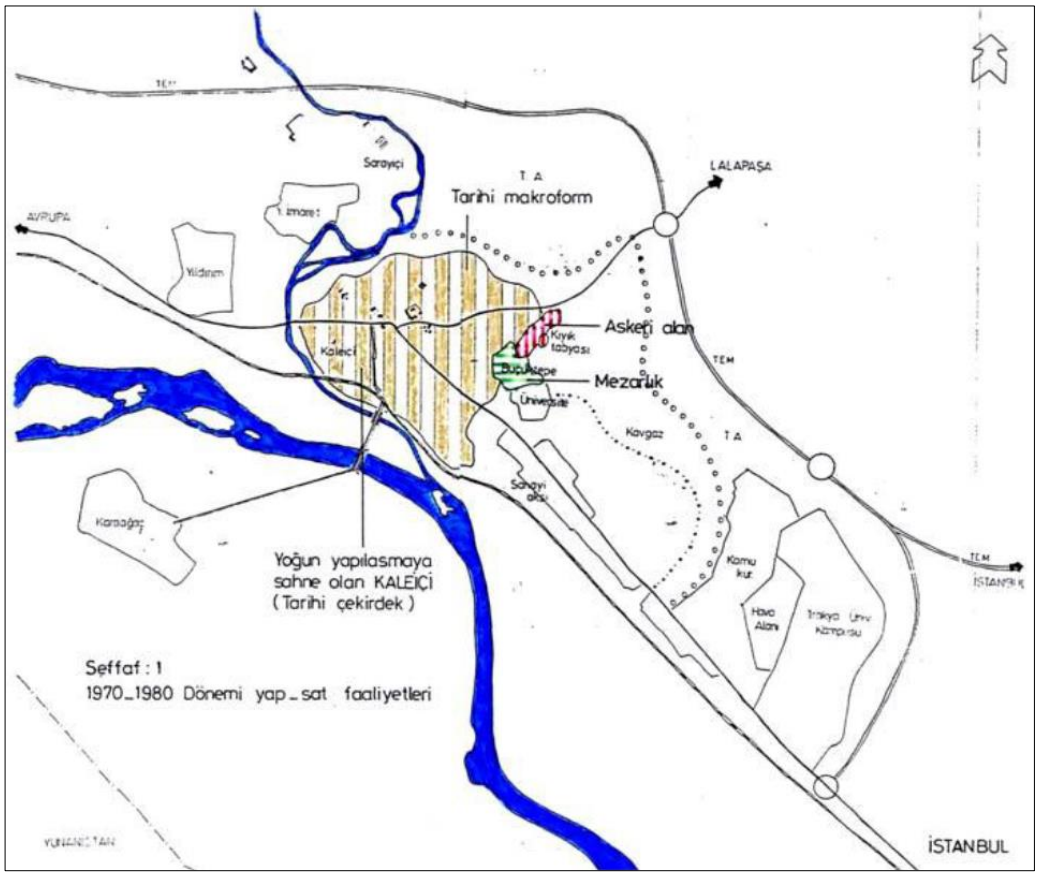
1950 yılından itibaren Turing kulübün baskıları sonucunda imar faaliyetleri hızlanmaya başlamıştır. Gündüz Özdeş'in önerileriyle birlikte hazırlanan raporlar neticesinde Egli'nin planı doğrultusunda yıkım faaliyetleri yapılmıştır (Onur, 1990).

Kent nüfusunun artmasıyla birlikte 1956 yılında kentleri planlama amacıyla çıkarılan 6785 Sayılı İmar kanunu doğrultusunda 1963 yılında nazım imar planı yapılmıştır. Bu plana uygun olarak 1966 yılında imar planı hazırlanmıştır. Plan alanının 2/3'ünü sit alanı kararları kapsamaktadır. Plana göre Kaleiçi'nde kat yükseklikleri 7.50 ve 9.50 olarak sınırlandırılmış, parsel birleştirilmeleri yapılarak parseller büyütülmüştür (Edirne Belediyesi, 2003).

1961 yılında kurulan Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1968 yılında ülke bazında kalkınma, şehirleşme ve sanayileşme faliyetlerinin ikincisi planlanmış bu hedef ışığında beş yıllık kalkınma planı (1968-1972) oluşturulmuştur. Bu plana göre Edirne kenti kalkınma öncelikli yöreler arasına alınmıştır. Kentin sınır kenti oluşu, sanayi için ulaşım bakımından çekici bir faktör olmuştur. Bu durum kentleşmeyi hızlandırmış hazırlanan planlar yetersiz kalmıştır (Edirne Belediyesi, 2003).

1968 yılında kent merkezinin planlanması amacıyla İller Bankası tarafından Selimiye Camii Civarının Tanzimi Yarışması adıyla yarışma açılmıştır. Yurdanur Sepkin ve ekibinin tasarladığı proje birincilik ödülünü kazanmıştır. Projenin alan düzenlemesine ilişkin kararların sınırlı bir bölümü uygulanmış, yapılara ve yeni yol açma önerilerine ilişkin olanlar gerçekleşmemiştir (Edirne Belediyesi, 2003).

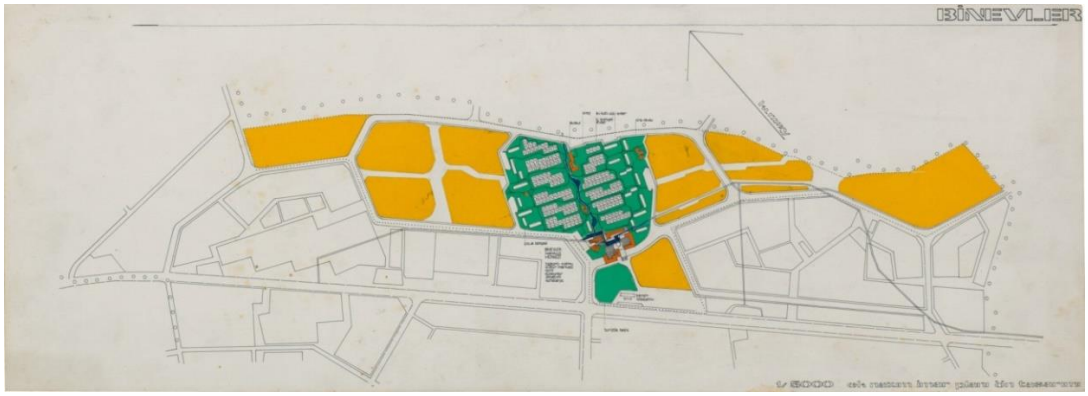
1970'li yıllarda sanayi teşviki ile birlikte kentte imar faaliyetleri hızlanmıştır. Bu durum kentin hızlı bir kentleşme sürecine girmesini sağlamıştır. Şehrin merkezi kısmı Kaleiçi'ne talep artmış, bu talep arsa fiyatlarını da arttırmıştır. Bu süreçte çok katlı, günün koşullarına uygun konut yapıları yapılmıştır (Sirel, 1996). Bu sürece kadar kent makroformu çok fazla değişmemiştir (Şekil 2.21). 1975 yılında yapılan ilave imar planı ile şehrin doğusuna sanayi ve yeni konut alanları planlanmıştır.



Şekil 2.21. Kentin 1970-1980 yılındaki imar gelişimi (Sirel, 1996)

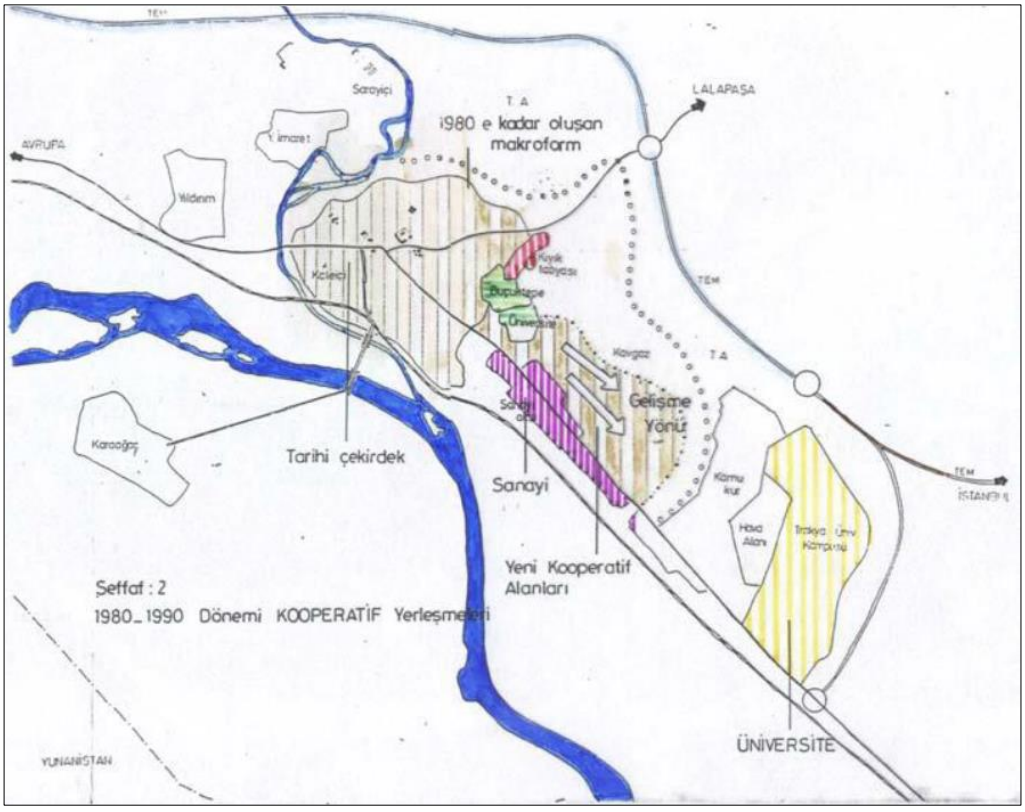
1975 imar planında yapılan planlamada kent dokusu D-100 karayolu üzerinde lineer bir şekilde genişlemiştir (Çakır, 2006). Bu planda İstanbul yolunun kuzeyi konut alanlarına güneyi sanayi alanlarına ayrılmıştır. Yerleşme, arada tampon bölge

oluşturacak yeşil alan olmadan sadece yol ile sanayi bölgesinden ayrılmıştır. Konut alanları yapı düzeni bakımından 2 ve 3 kat olarak planlanmıştır (Edirne Belediyesi, 2003).



Şekil 2.22. 1973 yılı Cengiz Bektaş tarafından çizilmiş Binevler Kooperatifi 1/5000 ilave nazım imar planı ön tasarımı (Saltresearch.org)

1980'li yıllarda şehrin doğusunda Trakya Üniversitesi'nin açılması ve kamu kurumlarından bazılarının da bu güzergahta yer almasından dolayı şehir bu yönde gelişim eğilimine devam etmiştir (Şekil 2.23).



Şekil 2.23. Kentin 1980-1990 yılındaki imar gelişimi (Sirel, 1996)

Bu kuruluşlarda çalışan nüfusun konut ihtiyacı ve yerel halkın yeni konut alanlarında yaşama isteği doğrultusunda yeni konut alanlarına ihtiyaç duyulmuştur (Sirel, 1996). 1966 planlarının eksik kalması ayrıca bu plan üzerinde çok fazla değişiklik yapılması gibi sebeplerin de ışığında 1984 yılında yeni imar planı hazırlanmıştır.

Hazırlanan imar planı, Kaleiçi'nde koruma amaçlı planlama ihtiyacı ve yeni konut alanlarının açılma gerekliliği ve isteği nedeniyle etaplar halinde hazırlanmış ve onaylanmıştır. Öncelikle 1973 yılında yürürlüğe giren Eski Eser Kanununda tanımı yapılan eski eser, sit, tarihi sit kavramları doğrultusunda ve 1983 yılında bu kanunun yerini alan 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunun emrettiği şekilde Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu Selimiye Camii, Eski Camii, Üç Şerefeli Camii etrafındaki yapı alanlarını kapsayan bölgeyi sit alanı olarak ilan etmiş, bazı yapılar da eski eser olarak tescil edilmiştir. Sit alanı ilanından sonra koruma imar planının yapım çalışmasına başlanmıştır (Edirne Belediyesi, 2003).

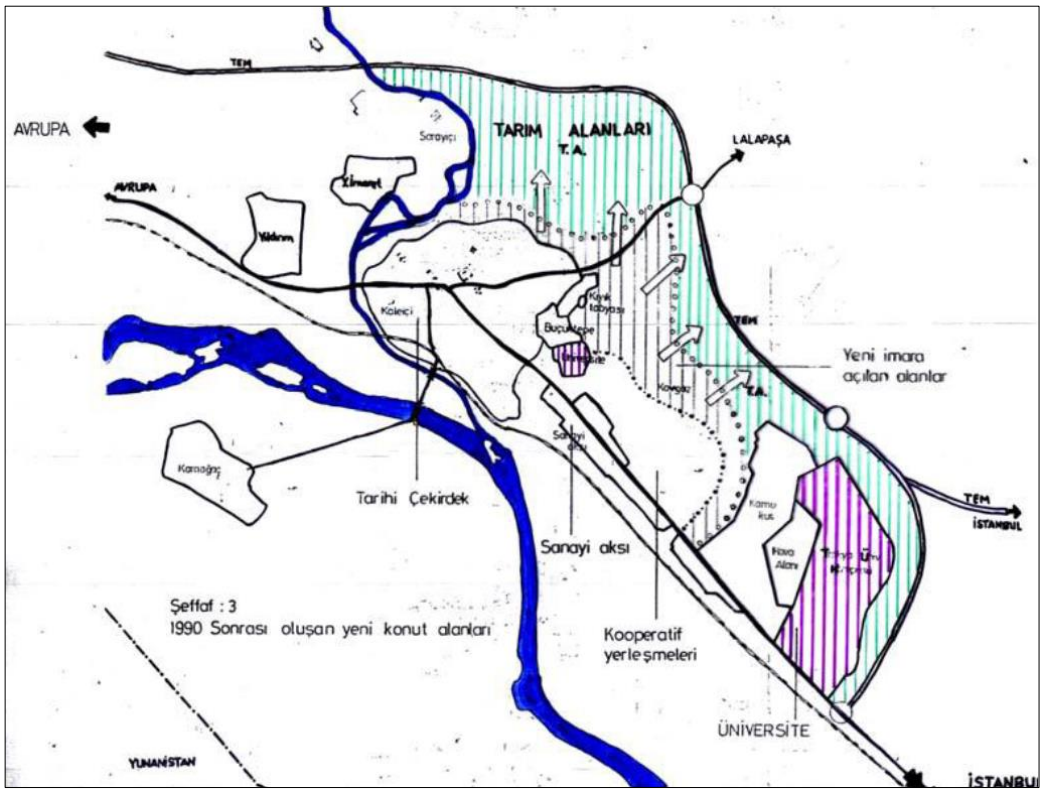
Şehrin kooperatifler vasıtasıyla konut edindirilmede pilot bölge seçilmesinden dolayı yapılaşma faaliyetleri hızlanmıştır. Kaleiçi'nde geleneksel konut stokunun fazlalığına rağmen, bu konutlarda yaşayan halk daha modern ve prestijli yaşam talebi doğrultusunda yeni yapılan kooperatif alanlarına ilgi göstermişlerdir (Sirel, 2006). Tüm bu gelişme durumları yeni konut alanlarının açılma ihtiyacını arttırmıştır. Sit alanı kararının ardından imar planlarının kavgaz etabı imara açılmıştır. Devamında mevcut yapılaşma alanlarının revizyonlarını kapsayan imar planları etaplar halinde onaylanmıştır.

Bu planda şehrin doğusunda günümüzde Olin kavşağı olarak geçen kavşağa ulaşan kuzey ve güney olmak üzere iki çevre yolu planlanmıştır.

Bu süreçte kentin D-100 karayolu üzerindeki gelişimi kuzeye doğru kaymaya başlamıştır. Kooperatifleşme sürecinde belediye tarafından Yıldırım Mahallesinde, altyapısı hazır kooperatif alanları belirlenmiş fakat mahallenin sosyo-ekonomik yapısı sebebiyle talep görmemiştir.

Bu süreçte sit alanını içine alan planla bütünleşecek şekilde koruma amaçlı planlama yapılmıştır. 1991 yılında koruma imar planı kentin yürürlükteki imar planları kapsamına alınarak onaylanmıştır ve ilgili koruma kurulunca yürürlüğe konmuştur.

1990 yılından sonra şehri kuzeydoğu yönünde saran TEM otoyolunun planlanması ile birlikte, şehrin gelişim yönü doğudan kuzeydoğuya doğru çevrilmiştir (Şekil 2.24).



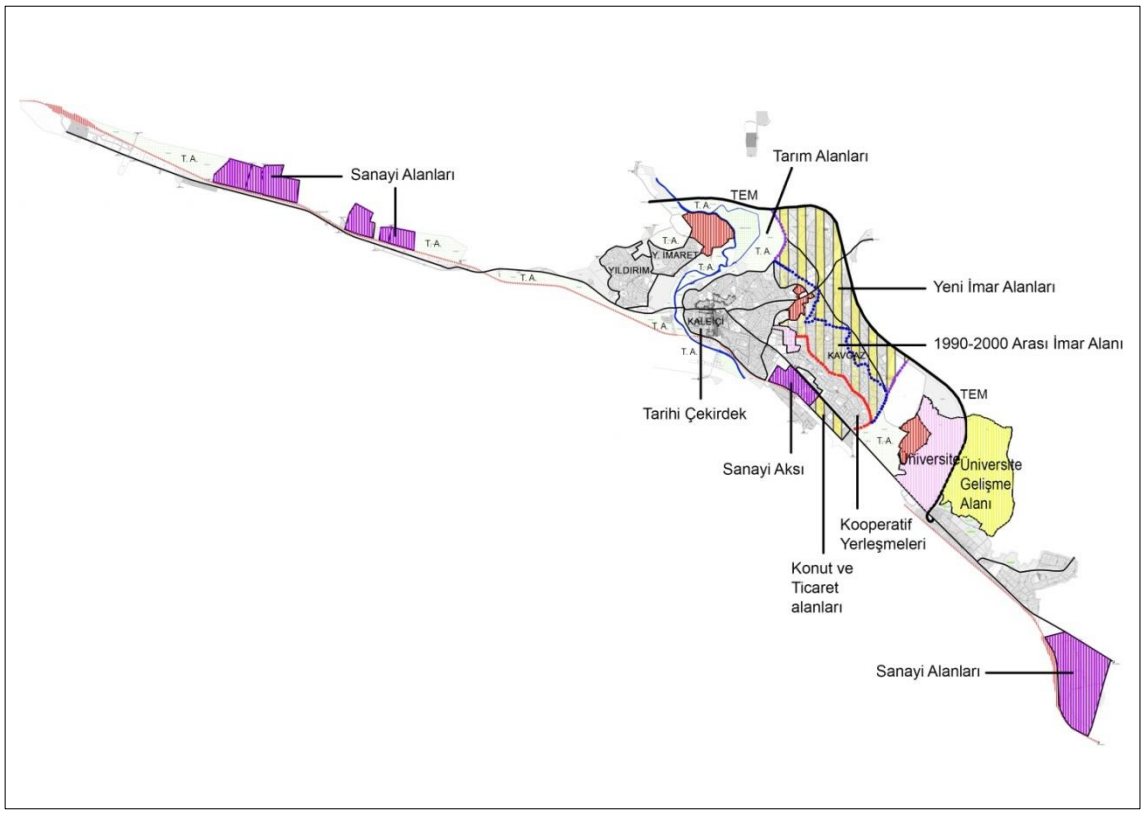
Şekil 2.24. Kentin 1990-2000 yılındaki imar gelişimi (Sirel, 1996)

Kentte üniversitenin gelişimi sonucunda öğrencilerin konut ihtiyacı, kırsal kesimde yaşayanların kent içinde de konut sahibi olma arzusu gibi nedenlerle konut talebi artmıştır. 1994 yılında yeni konut alanları açmak amacıyla ilave imar planı hazırlanmıştır (Sirel, 1996).

Bu plan, ilave olduğu planın hedef ve kararlarından farklı olarak mevzi plan şeklinde parçacıl bir gelişmeyi önermektedir. Nazım imar plana uygun olarak uygulama planlar yapılmamış, mevzi planlar yapılmıştır. 1999 yılına kadar uygulama şemaya uygun olarak araziden terk bırakılarak yapılmıştır. Şükrüpaşa Mahallesi mevzi planlama ile gelişmiştir. Bu dönemde geniş tarım alanları içerisine dağınık bir düzende çok katlı konutlar yapılmıştır.

2003 yılında hazırlanan ilave-revizyon imar planı ile şehrin doğusunda kalan kavgaz bölgesinin tamamı TEM'in sınırlayıcı olduğu kısıma kadar imara açılmıştır

(Şekil 2.25). Bir önceki imar planında tarım alanı olarak gözüken bu alanların imara açılmasıyla birlikte şehir kuzeydoğu'ya doğru olan gelişimini sürdürmeye devam etmiştir.



Şekil 2.25. Kentin 2003 Yılındaki İmar Gelişimi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Yapılan planlamada planın revize plan olmasından dolayı mevcut planda önerilen konut alanları ve sosyal donatı alanları yeniden değerlendirilmiştir. Hazırlanan imar planının en önemli kararlarından biri; kentin kuzeyinde eski yerleşim ile yeni önerilen gelişme bölgelerini fiziki olarak birbirinden ayıran ve kentin yeni oluşumunda 1. derece ana ulaşım aksı olarak D-100 karayolu ile birlikte hizmet verecek 30 metrelik yol kararıdır. Planın kuzeybatı kesiminde Kıyık yolu üzerinde önerilen turizm ağırlıklı planlama bölgesi ile doğuda önerilen stadyum alanları kent ekonomisine ve sosyal hayatına canlılık getirecek unsurlar olarak planlanmıştır. Yeni yol bu iki planlama bölgesini birbirine bağlamaktadır (Edirne Belediyesi, 2003).

Dönemin imar komisyon başkanı Namık Kemal Döleneken'den alınan bilgi doğrultusunda belediyenin Selimiye Cami çevresi, Menzilahır mahallesinin bulunduğu kısmın altyapı, üstyapı ve fiziksel mekanlara duyulan ihtiyaçlar çerçevesinde ıslahı için

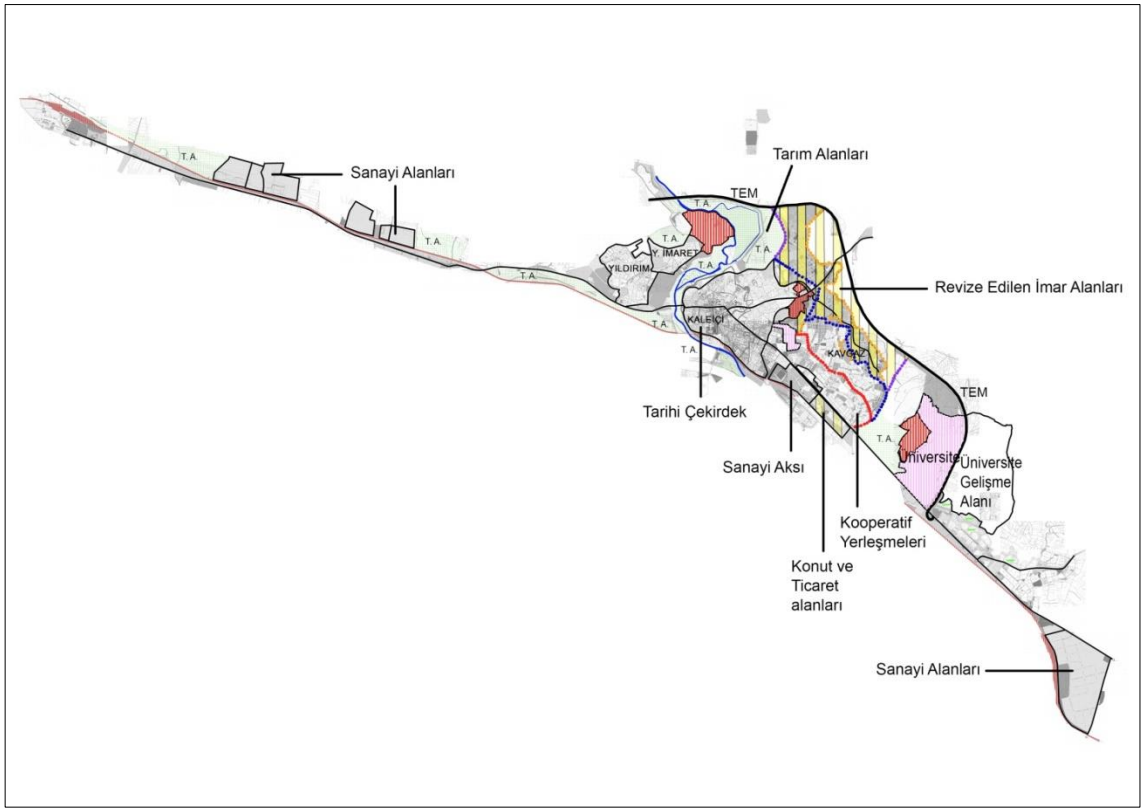
planlama yaptığı öğrenilmiştir. Bu bölgede yaşayan vatandaşların talepleri halinde taşınabilecekleri günümüzde Fırınlarsırtı TOKİ olarak geçen, imara açılan gelişme alanları içerisinde bulunan bölgede belediye tarafından kamulaştırma yapılmıştır.

Yeni imara açılan gelişim bölgelerinde konut yükseklikleri şehrin kuzey, kuzeydoğu kısmında yükseklik serbest, Kıyık yolunun doğu kesmi yeni planlanan yol aksının güney kısmında 5 kat, Kıyık yolunun doğu kesmi yeni planlanan yol aksının kuzey kısmında 4 kat, Kıyık yolunun batı kesminde 3 kat planlanmıştır (Edirne Belediyesi, 2003).

1970'li yıllardaki teşvik kapsamında oluşturulan 1984 yılı gayriresmi 1/25.000 ölçekli imar planlarında bulunan sanayi alanları 2003 yılında 1/5000 ölçekli imar planına işlenmiştir. Tem otoyolunun açılmasının ardından cazibesini yitiren D-100 karayolunda bulunan şehrin güneyinde kalan sanayi alanları konut-ticaret alanı olarak revize edilmiştir. Bir başka ana karar olarak şehrin doğu girişinde Tayakadın Köyü yakınlarında bulunan içerisinde mevcut sanayi alanlarını barındıran bölgenin sanayi bölgesi olarak planlanmasıdır.

2005 yılında hazırlanan revizyon imar planı ile şehrin doğusunda 2003 yılı imar planında imara açılan gelişme alanına, yol kademelendirilmesi ile iki etap sınırı getirilmiştir (Şekil 2.26). Yola kadar olan gelişme alanı imara açılmış, yoldan itibaren olan kısım uzun bir süre açılmayacak şekilde plandan kaldırılmıştır.

2003 yılında yapılan imar planında kentin kuzey ve kuzeydoğusunda planlanan konut gelişme alanları ve yol revize edilmiştir. Yapılan revizyonun sebeplerinden biri eğime uygun olmayan alanların planlanmış olmasıdır. Bu eğimli alanlarda planlanan yapılaşmanın altyapı proje maliyetlerini arttıracağı ve proje yapımını zorlaştıracağı öngörülmüştür. Bu nedenle bu alandaki parselasyon eğime uygun olarak yeniden düzenlenmiştir (Edirne Belediyesi, 2005a).



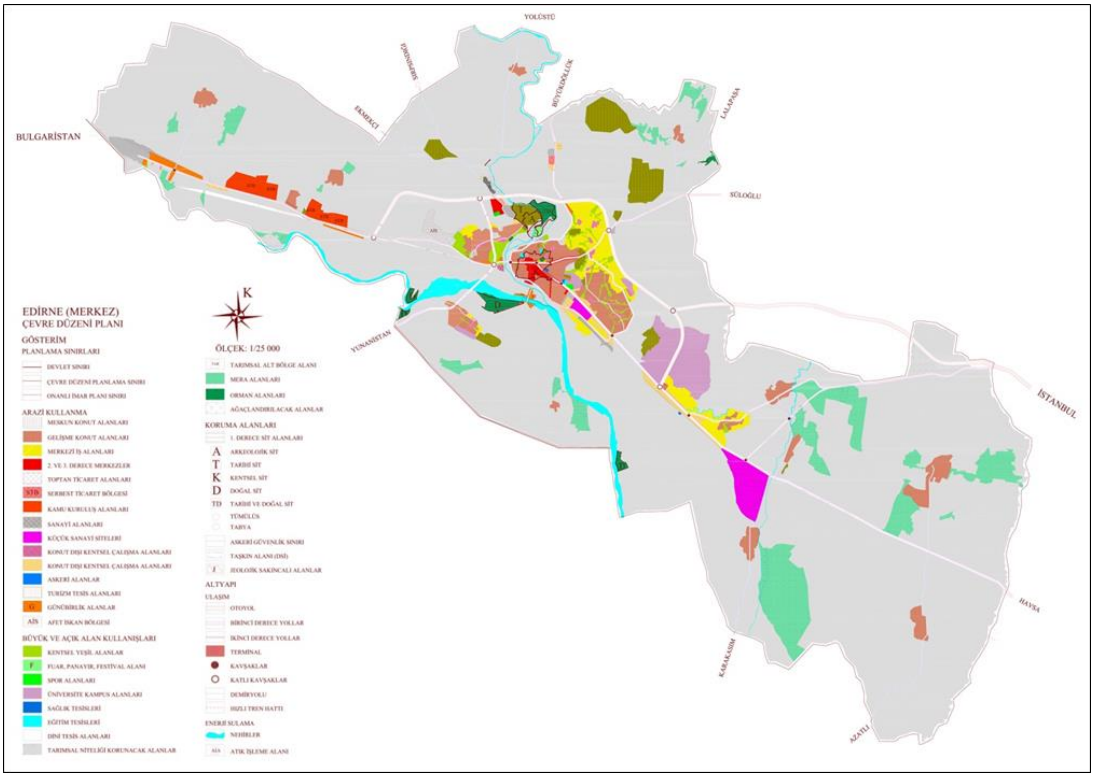
Şekil 2.26. Kentin 2005 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Konut alanlarının etaplanmasının dışında yol güzergah ve genişlikleri ile ilgili revizyonlar yapılmıştır. 2003 yılı imar planında kentin kuzeyinde eski yerleşim ile yeni önerilen gelişme bölgelerini fiziki olarak birbirinden ayırması planlanan 1. derece ana ulaşım aksı olarak hizmet vereceği düşünülen 30 metrelik yol, 22 metreye düşürülmüş ve güzergahı değiştirilmiştir. Bu durumun sebebi 30 metrelik yolun D-100 karayolu ile Ticaret Borsası arasında hipodrom, stadyum, turizm alanları gibi kullanımların bağlantısı olarak çalışmasının planlanması fakat bu kullanımların gerçekleştirilme fikrinin ortadan kalkması gösterilebilir. Ayrıca gelişme alanları içerisinden geçen yolun kent trafiğini arttırma ve ağır vasıta geçişleri oluşturma ihtimali de saptanmıştır. Bir önceki imar planında Lalapaşa yolundan sonra Belkoop Kooperatifi'nin yanından geçen 15 metrelik yol bu bölgenin ulaşım yükünü karşılaması amacıyla 22 metreye çıkarılmıştır (Edirne Belediyesi, 2005a).

Bir önceki imar planlamasında Menzilahır mahallesinin ıslahı amacıyla Fırınlarsırtı TOKİ olarak geçen bölgede kamulaştırılan alanda, bu amaç doğrultusunda konut yapılması için TOKİ ile anlaşma yapılmıştır.

2007 yılında Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı sınırları içerisindeki Kültür varlıklarını korumak amacıyla Koruma Amaçlı İmar Planı yapılmıştır. Bu planla mevcut doku içerisinde tescilli, tescilsiz yapıların tadilat kuralları, yeni yapı yapılma kuralları ve imar uygulama kuralları belirlenmiştir.

2015 yılında hazırlanan 1/25000 ölçekli çevre düzeni planının öncelikli hedefi, verimli ve sınırlı tarım alanları ile birlikte mera alanlarını korumak; planlama alanı içerisinde kalan doğal yapı ve ekolojik özellik barındıran nesnelerin koruma ağırlıklı kullanım dengelerini sağlamak olmuştur (Şekil 2.27) (Edirne Belediyesi, 2015a).

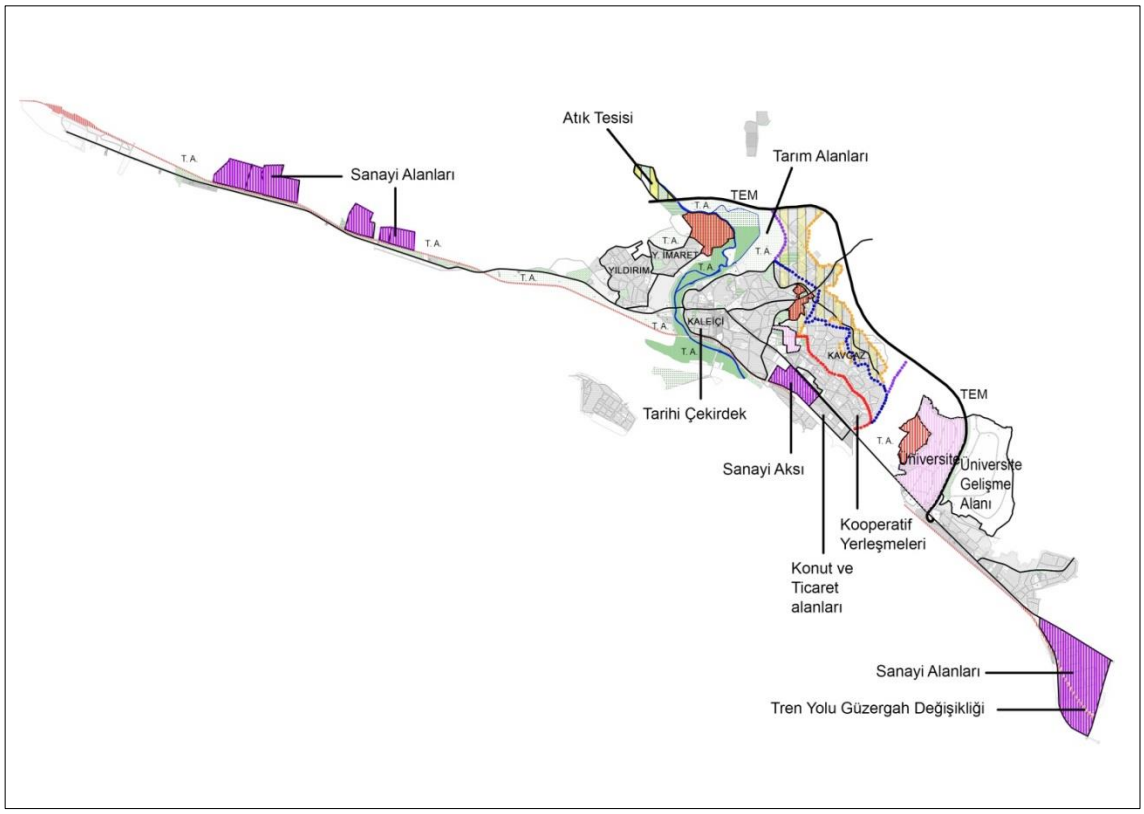


Şekil 2.27. Kentin 2015 Yılındaki İmar Planlaması (Edirne Belediyesi, 2015).

Planlama bölgesini belediye sınırlarıyla birlikte Eskikadın, Yenikadın, Kemalköy, Avarız, Hasanağa, İskender, Sazlıdere, Oğulpaşa, Abalar, Tayakadın ve Bosna köyleri oluşturmuştur. Belirtilen kırsal yerleşme alanları yeni konut alanı ihtiyacı durumunda gelecek perspektifinde gelişme konut alanı olarak yorumlanabilir. Ayrıca bu planda Karaağaç'a Yıldırım ve Yeniimaret mahallelerinin sınırlarından geçen Tem ile

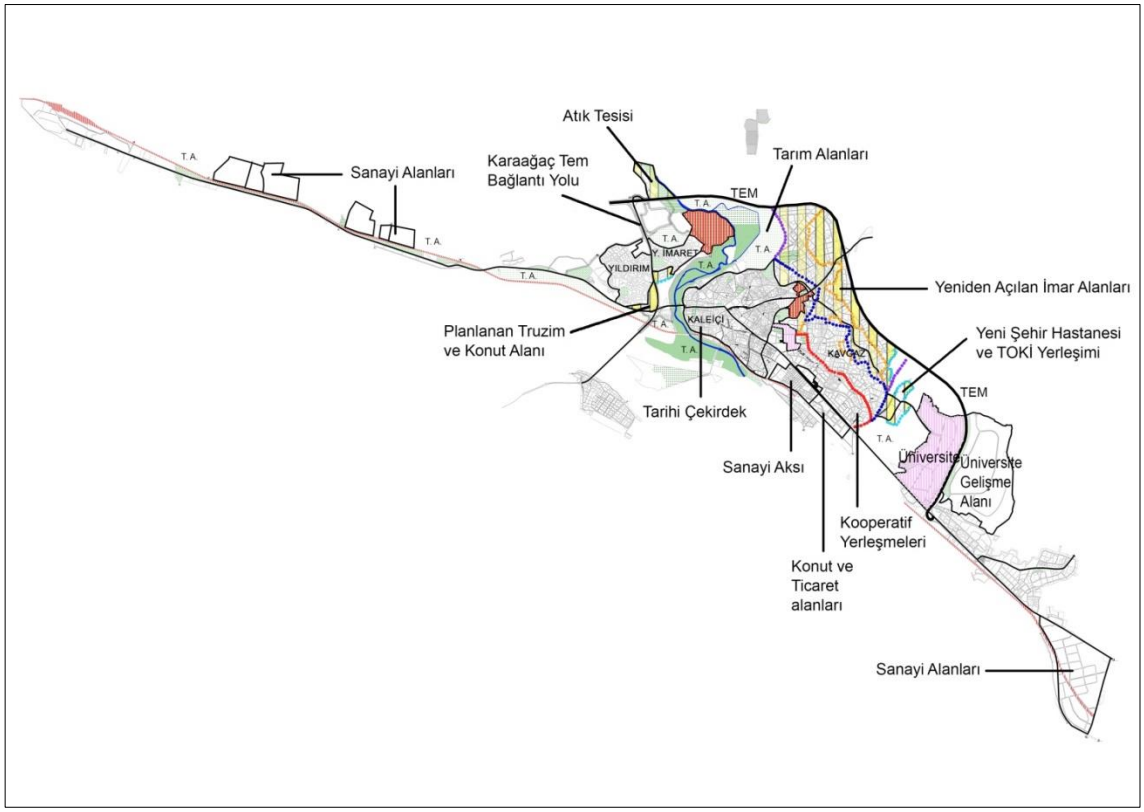
bağlantı yolu planlanmıştır. Bu yolun etrafına truzim, mesire alanı ve konut gibi donatılar planlanmıştır.

2015 yılında hazırlanan uygulama imar planında aynı yıl hazırlanan 1/25000 imar planı ışığında Tayakadın köyünün girişindeki sanayi alanlarının etrafından geçen tren yolu sanayi alanının içerisine alınmıştır (Şekil 2.28). Ayrıca modern kentin gerekliliği olan atık tesis alanı eklenmiştir.



Şekil 2.28. Kentin 2015 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

2016 yılında hazırlanan ilave imar planında şehrin kuzey ve kuzeydoğusunda Tem otoyoluna kadar uzanan 2003 yılında planlanan 2005 yılındaki planda etaplara ayrılan ve 1. etabı açılan gelişme konut alanlarının 2. etabı yeniden imara açılmıştır (Şekil 2.29). Bu alanların yeniden imara açılmasıyla birlikte şehrin konut alanları tekrardan Tem'e dayanmıştır.

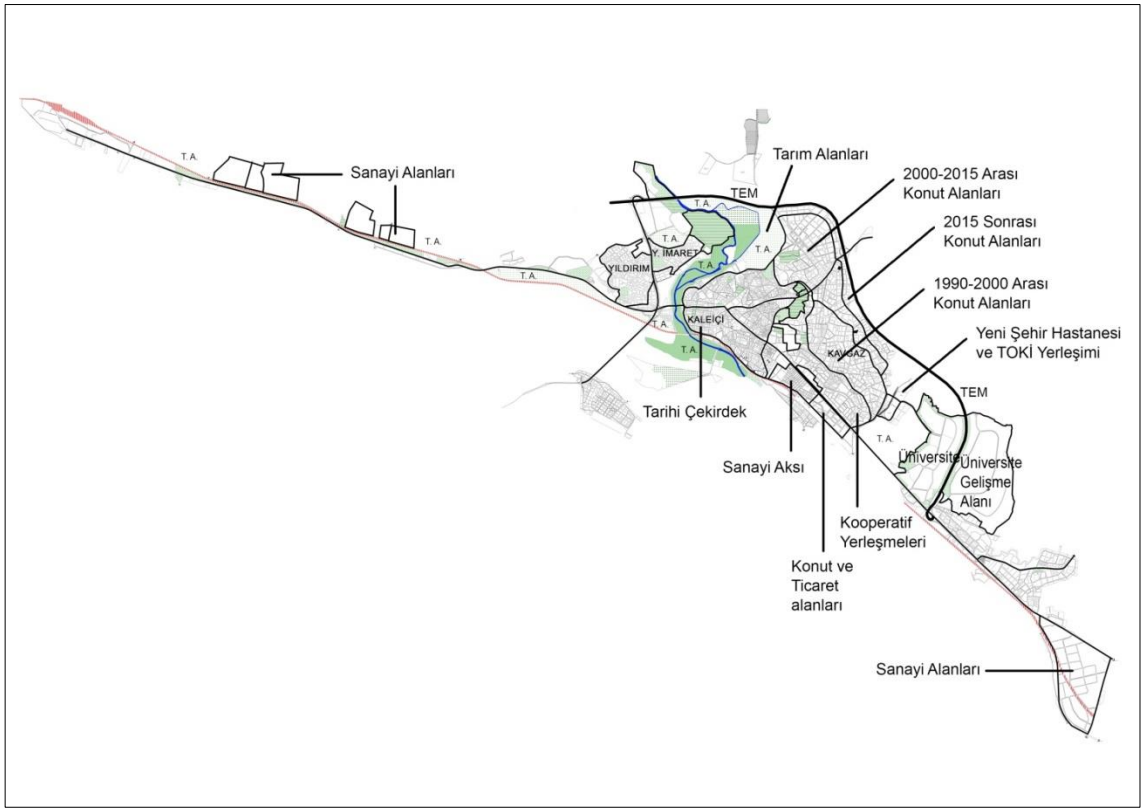


Harita 2.29. Kentin 2016 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Bir diğer gelişme olarak Fatih mahallesinde Vali Konağının doğusunda şehir hastanesi ve TOKİ konutları eklenmiştir. TOKİ konutları ve yeni hastane ile üniversite yerleşimi arasına 28 metrelik yeni bir yol planlanmıştır. Bu yol 2005 yılında planlanan 22 metrelik yol ile birleşmektedir. Şehrin kuzeydoğusuna açılan bu yol ile birlikte yeni toki konutları, D-100 karayolu ve üniversite arasında kalan tarım alanları için yeni konut talebi durumunda imara açılma riski oluşturmaktadır.

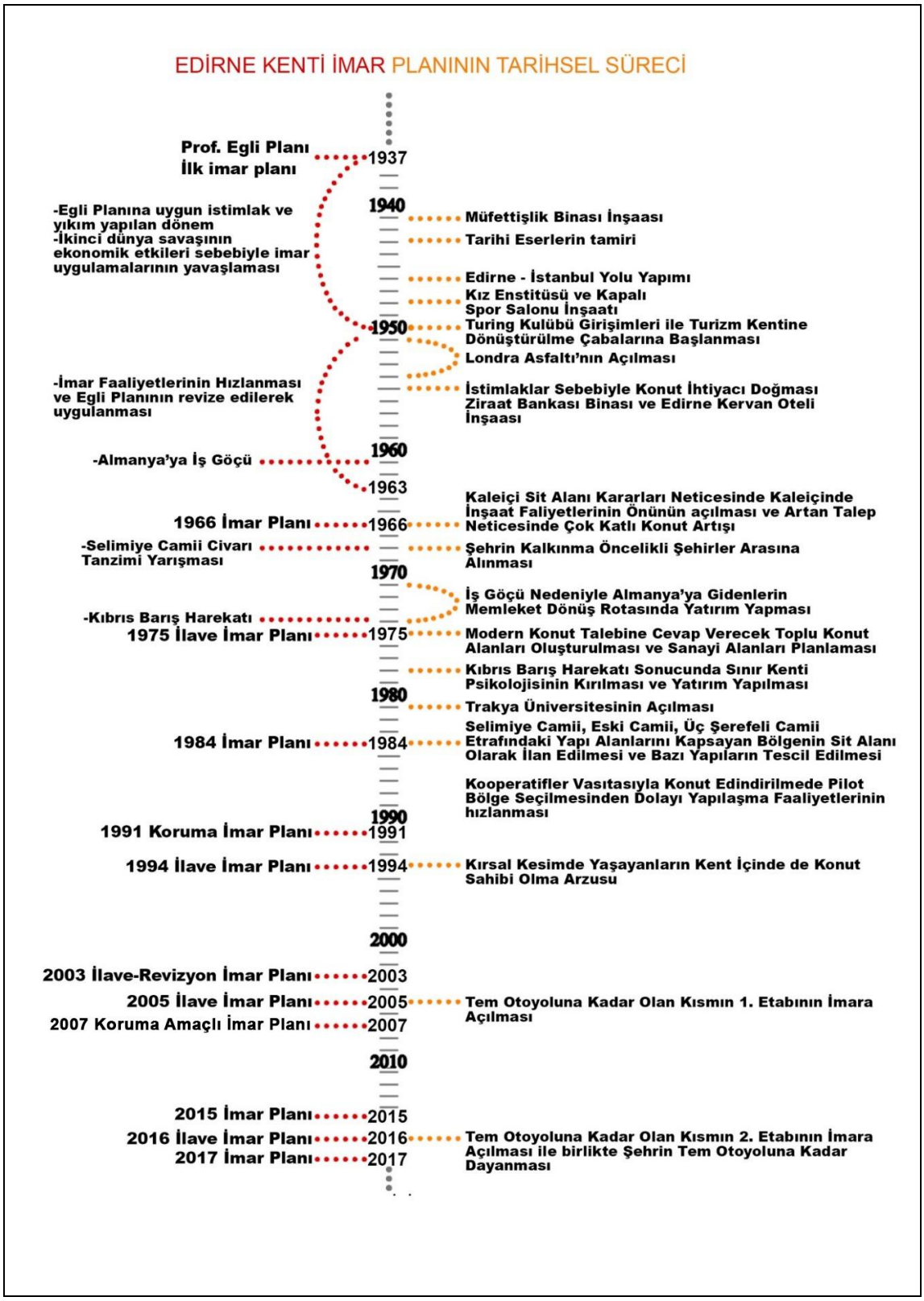
2015 yılı 1/25000 imar planında görülen Karaağaç ve Tem otoyolunu bağlayan yol 2016 imar planına işlenmiştir. Bu planda yolun etrafında turizm, konut ve mesire alanları planlanmıştır.

2017 yılında hazırlanan uygulama imar planı ile büyük değişiklikler olmamış yeni Karaağaç yolu, Tem otoyolu ve Yeniimaretin doğusunda kalan kısımda dış ticarete yönelik ticaret alanı plana eklenmiştir (Şekil 2.30). Böylelikle çeşitli yıllarda farklı nedenlerle eklenen yeni alanlar ile şehrin makroformu planlanarak oluşturulmuştur.

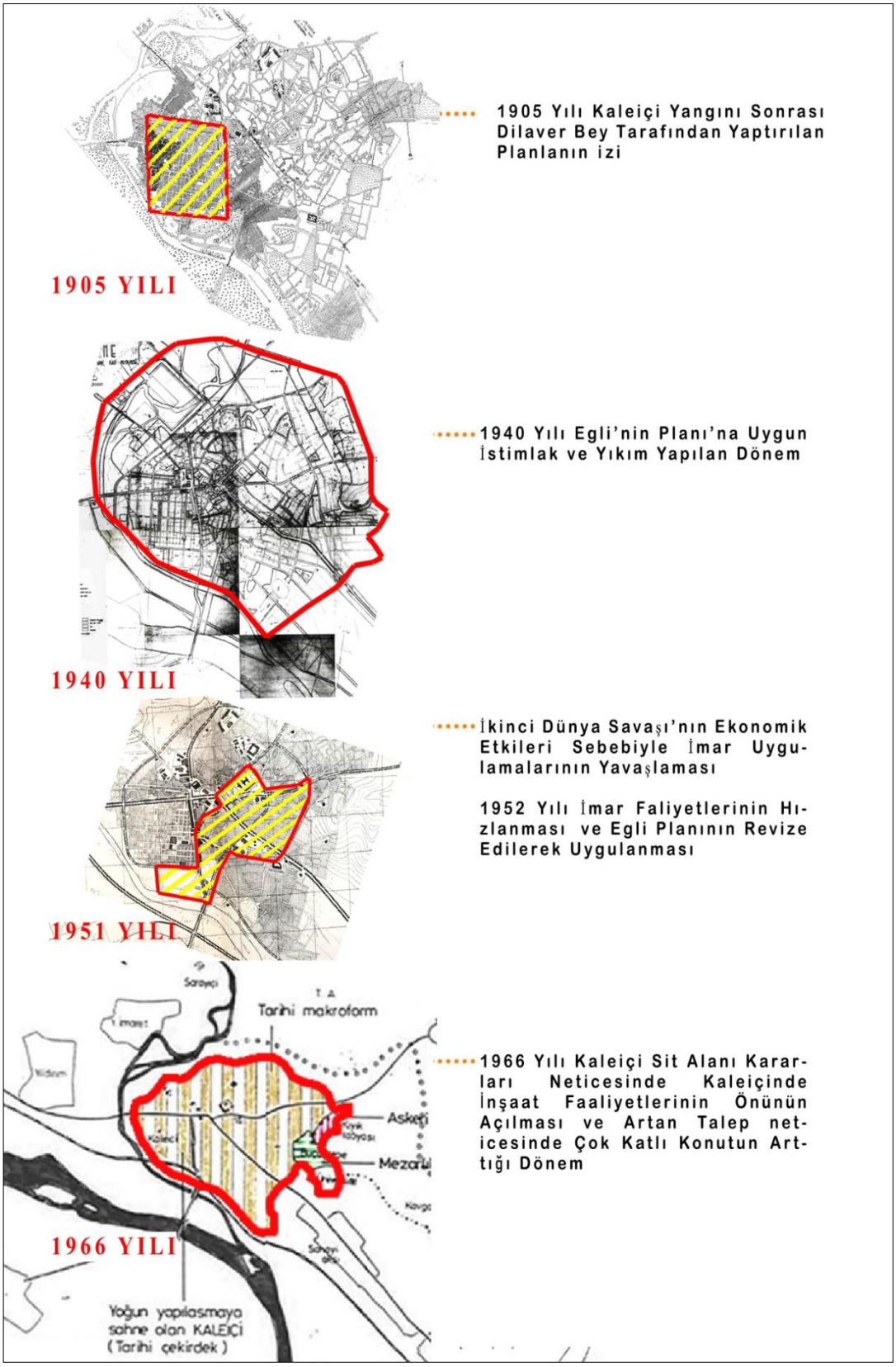


Şekil 2.30. Kentin 2017 Yılındaki İmar Planlaması ve Gelişimi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

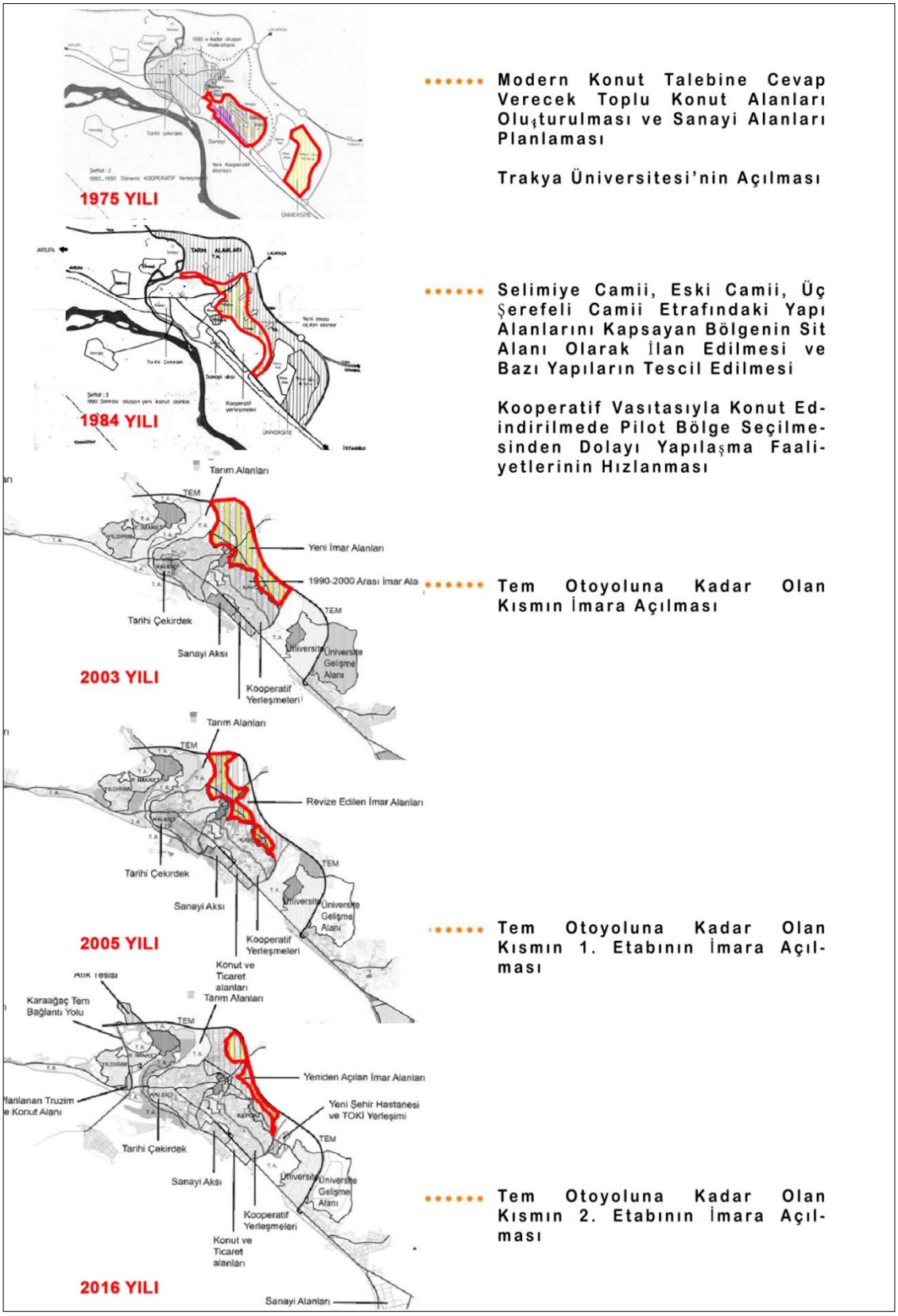
Edirne kenti ilk olarak kaleiçi etrafında gelişmiş, kentin Osmanlı'nın eline geçmesinin ardından kale dışına doğru büyümüş, savaşların ardından kent çeperi gittikçe küçülmüştür. Cumhuriyetin kurulmasının ardından 1937 yılından itibaren birçok imar planı yapılmıştır ve bu imar planlarının kente farklı fiziksel etkileri olmuştur (Şekil 2.31). Tüm bu imar gelişmelerinde gelişen bölgelerde yeni merkezi iş alanları oluşmuş olmasına rağmen kentin ana ticaret merkezi tarihi çekirdekte yer almaya devam etmiştir.



Şekil 2.31. Kentin 2017 Yılına Kadar İmar Planlaması ve Planın Önemli Kararları (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)



Şekil 2.32. Kentin Tarihi Makroformu Aksonometrik İmar Plan gelişimi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)



Şekil 2.33. Kentin 1970 Sonrası Aksonometrik İmar Plan gelişimi (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

BÖLÜM 3

EDİRNE TARİHİ KENT MERKEZİNDE İMAR PLANLARININ DEĞİŞİMİNİN KENT MERKEZİNE ETKİLERİ

3.1. Edirne Tarihi Kent Merkezi Çeperi

Edirne'nin kent kurgusu yüzyıllar boyunca belli odak noktaları etrafında gelişmiştir. Kent merkezini oluşturan yönetim ve ticaret işlevleri, kamusal belleği oluşturan bu odak noktaları etrafında konumlanmıştır.

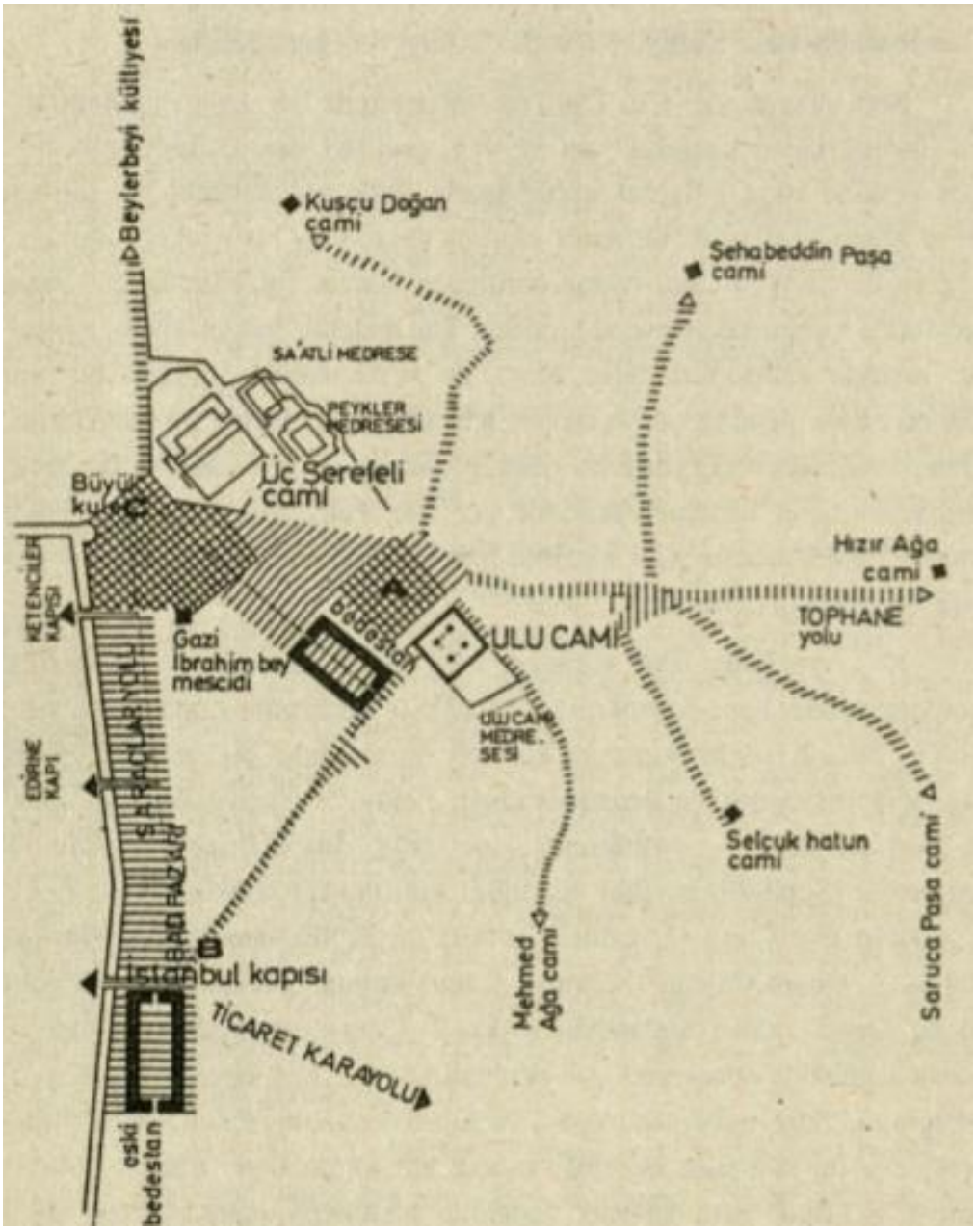
Edirne tarihinde Osmanlı Devleti'nden önceki döneme baktığımızda, Kaleiçi'nde yer alan yönetim ve ticaret merkezi şehrin gelişimiyle birlikte kale dışına da taşmıştır. Osmanlı öncesi kent merkezi kale içi ve kale dışı olmak üzere iki bölgede yer almaktadır. Roma döneminde kale dışı merkezin sınırlarını bu dönemin ticaret fonksiyonunu barındıran, günümüzde Üç Şerefeli Cami önündeki meydan, Saraçlar Caddesi ve Atatürk Anıtı'nın bulunduğu alanlar oluşturmaktaydı (Yıldırım, 1996).

Kentin Osmanlı Devleti'nin himayesine geçmesiyle birlikte kale dışı imar edilmeye başlamış ve şehir 15. yüzyılda ordugah bir kimlik kazanmıştır. Kale dışına inşa edilen Eski Cami ve bedesteni ticaret merkezinin bu yapıların sınırladığı alana kaymasına neden olmuştur. Üç Şerefeli Caminin inşası, kuzeyde ticaret işlevli yapıların gelişimini sınırlandırmıştır (Şekil 3.1). Üç Şerefeli Cami'nin kale dışı ticaret yapılarının sınırını oluşturmaya başlamasıyla birlikte ticaret yapıları Saraçlar ve Tophane yollarına doğru gelişim göstermiştir.

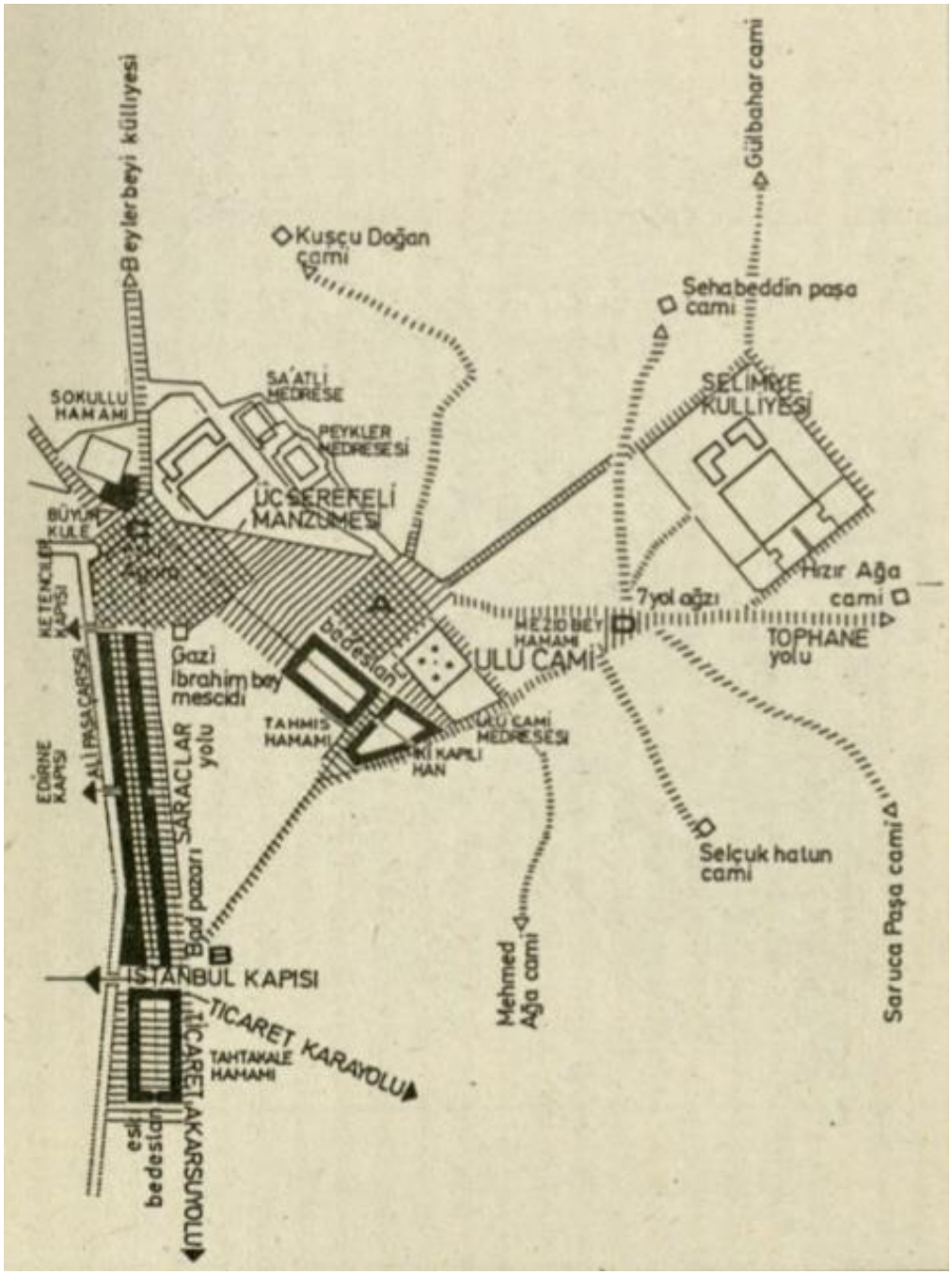
16. yüzyılda şehir ticari kimlik kazanmıştır. 16.yüzyılın ikinci yarısında Alipaşa Çarşısı ve Selimiye Külliyesi inşa edilmiştir. Selimiye Külliyesinin inşasıyla birlikte

Eski Cami, Üç Şerefeli Cami ve Selimiye Cami'ni içine alan toplumsal ve kültürel işlevli bir eksen oluşturulmuştur (Şekil 3.2). Yönetim birimlerinin var olduğu bu eksen etrafına Saraçlar ve Tophane yollarında ticaret yoğunluklu işlevler yerleşmiştir.

17. yüzyıl boyunca şehrin, ticari kimliği doğrultusunda mekansal gelişim gösterdiği görülmektedir. Eski Cami, Üç Şerefeli Cami ve Selimiye Caminin ekseniyle birlikte Saraçlar ve Tophane yolu boyunca ticaret yapılarının artışı kaledışı merkezin daha da gelişmesini sağlamıştır (Şekil 3.3).

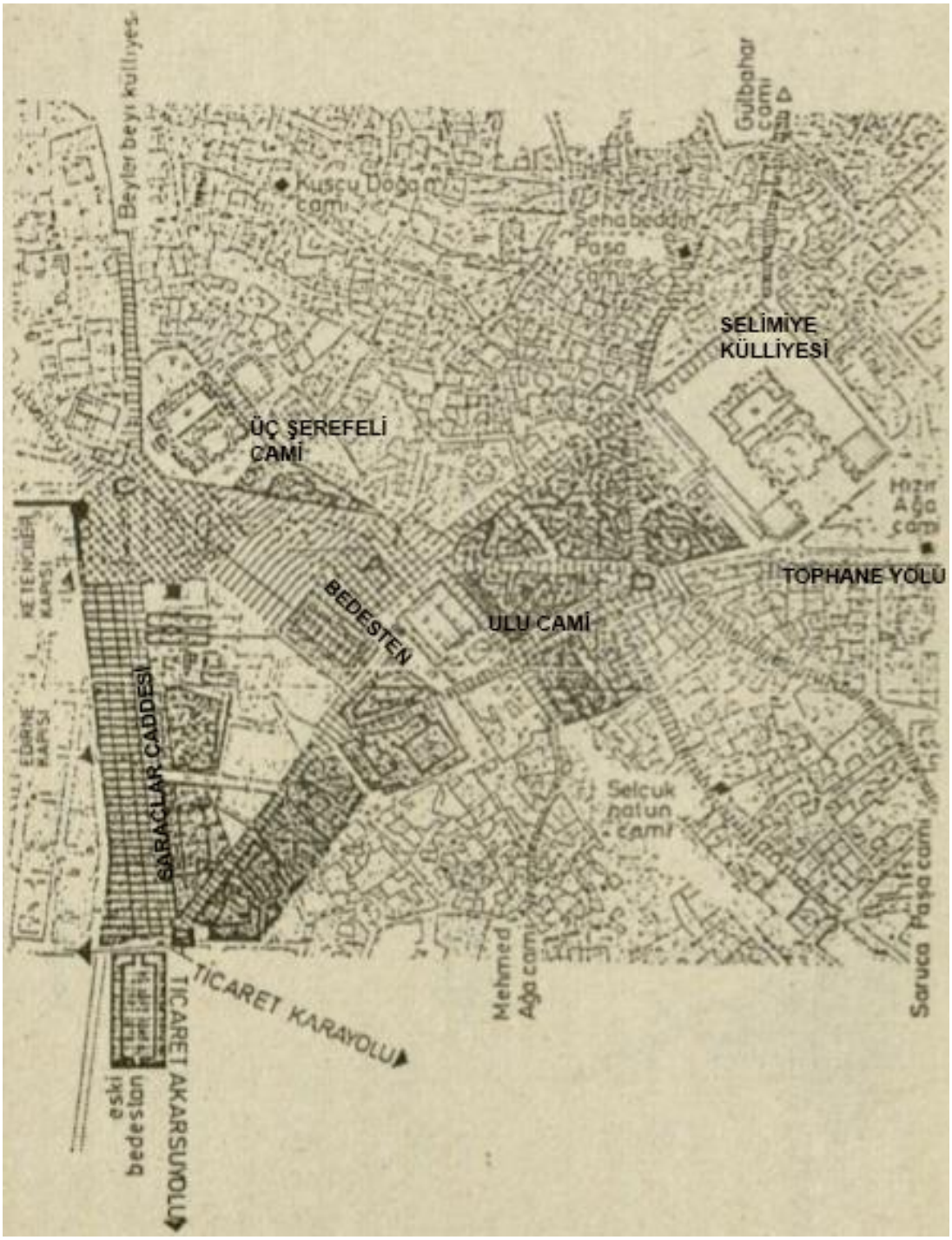


Şekil 3.1. 15. Yüzyıl Edirne Kent Merkezi, (Yıldırım, 1996)



Şekil 3.2. 16. Yüzyıl Edirne Kent Merkezi, (Yıldırım, 1996)

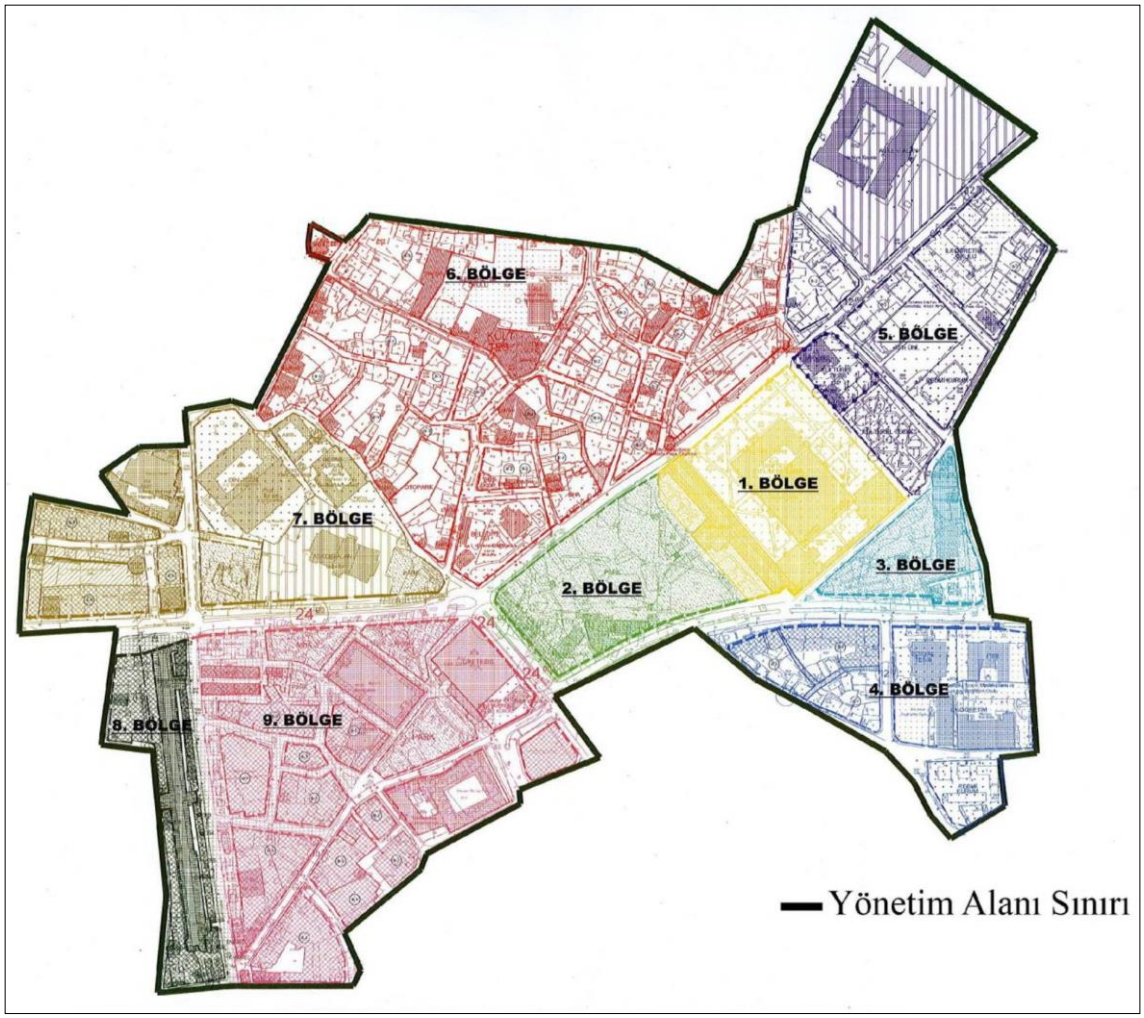
17. yüzyıldan itibaren Avrupa‘daki büyük kentler arasına giren şehrin, Tunca etrafındaki konut yoğunluklu imaretlerinin ticari fonksiyonlara ulaşımı Saraçlar Caddesi’nden sağlanmıştır. Bu durum birçok ticari fonksiyona ev sahipliği yapan Saraçlar Caddesi’nin önemini arttırmıştır. Osmanlı’nın girdiği savaşların etkisiyle gücünü kaybetmeye başladığı sürece kadar ticaret merkezleri arasındaki önemini korumuştur.



Şekil 3.3. 17. Yüzyıl Edirne Kent Merkezi, (Yıldırım, 1996)

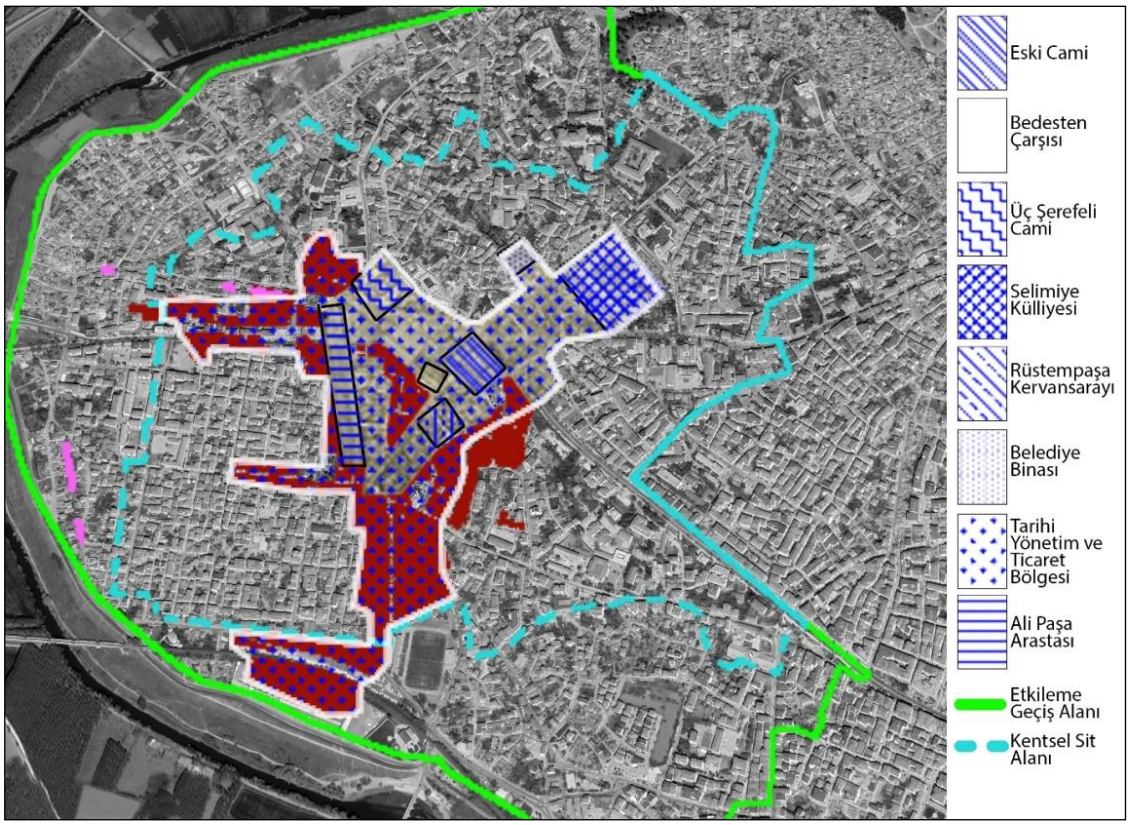
19. yüzyılda Osmanlı'nın girdiği savaşların etkileri hissedilen şehirde kale dışı merkez yoğunluğunu kaybetmesine rağmen yok olmamıştır. Tarih sürecinde kale içi ticaret yoğunluğu azalmış kale dışı ticaret yoğunluğu artmıştır. Dönem dönem yoğunluğu değişen kale içi ve kale dışı merkez tarih boyunca yönetim ve ticaret merkezi işlevine hizmet etmiştir.

Selimiye Cami Külliyesi'nin UNESCO Dünya Mirası Listesine dahil edilmesiyle birlikte oluşturulan Edirne Alan Yönetim Başkanlığı Selimiye Camii etrafındaki tarihi çeperin izini yönetim sınırı olarak belirlemiştir. Bu alanı bölgelerin özelliklerine göre dokuz alt bölgeye ayırmıştır (Şekil 3.4). Ticari ve yönetim birimlerini barındıran alanlar birinci, ikinci, yedinci, sekizinci ve dokuzuncu bölgeler olarak belirlenmiştir. Birinci bölge Selimiye Külliyesi, ikinci bölge 1590'lı yıllarda yapılan meyve sebze hali olarak kullanılan Yemiş Kapanı Hanı, yedinci bölge Üç Şerefeli Camii, Makedonya Kulesi, Peykler Medresesi, Sokullu Hamamı, Saatli Medrese ve 54. Mekanize Piyade Tugay Komutanlığı, sekizinci bölge Ali Paşa Kapalı Çarşısı, dokuzuncu bölge Saraçlar Caddesi, Bedesten ve Rüstem Paşa Kervansarayı ve Çilingirler Çarşısı gibi tarihi yapıları içerisinde bulundurur. Tarih boyunca kentin ticari ve yönetimsel işlevine hizmet etmiş bu yapılar kentin merkezini oluşturmuştur.



Şekil 3.4. Edirne Selimiye Camii Külliyesi Yönetim Planı (Edirne Belediyesi, 2011)

Kentin geçirdiği evrelerini ve izlerini yansıtan bu alanlar Edirne kentinin tarihi kent merkezi sınırlarını oluşturmaktadır (Şekil 3.5). Kent merkezinin sınırlarını oluşturan bu alanlara bakıldığında kentin tarihi belleğine ulaşmak mümkündür. Bu alanlar günümüzde de başta ticaret fonksiyonları olmak üzere kişisel, profesyonel, ticari ve kurumsal hizmetlerin iç içe geçtiği merkezi iş alanlarıdır.



Şekil 3.5. Günümüzde Edirne Tarihi Kent Merkezi Çeperi, (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

3.2. Edirne Tarihi Kent Merkezinde Uygulanan İmar Planları Doğrultusunda Fiziki Mekan Etkileri

1930'lu yıllara kadar oluşan kent merkezinin fiziki değişimini 1930-1960 yıllar, 1960-1980 yıllar, 1980-2000 yıllar arasında ve 2000 sonrası yıllar olarak sınıflandırarak inceleyebiliriz. Edirne Tarihi Kent Merkezi'nde 1930-1960 yılları arasında tarihi makraformu düzenleyen planlar olan Egli'nin Planı ve Özdeş'in planı uygulanmıştır. 1960-1980 yılları arasında 1966 Yılı İmar Planı ve bu plana ilave olan 1975 Yılı İlave imar Planı uygulanmıştır. 1980-2000 yılları arasında 1984 İmar planı ve bu plana ilave

olan 1994 Yılı İmar Planı uygulanmıştır. 2000 yılı sonrasında yapılan planların tarihi kent merkezine etkileri sınırlı olmuş, Tarihi Kent Merkezi 2007 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı'yla düzenlenmiştir.

3.2.1. 1930'lu Yıllara Kadar Kent Merkezi

1930'lu yıllarda kent merkezinde ülkenin yakın yıllarda yaşadığı savaşların getirdiği etkiler görülmektedir. Dönemin kent merkezinin mevcut yapılaşması ve yapı durumunun anlaşılabilmesi açısından bu dönemde çekilen fotoğrafların incelenmesi gerekmektedir.

Şehrin 1920'li ve 1930'lu yıllarda çekilen fotoğraflarında, dönemin ticaret merkezi işlevine hizmet eden alanlar gözükmektedir. Üç Şerefeli Cami'nden Selimiye Cami yönüne ve Selimiye Cami'nden Saraçlar Caddesi yönüne çekilmiş olan hava fotoğrafları incelendiğinde, Selimiye Cami ve Eski Cami çevresinde 2 katlı sık yapıların yer aldığı, Selimiye Arastası'nın güneyinde de yapılaşmanın sık olduğu gözükmektedir (Şekil 3.6, Şekil 3.7).

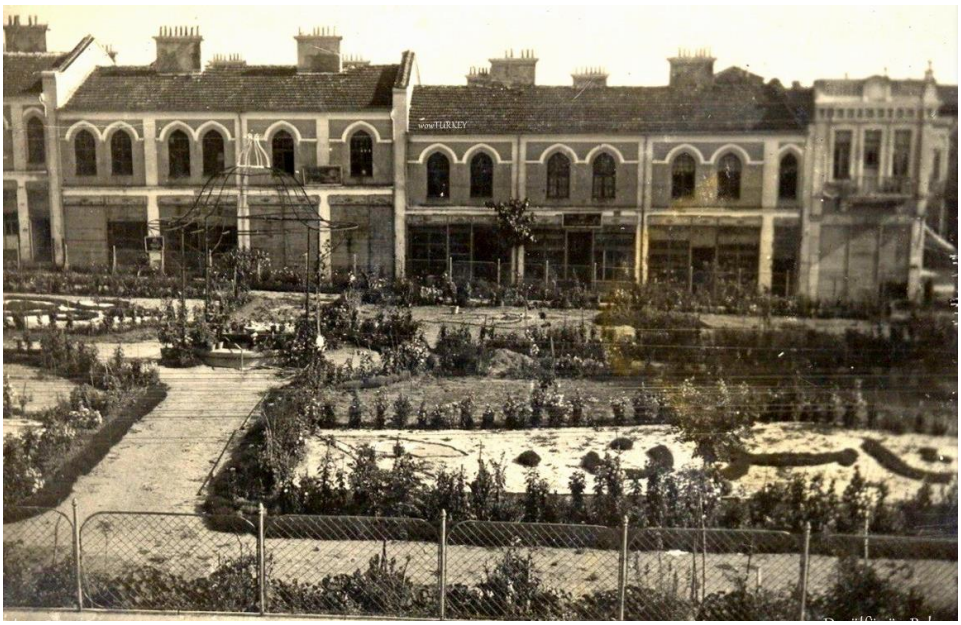


Şekil 3.6. 1930'lu Yıllarda Selimiye Cami Yönüne Genel Bakış, (wowturkey.com, 2021a)



Şekil 3.7. 1930'lu Yıllarda Üç Şerefeli Cami Yönüne Genel Bakış, (edirne.web.tr, 2021)

Üç Şerefeli Cami'nden Saraçlar Caddesi yönüne ve Saraçlar Caddesi'nden Üç Şerefeli Cami yönüne çekilen fotoğraflar incelendiğinde, Saraçlar Caddesi'nin başında günümüzde Atatürk anıtının bulunduğu alanın, Darülfünün Bahçesi olarak kullanıldığı gözükmektedir (Şekil 3.8). Üç Şerefeli Cami'nin güney bitişiği ve Darülfünün Bahçesi'nin kuzey bitişiğinde 2 katlı sık ticaret yapıları bulunmaktadır (Şekil 3.9). Darülfünün Bahçesi ticaret merkezi etrafındaki sık yapılar arasında tek boşluk olarak yer almaktadır.



Şekil 3.8. 1930'lu Yıllarda Darülfünün Bahçesi, (wowturkey.com, 2021b)

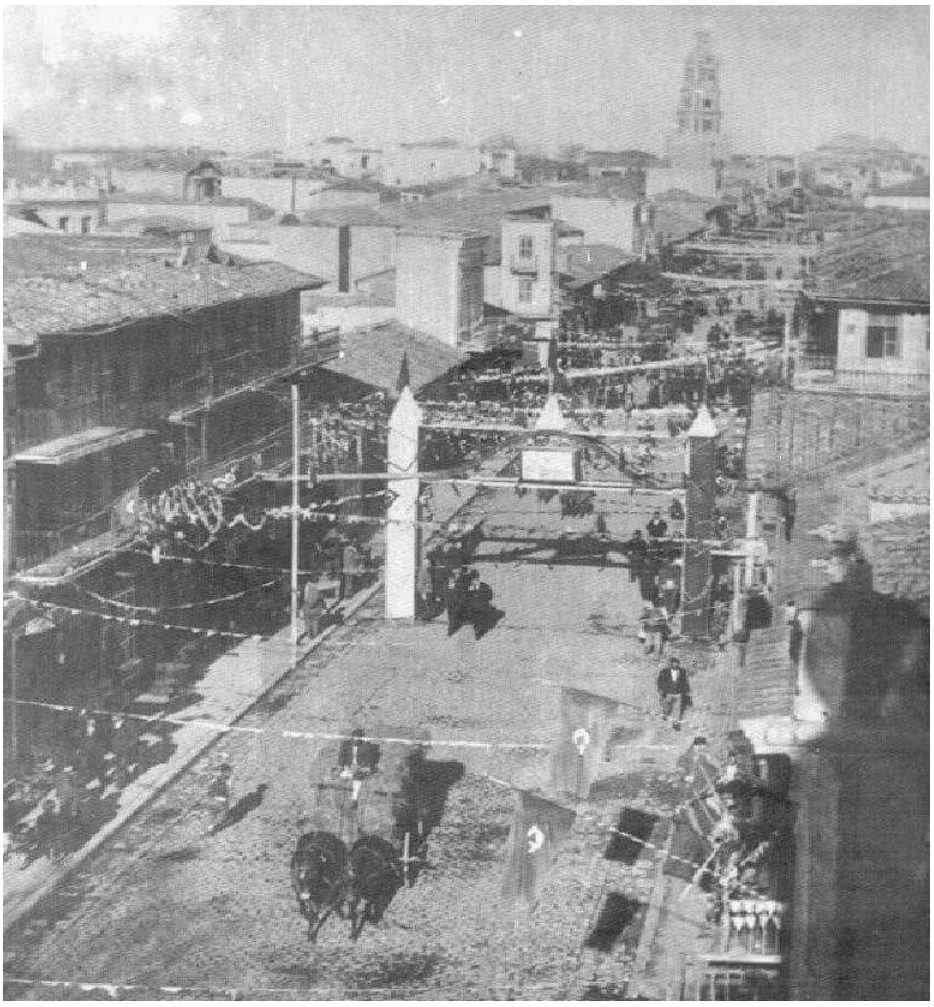


Şekil 3.9. 1930'lu Yıllarda Darülfünün Bahçesinden Saat Kulesine bakış, (wowturkey.com, 2021c)

1930'lu yıllarda Saraçlar Caddesi'nden ve Çilingirler Caddesi'nden çekilen fotoğraflara bakıldığında tek ve iki katlı bitişik yapılaşmış ticaret işlevli yapıların yer aldığı görülmektedir (Şekil 3.10, Şekil 3.11).

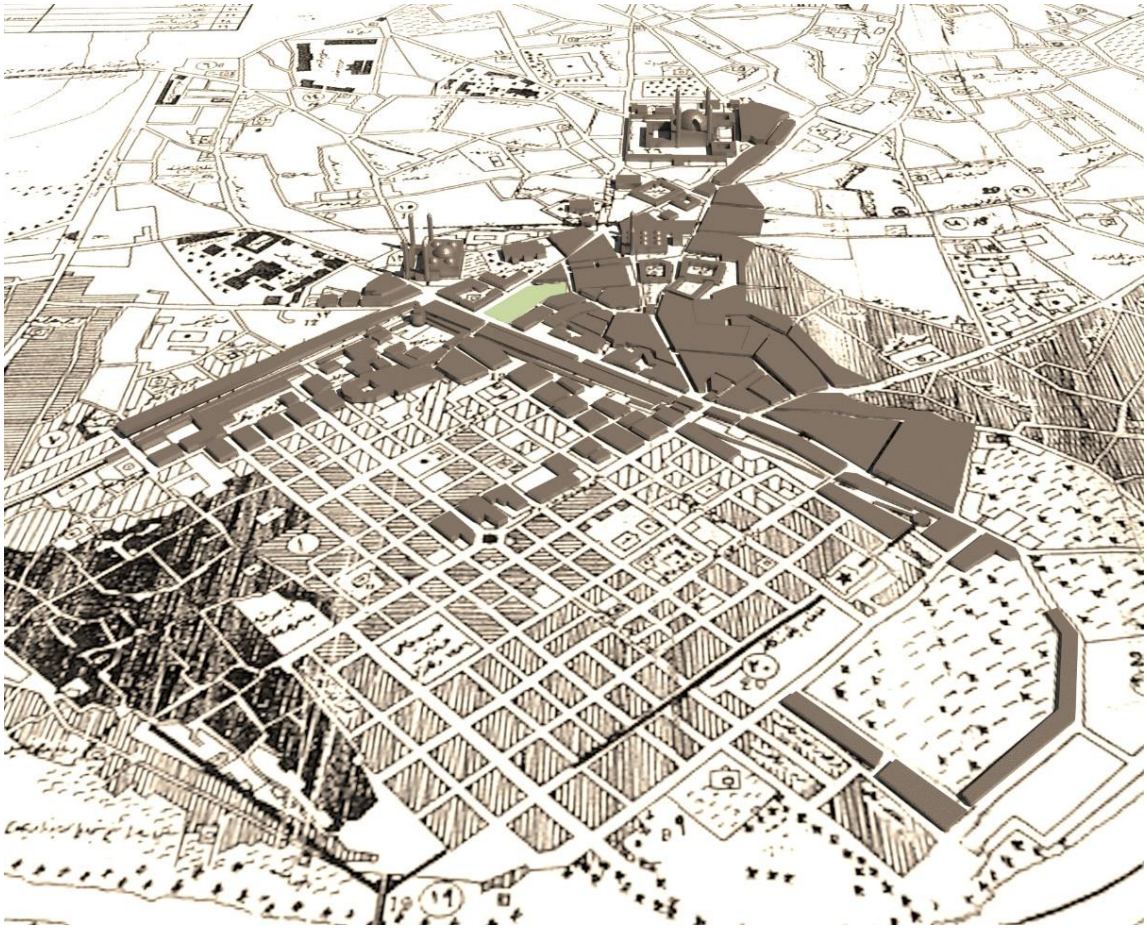


Şekil 3.10. 1930'lu Yıllarda Çilingirler Caddesi, (wowturkey.com, 2021d)



Şekil 3.11. 1930'lu Yıllarda Saraçlar Caddesi, (wowturkey.com, 2021e)

Cumhuriyetin ilanıyla başlayan kentleşme çalışmaları doğrultusunda çizilen imar planları ve bu planların hüküm ve koşullarıyla oluşturulmak istenen kent merkezinin modellenmesiyle değişiminin fiziksel yansımasına ulaşılabilir. 1930'lu yıllara ait fotoğrafları inceleyerek ulaştığımız kent merkezindeki yapılaşmayı, en yakın tarihli, 1918 yılında çizilen harita üzerine aktardığımızda dönemin tahmini modeline ulaşabiliriz (Şekil 3.12).

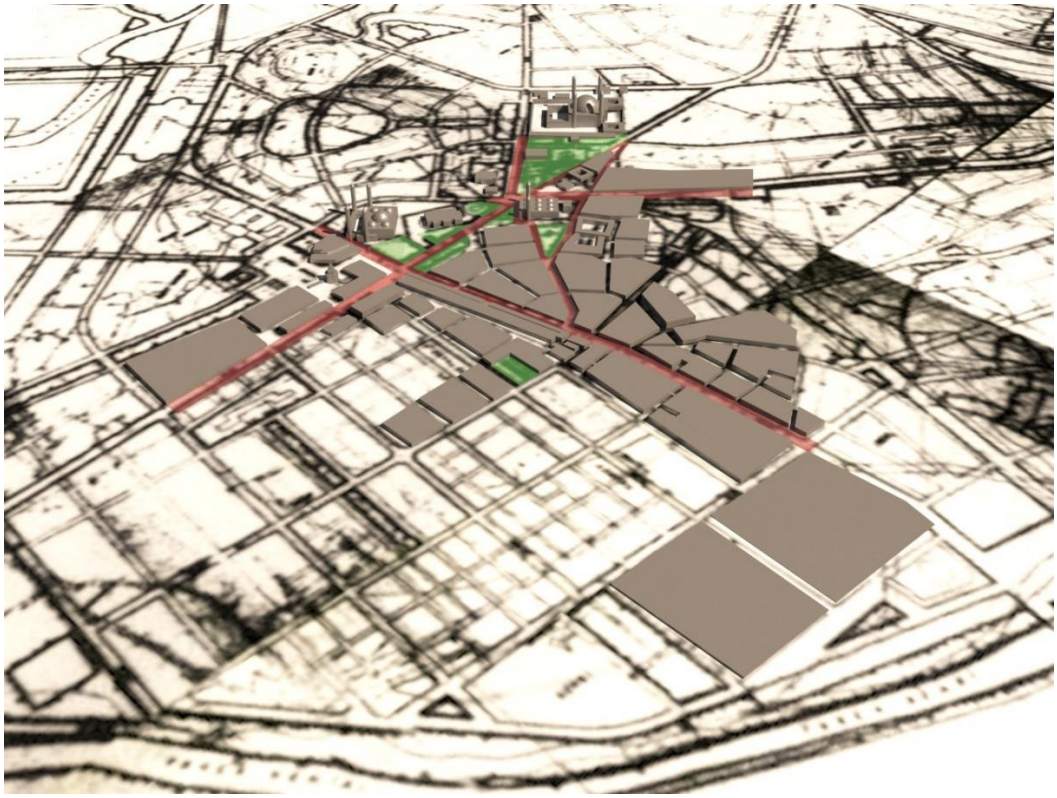


Şekil 3.12. Kentin 1930 Yılı Mevcut Tahmini Durum Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

3.2.2. 1930-1960 Yılları Arasında Kent Merkezi

1937 tarihinde Prof. Egli tarafından Edirne'nin imar planı çalışmaları başlamıştır. Egli'nin imar planı çalışmaları sürecinde planı oluşturan ana kararlar, plan onaylanmadan uygulanmaya başlanmıştır. Öncelikli olarak tarihi kent merkezinden geçen yolun açılabilmesi için istimlak ve yıkım faaliyetleri yapılmıştır.

Egli'nin oluşturulmak istediği kent merkezinde şehrin simgesi camiler ön planda tutulmuş, ana yol aksını oluşturan İstanbul yolu Selimiye Cami, Eski Cami ve Üç Şerefeli Cami önünden Kaleiçi'nden geçecek şekilde açılmıştır. Bu yol üzerine turist oteli planlanmıştır. Oluşturulan güzergah ve planlanan turist oteli ile aynı zamanda Avrupa'ya açılan yol olma özelliği bulunan İstanbul yolunu kullanacak turistlerin, camilerin etrafına konumlanmış olan ticaret fonksiyonlarını kullanmasının amaçlandığı düşünülebilir (Şekil 3.13).



Şekil 3.13. 1940 Yılı Egli'nin İmar Planı Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Saraçlar Caddesi'nin doğusu ile Eski Cami'nin güneyi arasında bulunan parseller tarihi dokusuna uygun olarak mevcut şekli korunup ışınsal amorf planlanmıştır.

Kent merkezindeki yapı yoğunluğu arasında tek boşluk olarak Darülfünün Bahçesi bulunmaktayken Egli'nin planında, Üçşerefeli Camii, Sokullu Hamamları, Alipaşa Çarşısı, Bedesten, Rüstempaşa Kervansarayı, Eski Cami, belediye konutu, Selimiye Cami gibi anıtsal eserlerin etrafına boşluk oluşturacak, yapıları ön plana çıkaracak yeşil adalar planlanmıştır. Saraçlar Caddesi'nin güneyine eski kalenin altına, pazar yeri ve şehir stadyum yerleştirilmiş, bu fonksiyonların etrafına yeşil alanlar ve sergi alanları kurgulanmıştır.

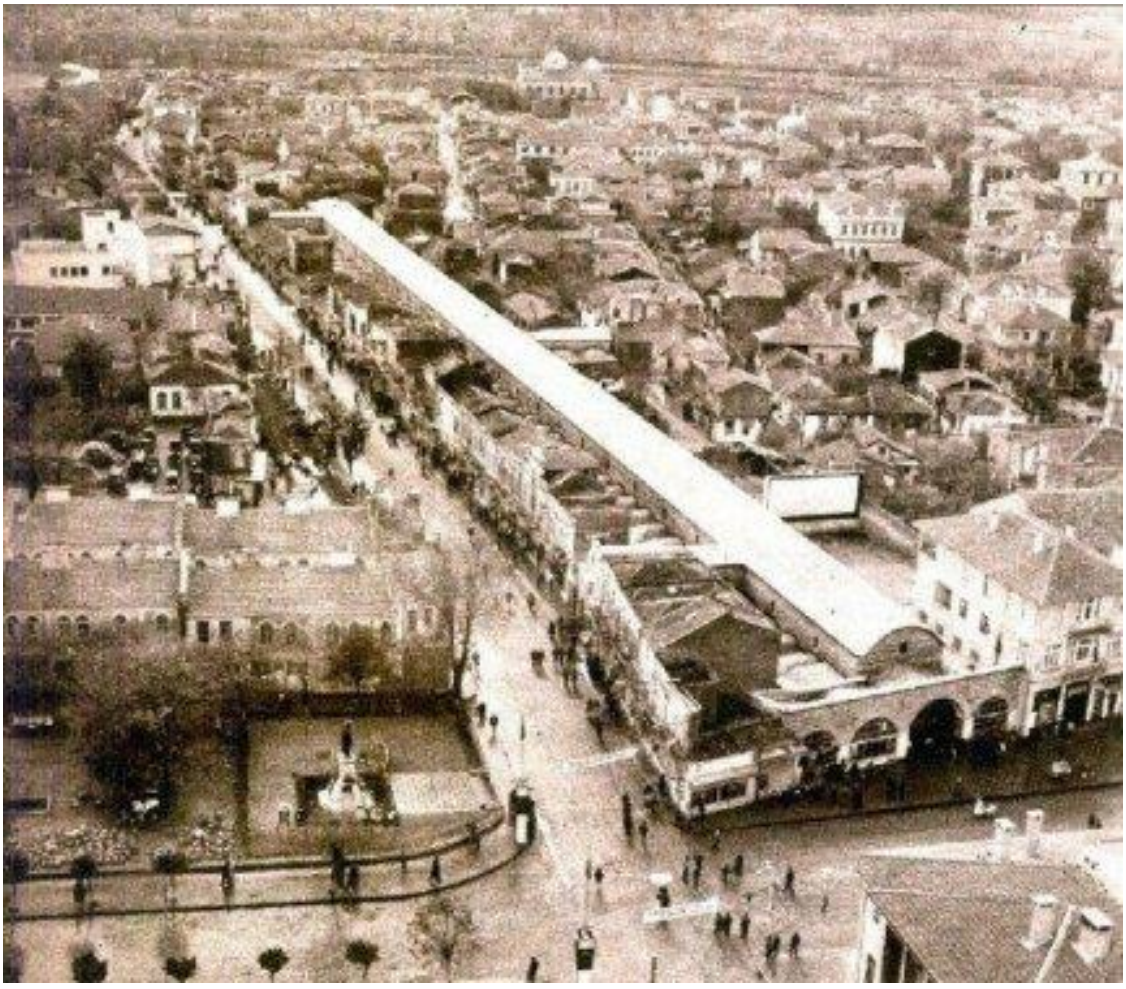
Egli'nin planı bu dönemde dünyanın içinde bulunduğu savaş nedeniyle ülkemizde oluşan maddi yetersizliklerden dolayı kısmi olarak uygulanmıştır. Planın fiziki mekanı etkileyen kararları, yeni yol güzergahı ile kent merkezinin ticari fonksiyonunu arttıracak düzenlemeler ve yapı yoğunluğu bulunan kent merkezine yeşil alanlar kurgulanarak boşluklar oluşturulması olmuştur (Şekil 3.14, Şekil 3.15, Şekil 3.16).



Şekil 3.14. 1950'li Yıllarda Egli'nin Planının Uygulanması Sonrası Üç Şerefeli Cami'den Selimiye Cami Yönüne bakış, (wowturkey.com, 2021f)

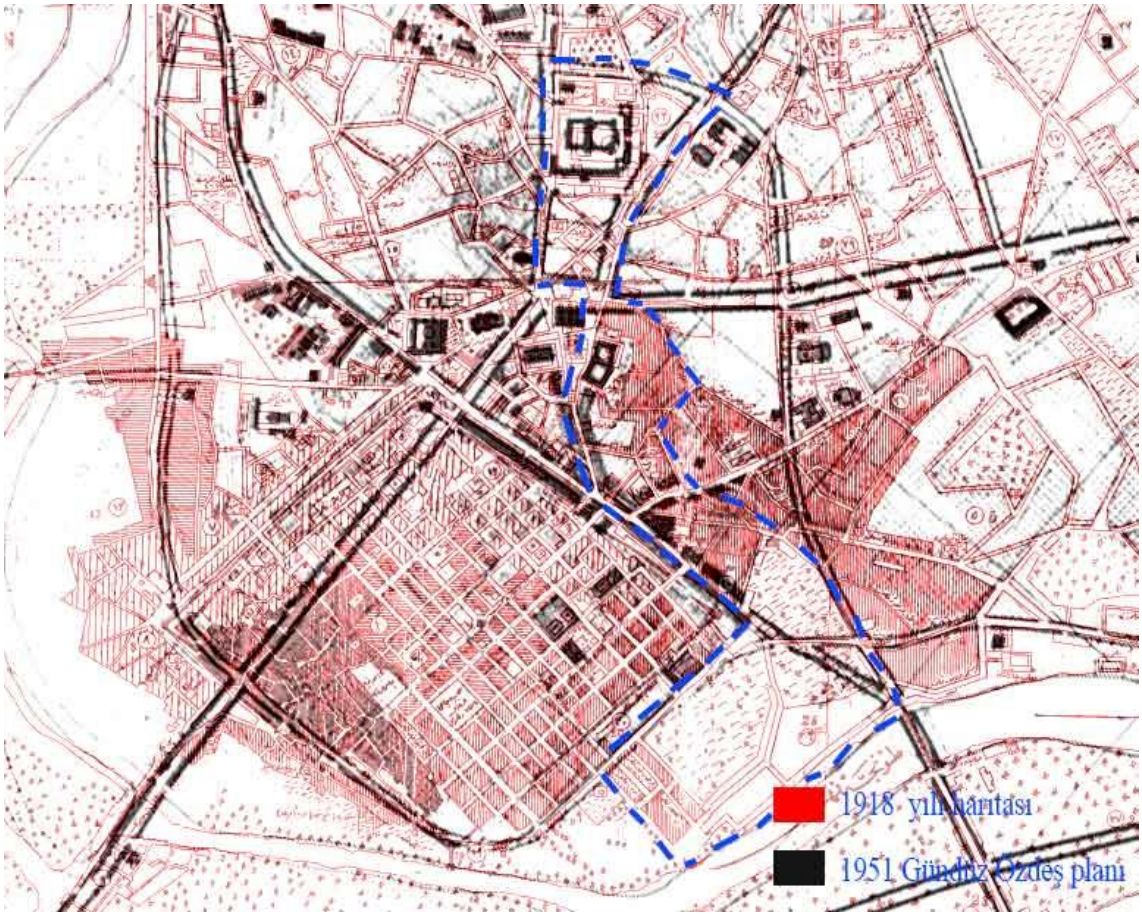


Şekil 3.15. 1950'li Yıllarda Egli'nin Planının Uygulanması Sonrası Selimiye Cami ve Parkına Bakış, (wowturkey.com, 2021g)



Şekil 3.16. 1950'li Yıllarda Egli'nin Planının Uygulanması Sonrası Üç Şerefeli Cami'den Saraçlar Caddesi'ne Bakış, (wowturkey.com, 2021h)

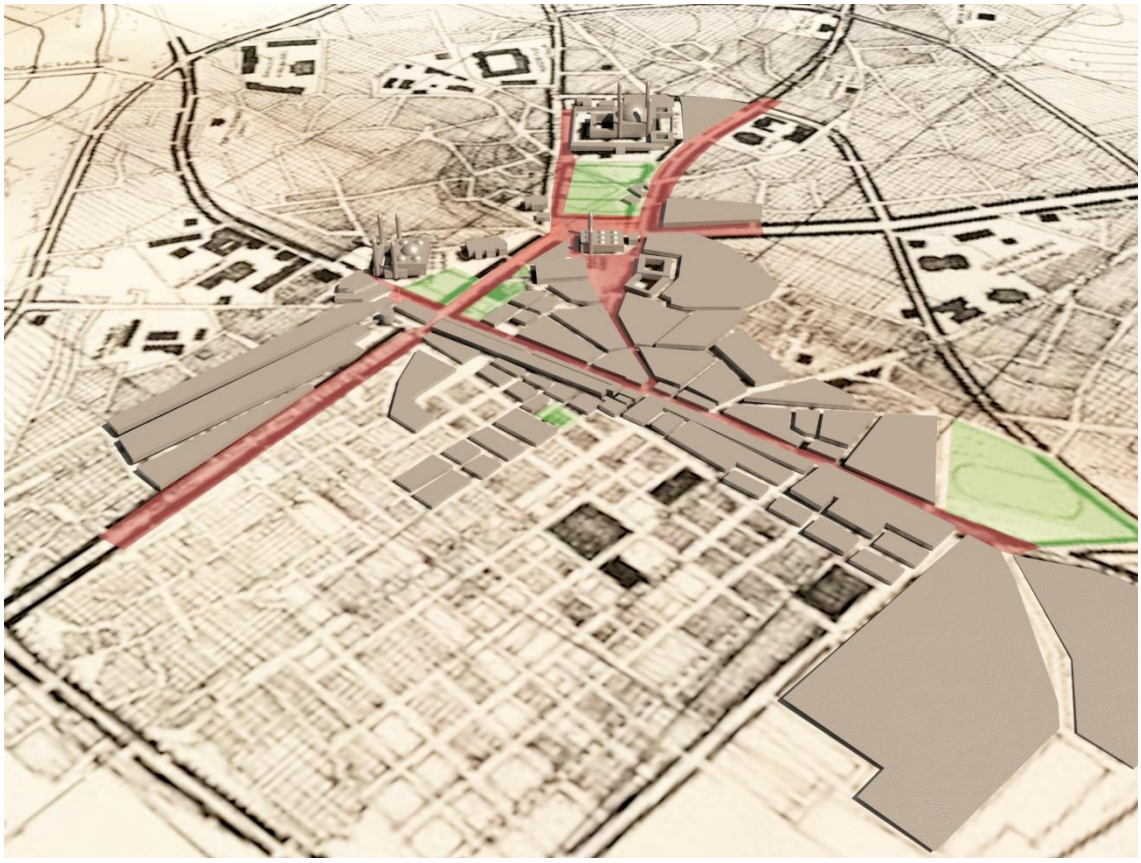
Gündüz Özdeş'in 1951 yılında Prof. Oelsner ile birlikte kendi önerilerine uygun çizdiği planda, kent merkezinin Egli'nin Planı'nın uygulanan kısmı dışında bulunan doğusu ve güneyi mevcut parseller korunarak ele alınmış, yeni yol önerileri getirilmiştir. Bu alanlarda yüksek maliyet oluşturmamak amacıyla yapılacak istimlakları azaltacak şekilde, mevcut parsel yapısına uygun planlama yapılmıştır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17. Gündüz Özdeş'in Planı ile 1918 Yılı Mevcut Durum Karşılaştırması (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Selimiye Cami'ni, caminin doğusundan geçen kıyık istikametine planladığı turistik yolla beraber ele almıştır. Selimiye Cami'nin önünde bulunan alanı teraslandırılmış park olarak planlamış, bu alanda bulunan ilkokulu ve yolu kaldırmıştır. Eski Cami köşesinden Selimiye Cami'ne doğru çizdiği bakış konisinde yaptığı planlama ile amaçladığı görüntüyü göstermiştir.

Özdeş'in Planı'nda kent merkezi silüeti camiler ön planda bulunacak şekilde kurgulanmıştır. Bu doğrultuda kent merkezinde yer alan Edirne Saat Kulesi'nin yıkılmasını önermiştir. Egli'nin Planı'nda kent merkezinin güneyinde yer alan stadyum ve pazar alanları mevcut parsel durumuna göre yeniden konumlandırılmıştır (Şekil 3.18).



Şekil 3.18. 1951 Yılı Özdeş'in İmar Planı Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Özdeş'in Planı Egli'nin Planındaki kararlarla birlikte uygulanmıştır. Uygulamaların kent merkezinin fiziki durumunu etkileyen kısımlarını Saraçlar Caddesi'nin doğusu ve güneyi oluşturmuştur. Selimiye Cami'nin önündeki okul binası yıkılarak bu alana park yapılmış, caminin doğusundan geçen kıyık yolu üzerindeki yapılar yıkılarak yol açılmıştır. Stadyum ve pazaryeri mevcut parsellere uygun yapılmış, saat kulesi yıkılmıştır.

3.2.3. 1960-1980 Yılları Arasında Kent Merkezi

Kentleşmenin hızlanmasıyla birlikte 1966 yılında imar planı hazırlanmıştır. Artan kent nüfusuna çözüm oluşturacak şekilde Kaleiçi'nde sit alanı kararı alınmış ve bölgede kat yükseklikleri 7.50 ve 9.50 olarak belirlenerek yapılaşmanın önü açılmıştır. Kaleiçi'nde artan inşaat yoğunluğuyla bölgede ikamet eden nüfus artmış, bu durum Kaleiçi ile iç içe geçmiş bulunan kent merkezinin ticari yoğunluğu da artmıştır. Oluşan ticari talep sonucunda kent merkezinde de yeni inşaatlar artmaya başlamıştır.

Saraçlar Caddesi'nin Alipaşa Çarşısı'na komşu, batı kanadındaki yapılar özgün nitelikleri korunarak 2 kat yükseklikte planlanmış, doğu kanadında ise caddenin genişliği arttırılarak 4-5 katlı yapılaşmaya gidilmiştir. Bu durum iki cephe arasında uyumsuzluk yaratmıştır.

Egli'nin ve Özdeş'in planlarında park olarak planlanan alanlardan Eski Cami'nin güneyi otobüs terminali olarak kullanılmış, Üç Şerefeli Cami'nin güneyi kamyon terminali olarak kullanılmıştır (Şekil 3.19, Şekil 3.20).

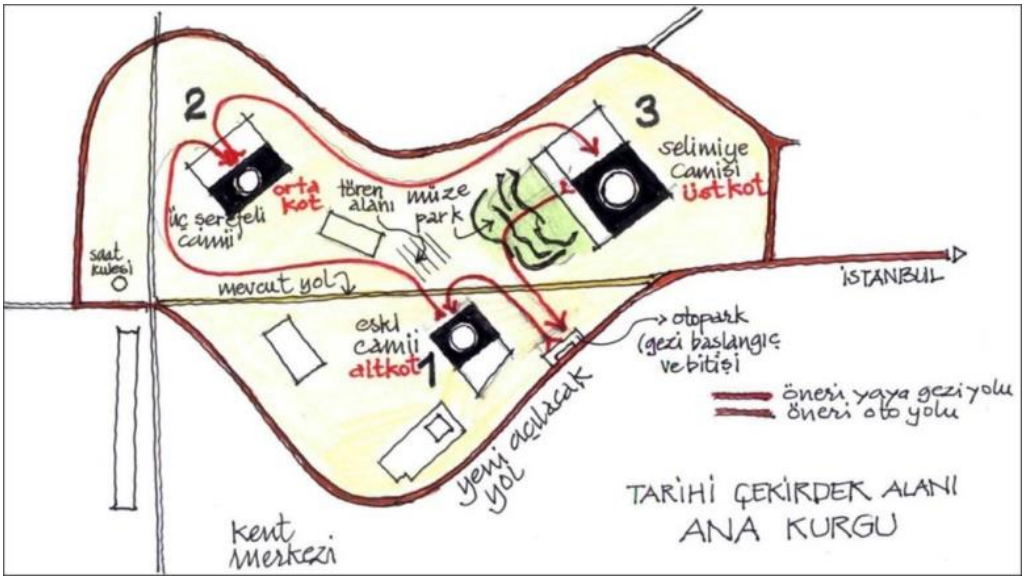


Şekil 3.19. 1965 Yılı Üç Şerefeli Cami Parkının Kamyon Parkı Olarak Kullanımı, (wowturkey.com, 2021ı)



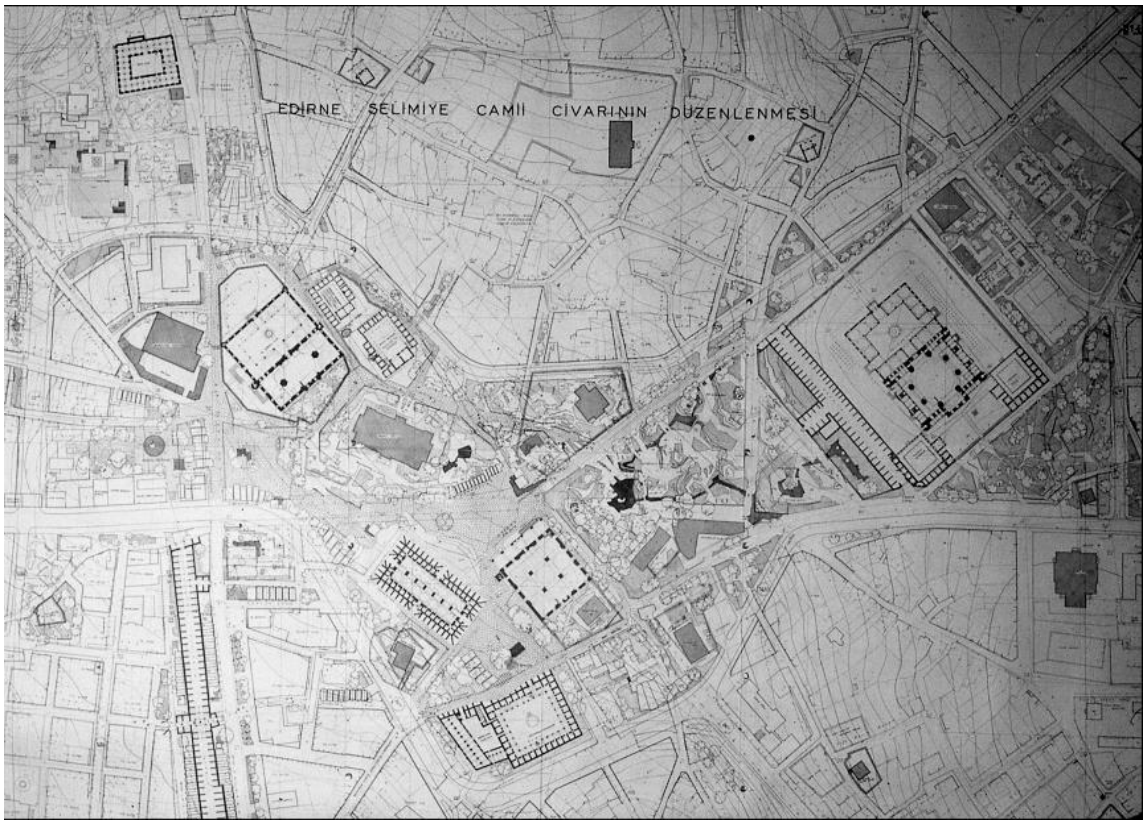
Şekil 3.20. 1965 Yılı Eski Cami Parkının Otobüs Terminali Olarak Kullanımı, (wowturkey.com, 2021i)

1968 yılında İller Bankası tarafından Selimiye Camii Civarının Tanzimi Yarışması adıyla yarışma açılmıştır. Yurdanur Sepkin ve ekibinin tasarladığı proje birincilik ödülünü kazanmıştır (Şekil 3.21, Şekil 3.22).



Şekil 3.21. Yurdanur Sepkin ve Ekibinin Tarihi Çekirdek Kurgusu (Erten, 2016).

Projede Selimiye-Üç Şerefeli-Eski Cami üçgeni turistik gezi güzergahı olarak planlanmış, Gündüz Özdeş'in planında olan "Turistik yol" Rüstem Paşa Kervansarayı'nın güneyinden geçirilerek üçgen arasında yayalaştırma önerilmiştir (Erten, 2016). Selimiye Camii önündeki park alanı Özdeş'in planındaki gibi teraslandırılmış park olarak planlanmıştır. Alan düzenlemesine ilişkin kararların sınırlı bir bölümü uygulanmış, yapılara ve yeni yol açma önerilerine ilişkin olanlar gerçekleşmemiştir.



Şekil 3.22. Yurdanur Sepkin ve ekibinin 1968 tarihli yarışmada 1.lik ödülü alan projesi (Erten, 2016).

Bu döneme kadar yapılan imar planları neticesinde alınan yol kararları ve yeni inşaat izinleriyle Kaleiçi'nde nüfus yoğunluğu artmış bu durum kent merkezinin ticari yoğunluğunu da arttırmıştır. 1975 yılında yapılan ilave imar planıyla yeni konut alanları imara açılmıştır.

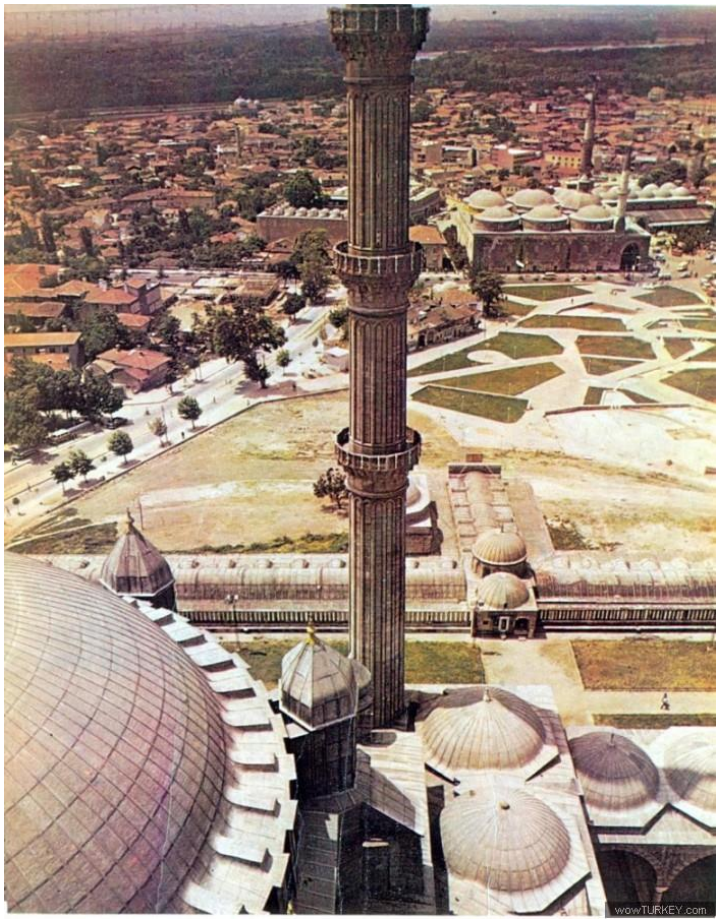
Bu dönemde kent merkezinde 1966 yılındaki plana uygun olarak yeni yapı inşaatları devam etmiş Selimiye Camii önündeki parkın inşası gerçekleştirilmiştir (Şekil 3.23, Şekil 3.24, Şekil 3.25, Şekil 3.26, Şekil 3.27, Şekil 3.28, Şekil 3.29, Şekil 3.30).



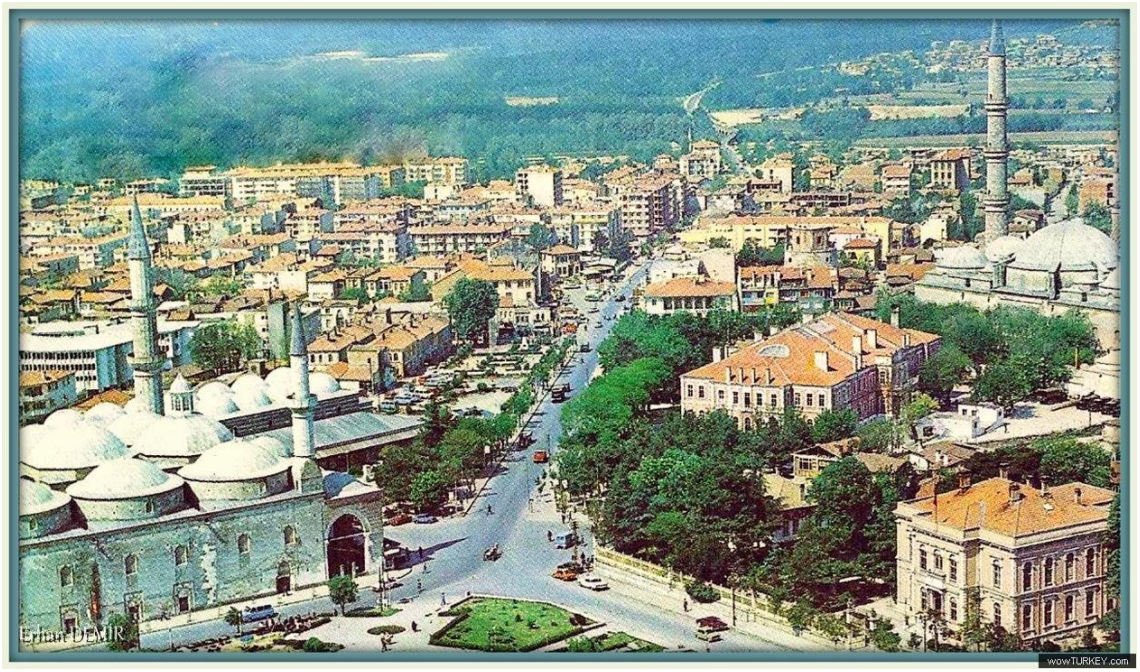
Şekil 3.23. 1970 Yılı Tahmis Meydanı, (wowturkey.com, 2021j)



Şekil 3.24. 1970 Yılı Selimiye Parkı İnşaatı, (wowturkey.com, 2021k)



Şekil 3.25. 1975 Yılı Selimiye Parkının Tamamlanmış Hali, (wowturkey.com, 2021l)



Şekil 3.26. 1980 Yılı Şehir Merkezi, (wowturkey.com, 2021m)



Şekil 3.27. 1975 Yılı Pazar Alanı, (wowturkey.com, 2021n)



Şekil 3.28. 1975 Yılı Eski Cami önündeki Park Alanı, (wowturkey.com, 2021o)



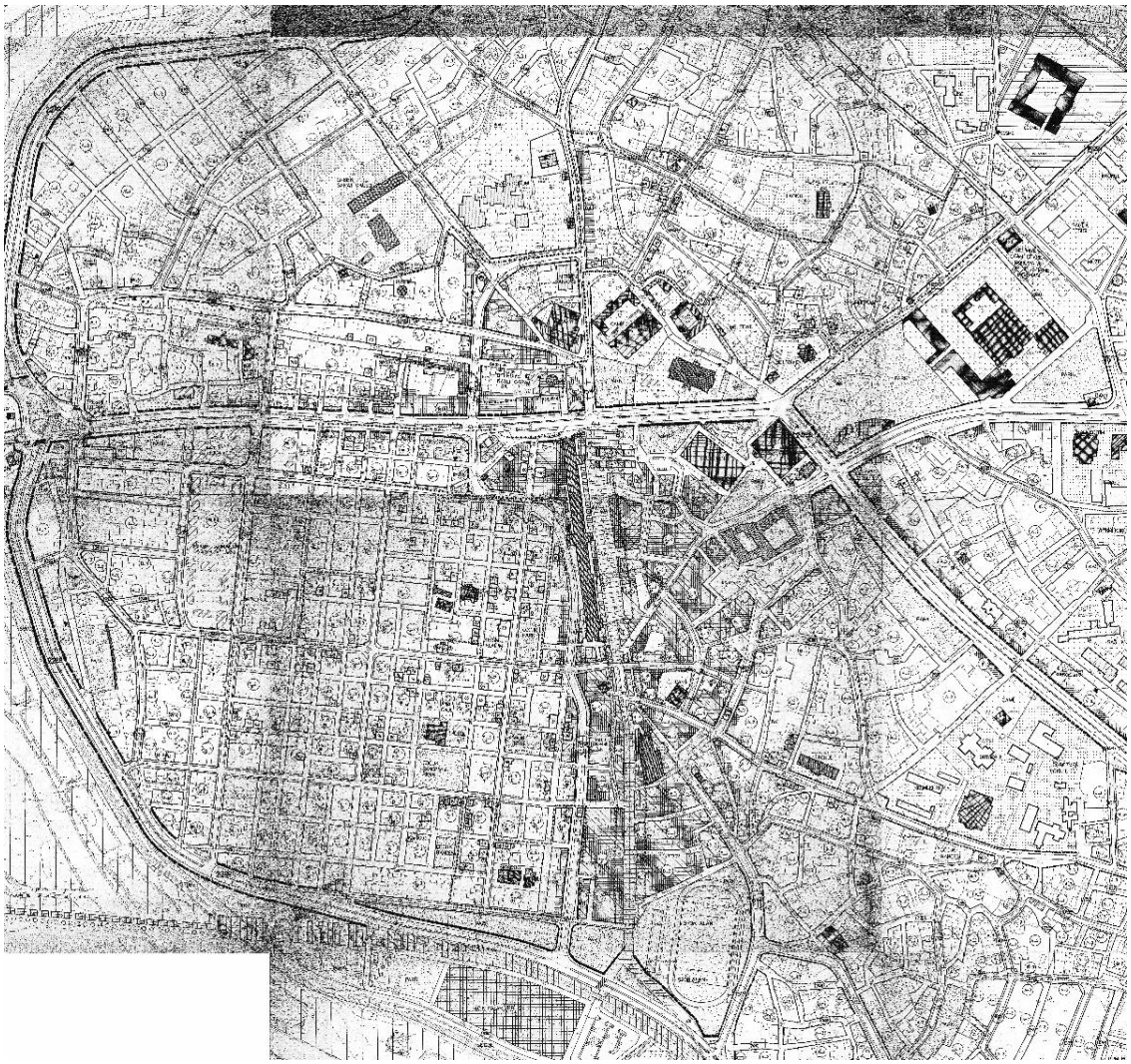
Şekil 3.29. 1980 Yılı Bedesten Çarşısı Çevresi, (wowturkey.com, 2021ö)



Şekil 3.30. 1980 Yılı Londra Asfaltı, (wowturkey.com, 2021p)

3.2.4. 1980-2000 Yılları Arasında Kent Merkezi

Kaleiçi'nde koruma amaçlı planlama ihtiyacı ve yeni konut alanlarının açılma isteği nedeniyle 1984 yılında imar planı hazırlanmıştır. Etaplar halinde hazırlanan planın kent merkezini etkileyen kararlarını ilk etabı oluşturmaktadır. Selimiye Cami, Eski Cami, Üç Şerefeli Cami etrafındaki yapı alanlarını kapsayan bölge sit alanı olarak belirlenmiş, bölgede bulunan eski eserler tescil edilerek numaralandırılmıştır (Şekil 3.31).

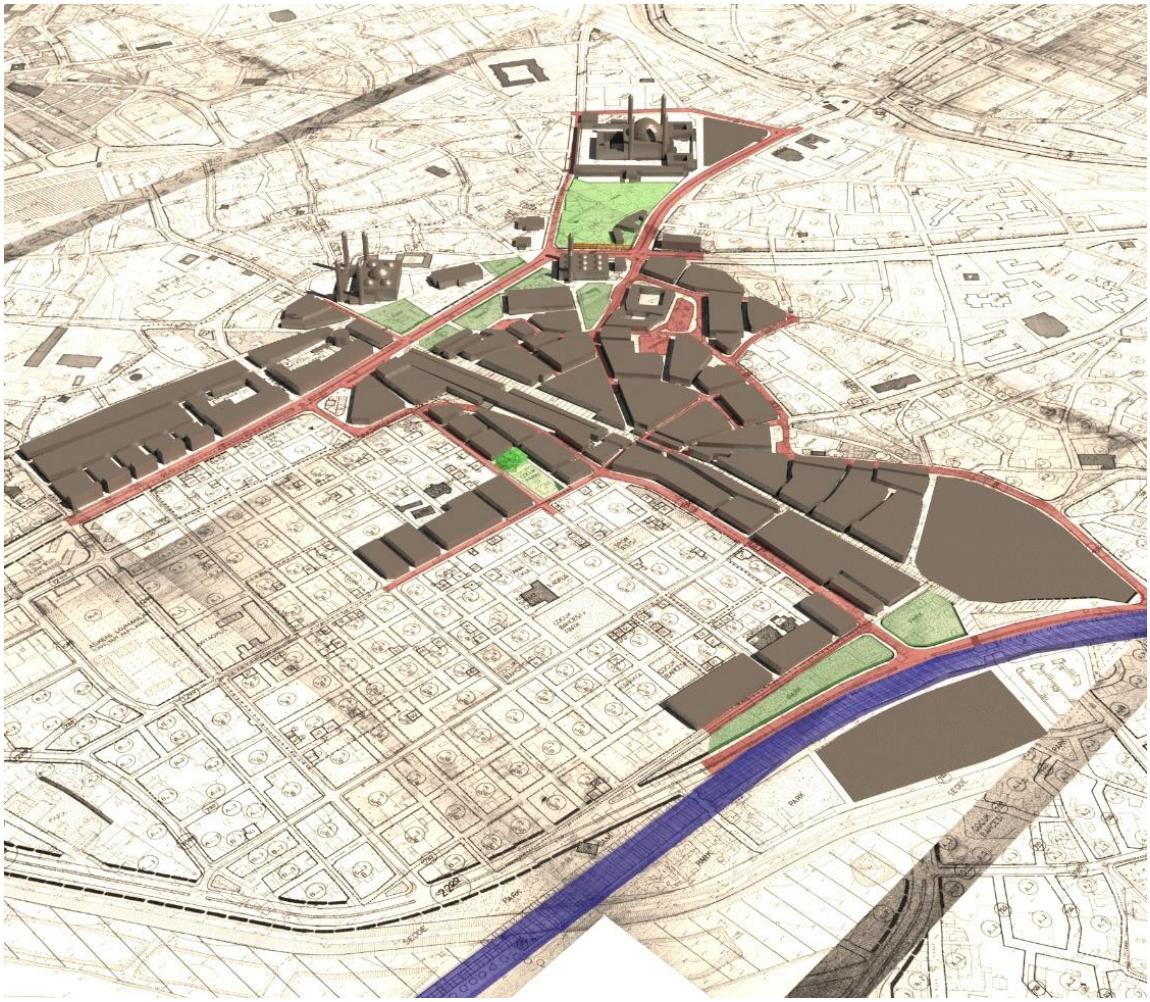


Şekil 3.31. 1984 Yılı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması, (Edirne Belediyesi, 1984)

Maarif Caddesi'nin doğusu ile Alipaşa Çarşısı'nın batısı arasından geçen Londra Asfaltı ile Güney çevre yolu arasında ana güzergah oluşturacak 15 metrelik yol düzenlenmiştir. Yolun geçtiği güzergahta bulunan Alipaşa Çarşısı dış dükkanlarının bir kısmının yıkılması ön görülmüştür. Ana araç yolu güzergahı yeniden düzenlenerek

Saraçlar Caddesi'nin yayalaştırılması planlanmıştır. Kent merkezinin çevresinde otopark alanları oluşturularak araç trağinin rahatlatılması amaçlanmıştır.

Planlanan yeni yol güzergahı dışındaki parseller mevcut haliyle korunmuş, tren yolunun kuzeyindeki parsellere park işlevi verilmiştir. Selimiye Cami parkının Londra Asfaltına bakan kısmına mevcut eğim kullanılarak dükkanlar planlanmıştır (Şekil 3.32).

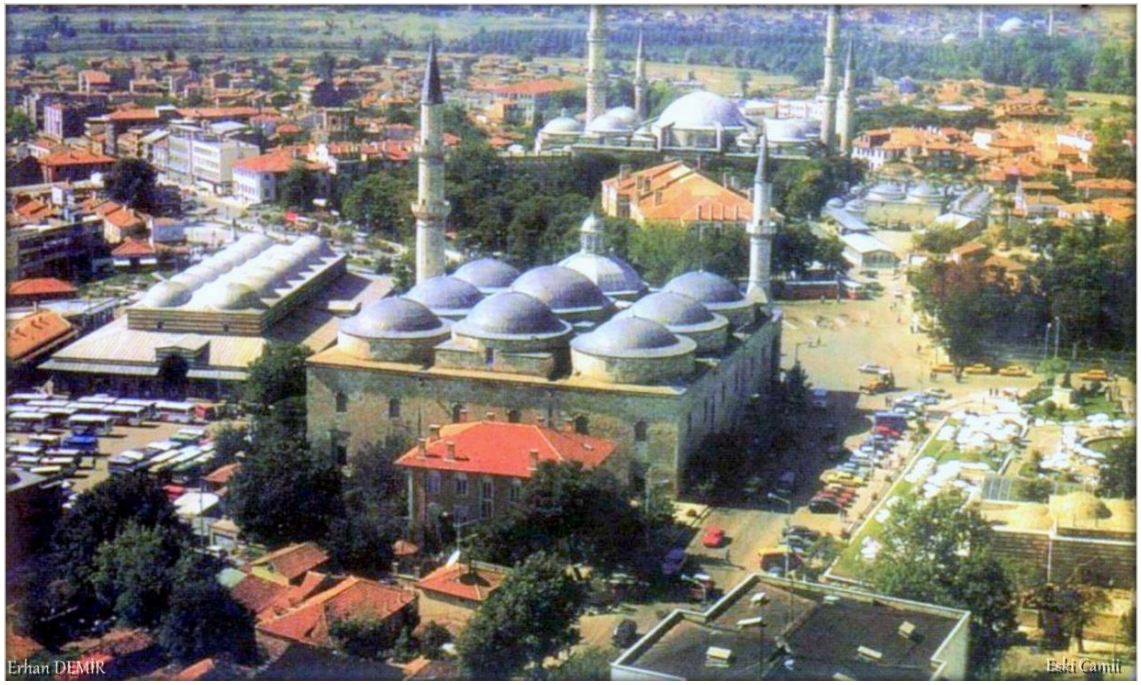


Şekil 3.32. 1984 Yılı İmar Planı Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

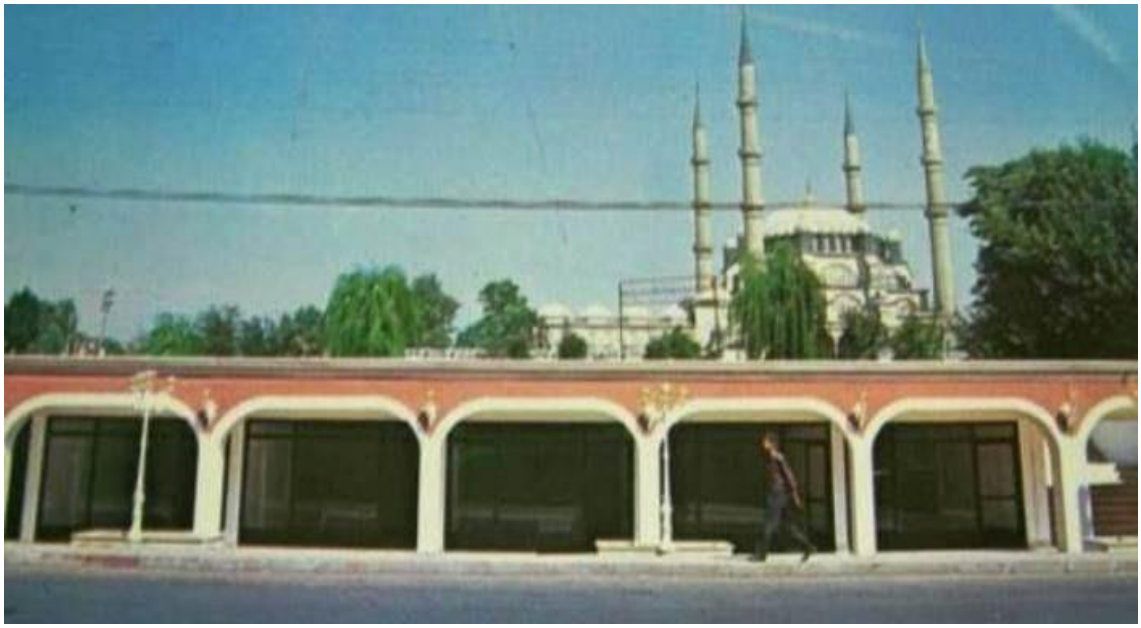
1984 İmar Planı'nın kent merkezinin fiziki durumunu etkileyen uygulamalarını sit alanı kararları, Selimiye Cami'nin güneyinde planlanan dükkanlar ve otopark olarak işlevlendirilen alanlar oluşturmaktadır. Saraçlar Caddesi'nin yayalaştırılması ve oluşturulan yeni yol güzergahı kararları uygulanmamıştır (Şekil 3.33, Şekil 3.34, Şekil 3.35, Şekil 3.36).



Şekil 3.33. 1990 Yıllı Eski Cami Çevresi, (wowturkey.com, 2021r)



Şekil 3.34. 1990 Yıllı Eski Cami Çevresi, (wowturkey.com, 2021s)



Şekil 3.35. 1990 Yılı Selimiye Cami Dükkanları, (wowturkey.com, 2021ş)



Şekil 3.36. 1992 Yılı Bedesten Çarşısı Çevresi, (wowturkey.com, 2021t)

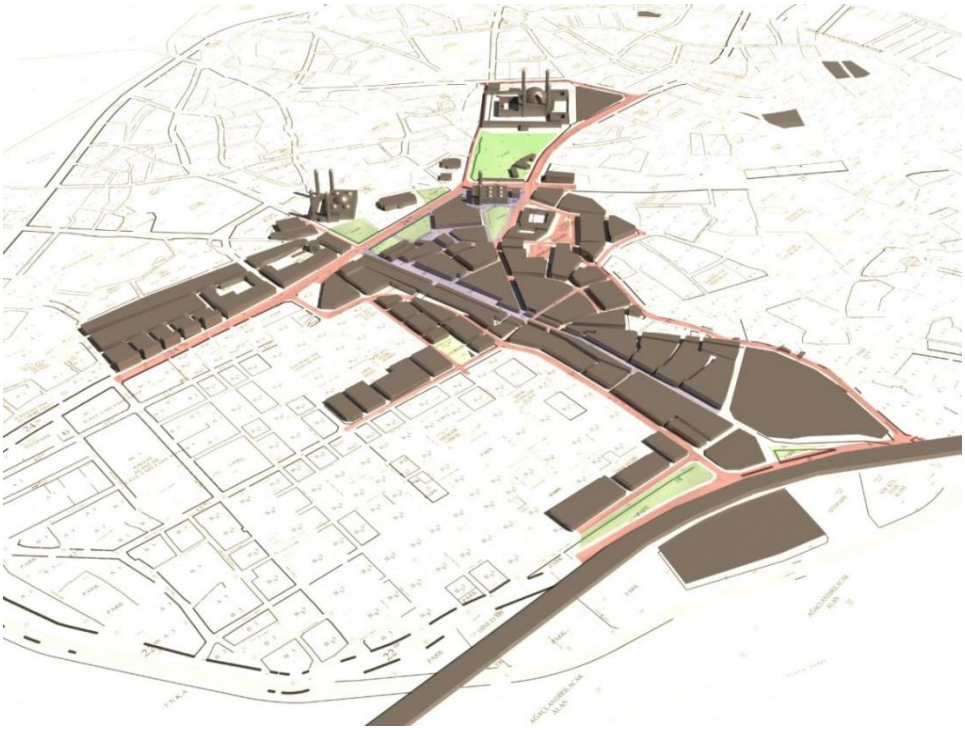
3.2.5. 2000-2021 Yılları Arasında Kent Merkezi

2000'li yıllarda kentte yeni konut alanlarının açılması arzusuyla 2003 ilave-revizyon imar planı yapılmıştır. Çizilen bu planla birlikte şehrin doğusunda yeni konut alanları oluşturulmuş ve 1984 yılı planındaki konut ve sosyal donatı alanlarının yeniden değerlendirilmesi amaçlanmıştır. 2005 revizyon imar planı ile yeni konut alanlarının etaplandırılması kararı dışında aynıdır. Kent merkezi sınırında iki planı birlikte ele alabiliriz (Şekil 3.37).



Şekil 3.37. 2005 Yılı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması, (Edirne Belediyesi, 2005)

2003 ilave-revizyon imar planında 1984 imar planında var olan, Maarif Caddesi'nin doğusu ile Alipaşa Çarşısı'nın batısı arasından geçen Londra Asfaltı ile Güney çevre yolu arasında ana güzergahı oluşturan yol ve saraçlar caddesinin yayalaştırılma kararları bu planda da yer almaktadır. Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun kararıyla belirlenen kentsel sit alanı ve etkileme geçiş alanı izleri plana işlenmiştir (Şekil 3.38).



Şekil 3.38. 2005 Yılı İmar Planı Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

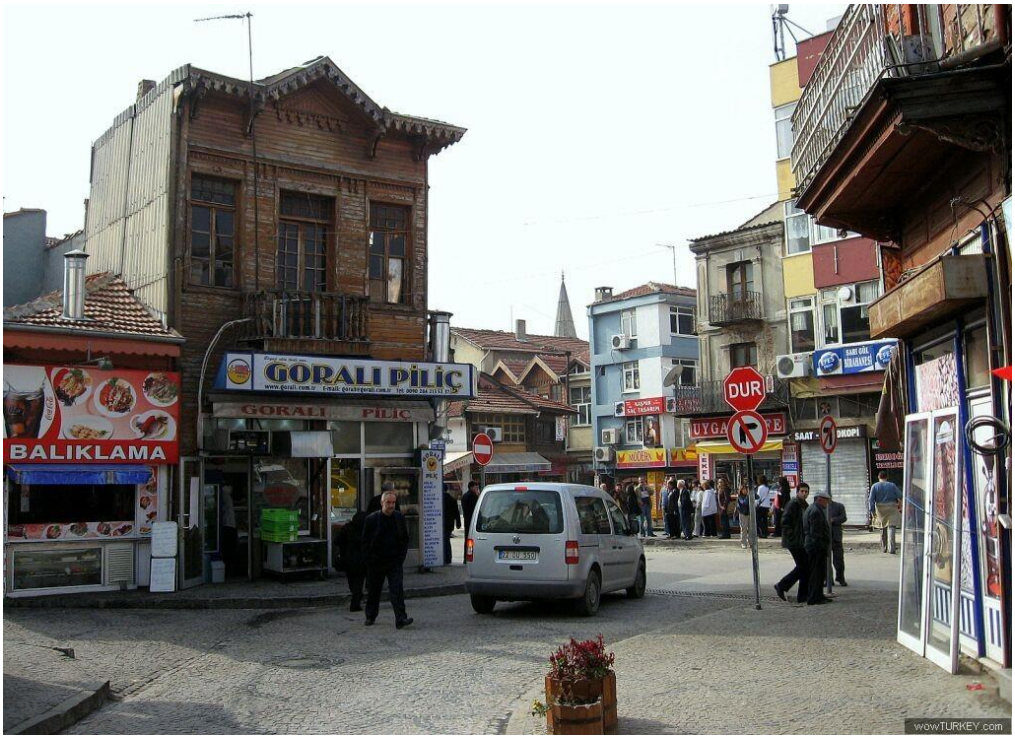
Yeni konut alanlarını planlama amaçlı yapılan 2005 İmar Planı'nın kent merkezinin fiziki durumuna etkisi sınırlı olmuştur. Kent merkezini etkileyecek kararlar için yapılması planlanan koruma amaçlı imar planı beklenmiştir (Şekil 3.39, Şekil 3.40, Şekil 3.41).



Şekil 3.39. 2007 Yılı Saraçlar Caddesi Kuzey Yönünden Bakış, (Zafer Yenidünya Fotoğraf Arşivi, 2019)



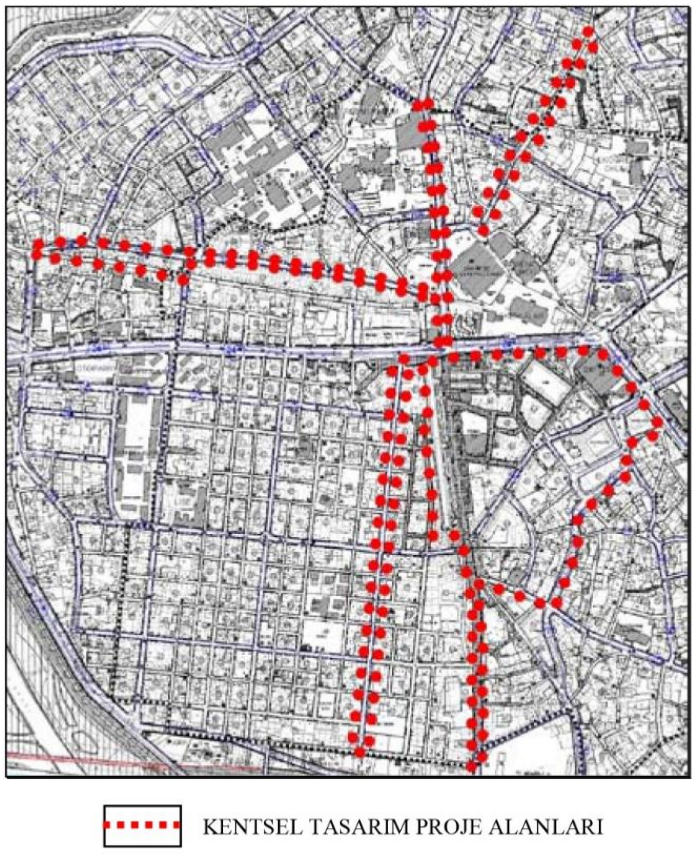
Şekil 3.40. 2007 Yılı Saraçlar Caddesi Güney Yönünden Bakış, (Burak Meta Fotoğraf Arşivi, 2019)



Şekil 3.41. 2007 Yılı Çilingirler Caddesinden Saraçlar Caddesine Bakış, (Karani Eseroğlu Fotoğraf Arşivi, 2019)

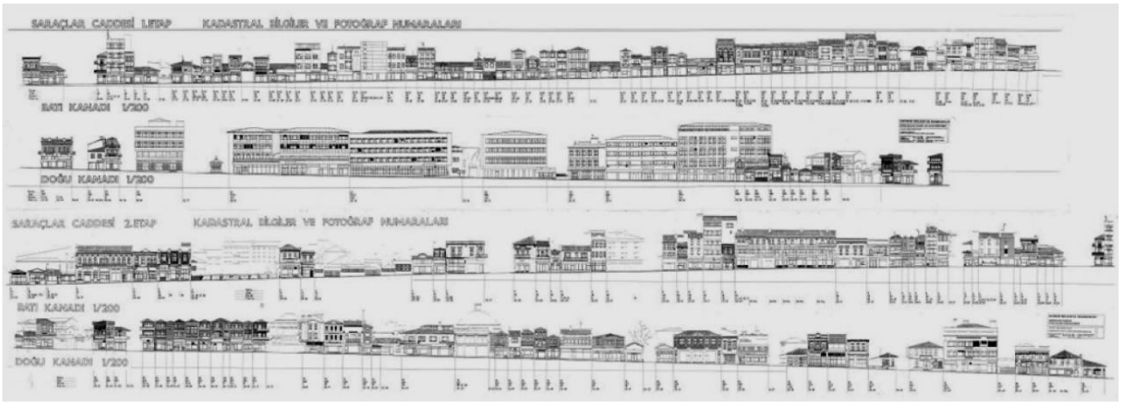
2007 yılında sit alanı olarak belirlenen alanda, etkileme geçiş alanı dikkate alınarak koruma amaçlı imar planı yapılmıştır. Yapılan plan ile alanda yaşayan halkın ve iş yerlerinin koruma ve kullanım şartlarını belirleyerek yapılaşma kuralları koymak, sağlıklaştırma ve yenileme projeleriyle birlikte yaya ve taşıt ulaşımını düzenleyerek sosyal ve ekonomik yapılarını iyileştirmek amaçlanmıştır. Bu bağlamda Kültür Varlıkları Bölge Kurulu'nun 2007 yılında belirlediği 1. ve 3. derece Arkeolojik Sit alanları plana işlenmiş ve kentsel tasarım projesi yapılacak alanlar belirlenmiştir.

Planın merkezi iş alanını etkileyen kararlarını Saraçlar Caddesi'nin yayalaştırılarak araç trafiğine kapatılması, Saraçlar Caddesi ve Tahmis Meydanı çevresine ticaret ve hizmet fonksiyonularının konumlandırılması, sokak doku ve kaplamasının aslına uygun olarak düzenlenmesi ve değiştirilmemesi, sokak cephe silüetinin sağlıklaştırılarak standartlara kavuşturulması ve tescilli yapı komşu parseli haricindeki ticaret alanlarında turizm amaçlı yapıların yüksekliğinin 12.50 metreyi geçmemesi oluşturmaktadır (Şekil 3.42).



Şekil 3.42. 2007 Yıllı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması, (Edirne Belediyesi, 2007)

Kentsel tasarım proje alanı olarak belirlenen Saraçlar Caddesi'nde mevcut yapıların oluşturduğu gabari problemleri, özgün cephe görünüşünün bozulması ve reklam panolarının düzensiz oluşu gibi sorunların çözümü amacıyla Edirne Belediyesi tarafından Trakya Üniversitesi Döner Sermayesi aracılığı ile Ümit Sirel ve Ayşe Sirel'e kentsel tasarım projesi hazırlatılmıştır. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi yayalaştırma ve cephe iyileştirme çalışmalarından oluşmaktadır. Cephe silüetinin sağlıklaştırılarak standartlara kavuşturulması amacıyla mevcut durum fotoğraflanarak caddenin sülieti çıkarılmıştır (Şekil 3.43, Şekil 3.44, Şekil 3.45, Şekil 3.46, Şekil 3.47, Şekil 3.48, Şekil 3.49).



Şekil 3.43. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Cephe Sülietleri, (Sirel, 2015)



Şekil 3.44. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Tescilli Yapı-Yeni Yapı Cephe Görüntüsü, (Sirel, 2015)



Şekil 3.45. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Tescilli Yapı Cephe Görüntüsü, (Sirel, 2015)



Şekil 3.46. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Yeni yapı Cephe Görüntüsü, (Sirel, 2015)



Şekil 3.47. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Reklam Panoları Cephe Görüntüsü, (Sirel, 2015)



Şekil 3.48. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Mevcut Cephe Görüntüsü, (Sirel, 2015)



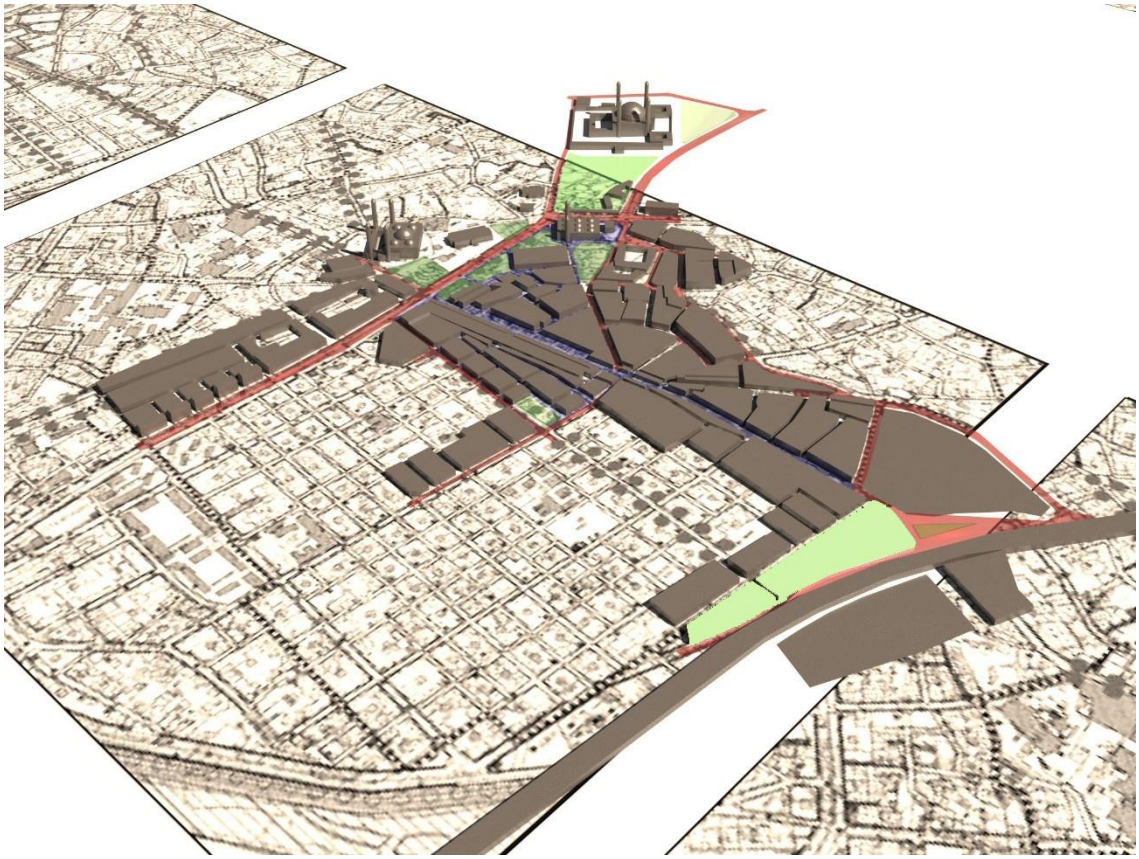
Şekil 3.49. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Öncesi Araç Trafik Yoğunluğu, (Sirel, 2015)

Koruma amaçlı imar planında önceki planlarda izin verilen veya kaçak olarak yapılan, sonrasında çıkarılan imar barışlarıyla yasallaştırılan yapı ve yapı eklentilerinin ekonomik ömrünü tamamlayana kadar kullanılması kararlaştırılmıştır. Bu yapılarda yapılacak tadilatların kontrol altına alınabilmesi amacıyla ruhsata tabi tutulmuştur.

Hazırlanan kentsel tasarım projesinde Saraçlar Caddesi'nin Ziraat bankası kavşağından stadyuma kadar olan kısımı yayalaştırılmış, Atatürk Anıtı'nın bulunduğu alan tören alanı olarak belirlenmiş, Tahmis Meydanı ve çevresinin araç güzergahı düzenlenmiştir. Saraçlar Caddesi'nin güney ucundan başlayan stadyumun batısıyla Pazar yerinin kuzeyi arasında kalan alanda yayalaştırılma devam ettirilerek park olarak planlanmıştır (Şekil 3.50, Şekil 3.51).

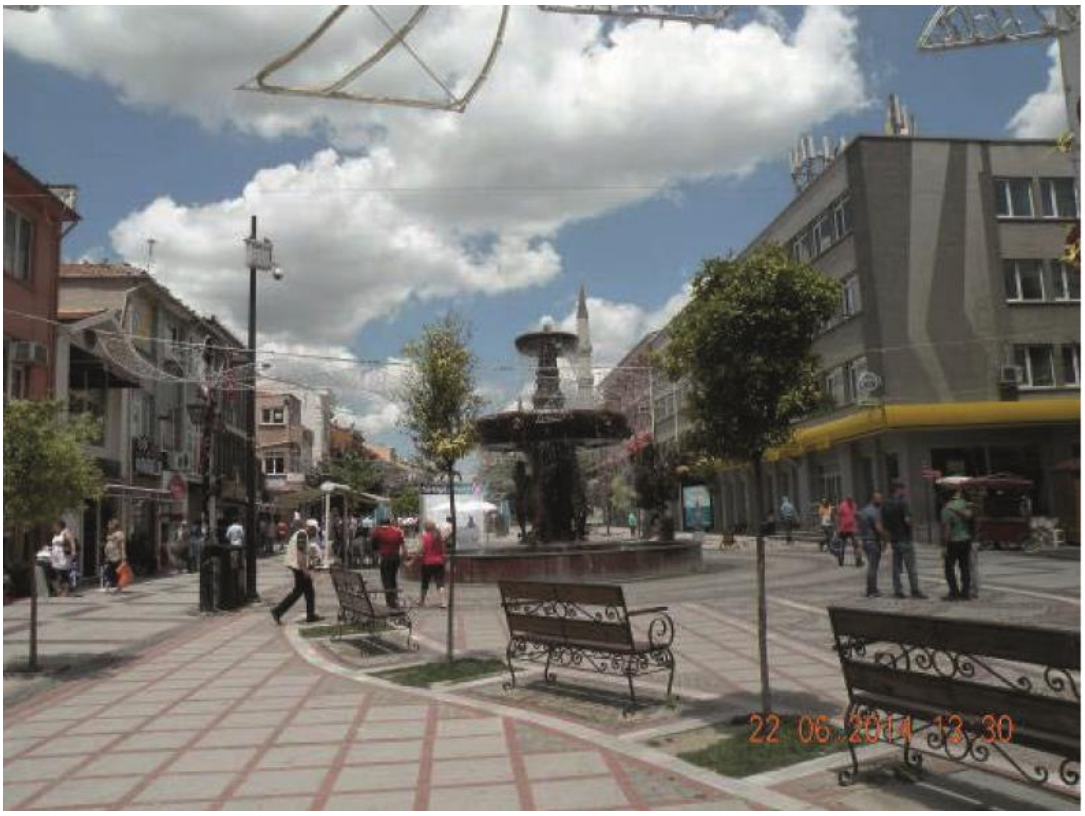


Şekil 3.50. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi, (Sirel, 2015)



Şekil 3.51. 2007 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

2008 yılından itibaren hazırlanan kentsel tasarım projesi ve çıkarılan cephe sülietleri kapsamında yayalaştırma çalışmaları başlatılmıştır. Ziraat bankası kavşağından Balıkpazarı kavşağına kadar olan kısım 1. Etap, Balıkpazarı kavşağından stadyuma kadar olan kısım 2. Etap olmak üzere cadde yayalaştırılmış ve cephe iyileştirme çalışmaları yapılmıştır. Kentsel tasarım projesinde Saraçlar Caddesi'nin güney ucundan başlayan stadyumun batısıyla Pazar yerinin kuzeyi arasında park olarak planlanan karar uygulanmamıştır (Şekil 3.52, Şekil 3.53, Şekil 3.54, Şekil 3.55).



Şekil 3.52. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası, (Sirel, 2015)



Şekil 3.53. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası, (Sirel, 2015)



Şekil 3.54. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası, (Sirel, 2015)



Şekil 3.55. Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi Sonrası, (Sirel, 2015)

2011 yılında Selimiye Cami Külliyesi'nin UNESCO Dünya Mirası Listesine dahil edilmesiyle birlikte 2014 yılında Selimiye çevresinin Yemiş Kapanı Hanı'nın temel kalıntılarıyla beraber ele alınmasına yönelik proje yarışması başlatılmıştır. Proje yarışması Mimar Beril Serbes tarafından kazanılmıştır. Projede Selimiye Cami ile Edirne Belediye binası arasındaki yol yayalaştırılmış, 1984 Yılı İmar Planıyla yapılan belediye dükkanları kaldırılarak Selimiye Cami'nin önü park olarak düzenlenmiştir (Şekil 3.56, Şekil 3.57).



Şekil 3.56. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi, (berilserbes.com, 2021)

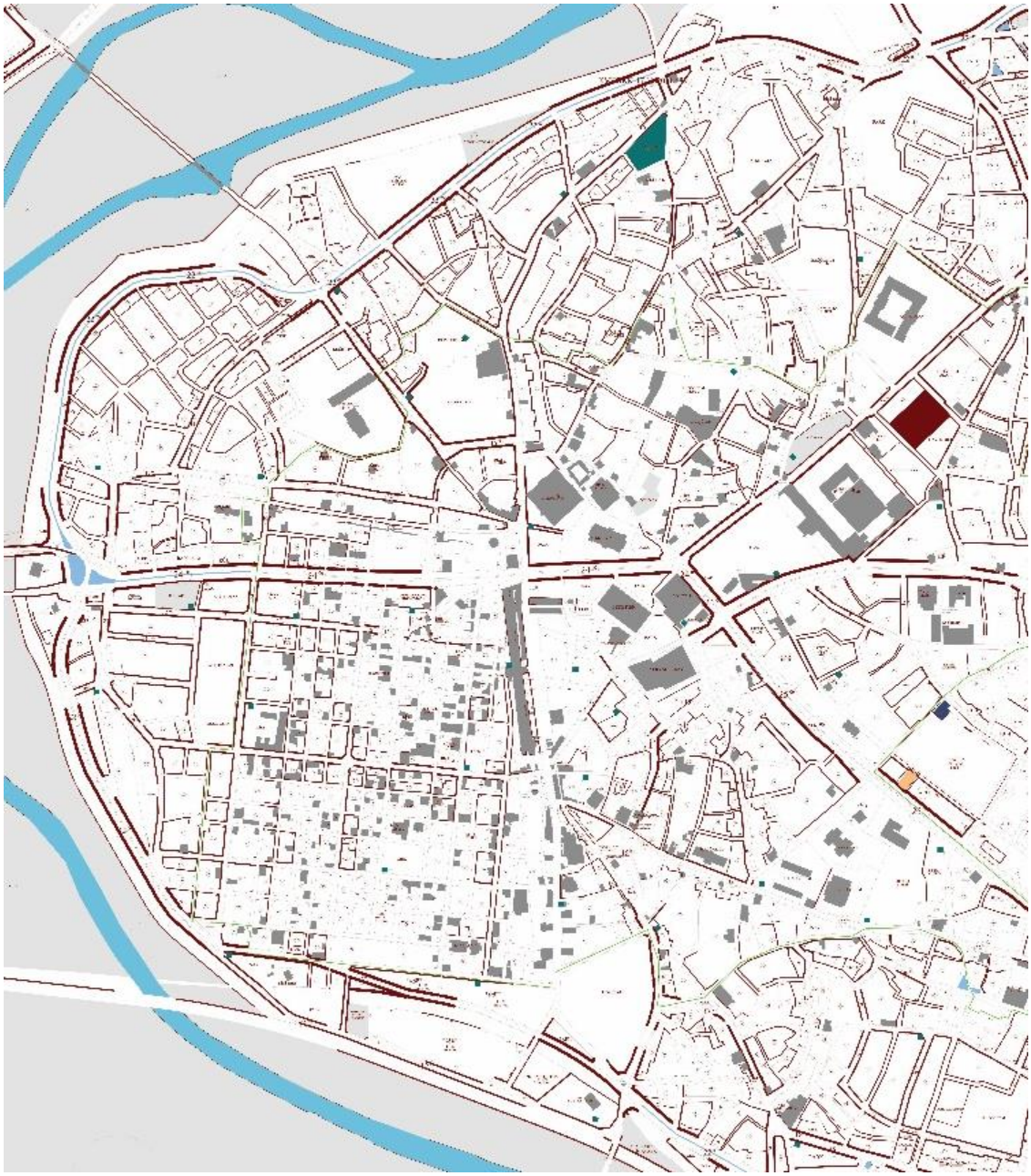


Şekil 3.57. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi, (berilserbes.com, 2021)

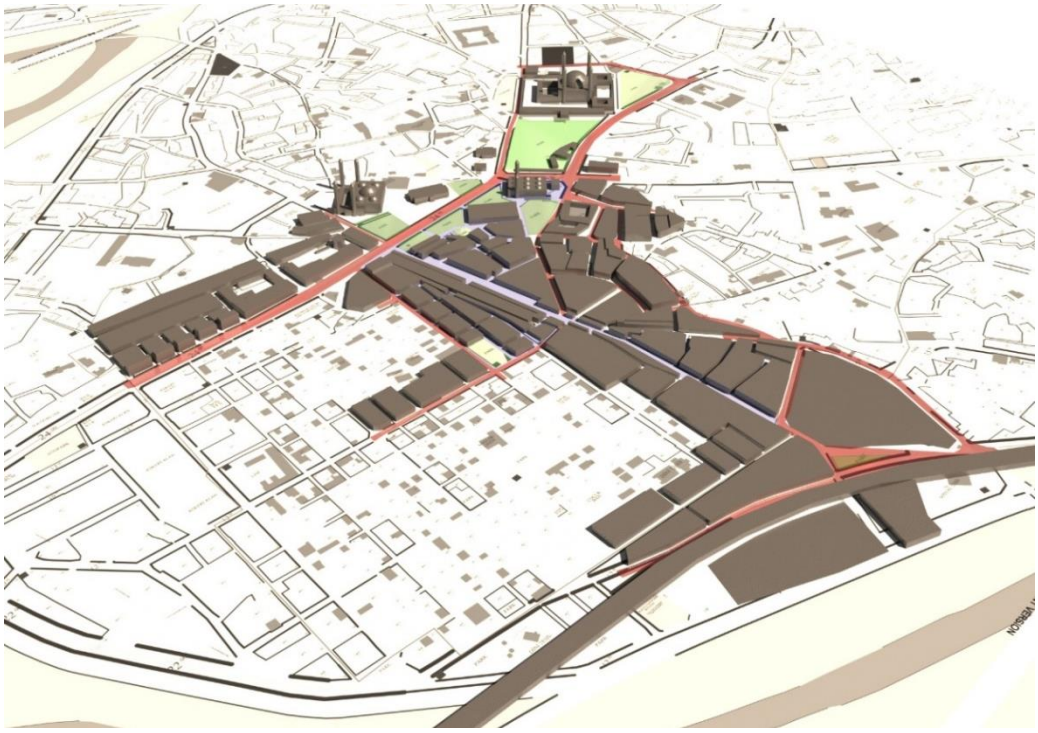
Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi'nde kentin camilerinin tarihsel süreçte kent yaşamıyla ilişkili sokakları oluşturduğu fikri doğrultusunda belediye dükkanları kaldırılarak kent belleğine ait boşlukların yeniden elde edilmesi sağlanmıştır. Selimiye Camii önündeki park sosyal merkezler olarak planlanarak yaşamın içine katılması sağlanmıştır.

Yarışma jürisi raporunda projenin yeşil mekânlarda geçirgenlik ve yaya kullanımı ile hakim çevre ilişkisini olumlu bulmuş, projenin sahip olduğu yeşil alanların çok fazla olması, otopark problemine çözüm getirilmemesi ve ana ulaşım arterinin kapanması durumunda alternatif çözüm düşünülmemiş olması olumsuz bulunmuştur. Tasarım alanına öneriler sunulması ve yeni yapılara yer verilmesi projenin güçlü yanlarını oluşturmaktadır. Revaklı koridor planlanarak alanın yaşaması olumlu bulunmuştur. Arkeolojik kazı alanının ve çevredeki tarihsel dokunun ele alınmaması tasarımın zayıf yönü olarak görülmektedir.

2015, 2016, 2017 yıllarında hazırlanan İmar Planları'nda kent merkezi 2007 yılı Koruma Amaçlı İmar Planı'yla aynı doğrultuda planlanmıştır. Planların ana hedefini yeni yerleşim yerlerinin planlanması ve kentin gelecek gelişim perspektifinin planlanması oluşturmaktadır. Bu planlarda Kent Merkezi, merkezi iş alanı olarak korunacak alanlar olarak geçmektedir (Şekil 3.58, Şekil 3.59).

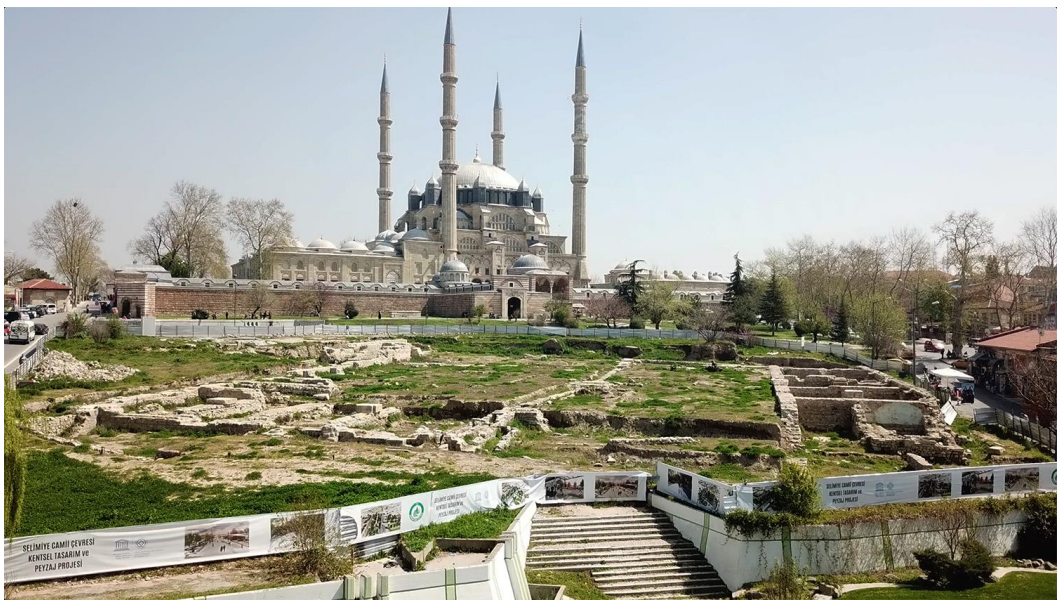


Şekil 3.58. 2015 Yılı Edirne Kent Merkezi İmar Planlanması, (Edirne Belediyesi, 2015)



Şekil 3.59. 2015 Yılı İmar Planı Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

2021 yılı itibari ile Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesinin uygulanmasına başlanmıştır. Yemiş Kapanı Hanı'nın kurtarma kazısı 2016 yılında tamamlanmış ve proje alanının etrafı çevrelenerek belediye dükkanlarının yıkımına başlanmıştır (Şekil 3.60, Şekil 3.61, Şekil 3.62, Şekil 3.63, Şekil 3.64).



Şekil 3.60. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları, (edirne.bel.tr, 2021)



Şekil 3.61. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları, (edirne.bel.tr, 2021)



Şekil 3.62. Selimiye Cami Çevresinin Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları Kapsamında Çevrelenmesi, (Solmaz, 2021)



Şekil 3.63. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Uygulama Çalışmaları Kapsamında Belediye Dükkanlarının Yıkılması, (Solmaz, 2021)



Şekil 3.64. Selimiye Cami Çevresi Kentsel Tasarım ve Peyzaj Projesi Çalışmaları, (Solmaz, 2021)

3.3. Bölüm Sonucu

Edirne Kent Çeperi tarihsel süreçte devletin gücüyle orantılı olarak büyümüş ve küçülmüştür. Bu süreç içerisinde yönetim ve ticaret fonksiyonları da Saraçlar Caddesi etrafında varolmuştur. Kentin geçirdiği tüm evrelerde kentin simge yapıları etrafında konumlanan bu ticari ve yönetim fonksiyoları Edirne Kent Merkezi'nin izini oluşturur.

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte benimsenen planlama anlayışı ışığında Edirne Şehri'nin planlanmasına başlanmıştır. 1900'lü yılların başında Prof. Egli'nin çizdiği imar planıyla kent merkezindeki mevcut sık yapılaşmış ticari fonksiyonlar düzenlenmiş ve araç yol güzergahları oluşturulmuştur.

Sınır kenti olan şehre gelen turistlerin Selimiye Cami, Üç Şerefeli Cami ve Eski Cami'yi algılayabilmeleri amacıyla taşıt yolu bu üç eserin ortasından Kaleiçi güzergahına doğru planlanmıştır. Anıt eserlerin ortasından geçirilen yol güzergahıyla birlikte bu yapıların etrafında bulunan metruk binalar temizlenerek bu alanlar yeşil alan olarak planlanmıştır. Bu durum kentin turist kenti temelli gelişimine olumlu katkı sunmasına rağmen Kaleiçi'nin tarihi dokusunun bütünlüğüne aykırı bir durum oluşturmaktadır.

Egli'nin Planı'nın uygulanması İkinci Dünya Savaşı'nın ülkemizde oluşturduğu ekonomik etkiler nedeniyle tamamlanamamıştır. Ana yol güzergahındaki istimlakların tamamlanmasına karşın kent merkezinin doğusunda istimlakları azaltacak mevcut parsel izlerine uygun planlama anlayışı ihtiyacı doğmuştur. Özdeş'in 1951 yılında çizdiği planında bu alanlar mevcut parsel izleri korunarak planlanmıştır. Özdeş'in planında da Egli'nin planındaki gibi sac ayağı şeklinde konumlanan camilerin algılanabilirliğini arttırmak amaçlanmıştır. Özdeş bu amaç doğrultusunda Eski Cami ve Selimiye Cami'nin doğusundan Kıyık istikametine turist yolu planlamıştır. Turist yolunun da açılmasıyla, şehrin odak noktası olan kent merkezine gelen insanların tarihi yapıları algılaması sağlanmıştır.

Bu döneme kadar yapılan kent planlamasıyla kentin sahip olduğu tarihi doku ön planda tutularak kente turist kenti kimliği kazandırılmıştır. Bu dönemde ülkemizden Almanya'ya iş göçü yapan insanların geri dönüş güzergahında bulunan şehirde duraklaması ve konaklama yapması dolayısıyla kent merkezinin ticari yoğunluğu artmıştır. Köyden kente göç ve kent merkezinin ticari yoğunluğunun artmasıyla birlikte

kentte konut ihtiyacı oluşmuştur. Oluşan konut ihtiyacı neticesinde yapılan 1966 yılı imar planıyla kent merkezini etkileyen kat yüksekliklerini sınırlama temelli sit alanı kararları alınmıştır. Kent merkezinde yapı yoğunluğunu arttıran bu karar neticesinde Saraçlar Caddesi'nin doğu ve batı kanadı arasında yapı yoğunluğu ve niteliği farkı oluşmuştur. Tarihi dokunun yoğun olduğu turist kenti kimlikli şehirde, artan ticari yoğunluğun getirdiği yaya ve taşıt trafiğini kontrol altına almak maksatlı planlanan yayalaştırma kararı uygulanmamıştır. Doğru yayalaştırma kararlarının alındığı ve etrafında park alanlarının bulunduğu kent merkezleri kentli için nefes alınabilir alanlar oluşturmaktadır. Bu dönemde park alanı olarak planlanan alanlar üzerlerine yapı yapılmadan farklı işlevlerde kullanılmıştır.

16.yüzyıldan itibaren toplumsal ve kültürel işlevli bir ekseni oluşturan Selimiye Cami, Eski Cami ve Üç Şerefeli Cami güzergahının turistler için daha çekici hale getirilmesi ve düzenlenmesi amacıyla 1968 yılında açılan tasarım yarışmasını kazanan Yurdanur Sepkin tarafından gezi güzergahı oluşturulmuştur. Bu üç cami arasında yaya yolları tasarlanan projede taşıt yollarının güzergahı camilerin doğusuna ve batısına alınmıştır. Kent merkezindeki turist potansiyelini arttıracak ve yayaların tarihi eserlerle iç içe olmasını sağlayacak proje uygulanmamıştır.

1984 İmar Planı'na kadar mevcut imar planı ve çıkarılan imar aflarına uygun yapılar yapılmıştır. 1984 Plan'ında da Saraçlar Caddesi'nin yayalaştırılması planlanmasına rağmen uygulanmamıştır. Çoğalan araç trafiği neticesinde Tarihi Kent Merkezi ve kentli daha çok çevre kirliliği ve gürültüye maruz kalmaya başlamıştır. Bu planla tarihi kent merkezinde çokça bulunan mevcut tescilli yapıların stokunun çıkarılması bu alanların korunması açısından önemlidir. Selimiye Parkı'nın alt kotuna ticari üniteler planlanarak inşa edilmesi tarihi kent merkezinin mevcut fiziki durumunun korunmasına ters bir uygulamadır.

1966 Yılı İmar Planı'ndan itibaren tarihi kent merkezinin korunması düşüncesi benimsenmiş olmasına rağmen, uygulamalar tekil yapı ve belli alanların sit alanı olarak belirlenmesinin ötesine geçememiştir. 2003 ve 2005 yılları imar planlarına tarihi kent merkezinin de içinde bulunduğu kentsel sit ve etkileme geçiş alanı işlenmiş ve koruma amaçlı imar planı ile bu alanların planlanması beklenmiştir.

2007 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı'yla birlikte sosyal ve ticari hayatın odak noktasında bulunan kent merkezinde yaya yoğunluğunu arttıran, koruma odaklı, sürdürülebilir düzenlemeler yapılmıştır. Bu plan doğrultusunda kent merkezindeki tescilli yapıların cephe restorasyonları yapılarak görüntü kirliliği azaltılmıştır. 1966 imar planından itibaren var olan Saraçlar Caddesi'nin yayalaştırma kararı uygulanmış, tarihi kent merkezinin taşıt ve yaya trafiği düzenlenmiştir. Yapılan uygulamalar doğrultusunda yayaların dolaşım alanı artmış, bu durum kent merkezinin ticari yoğunluğu arttırmıştır.

BÖLÜM 4

ÇIKARIMLAR IŞIĞINDA ÖNERİLEN ÇÖZÜMLEMELERLE BÖLGENİN OLUŞACAK TAHMİNİ DURUM MODELLEMESİ

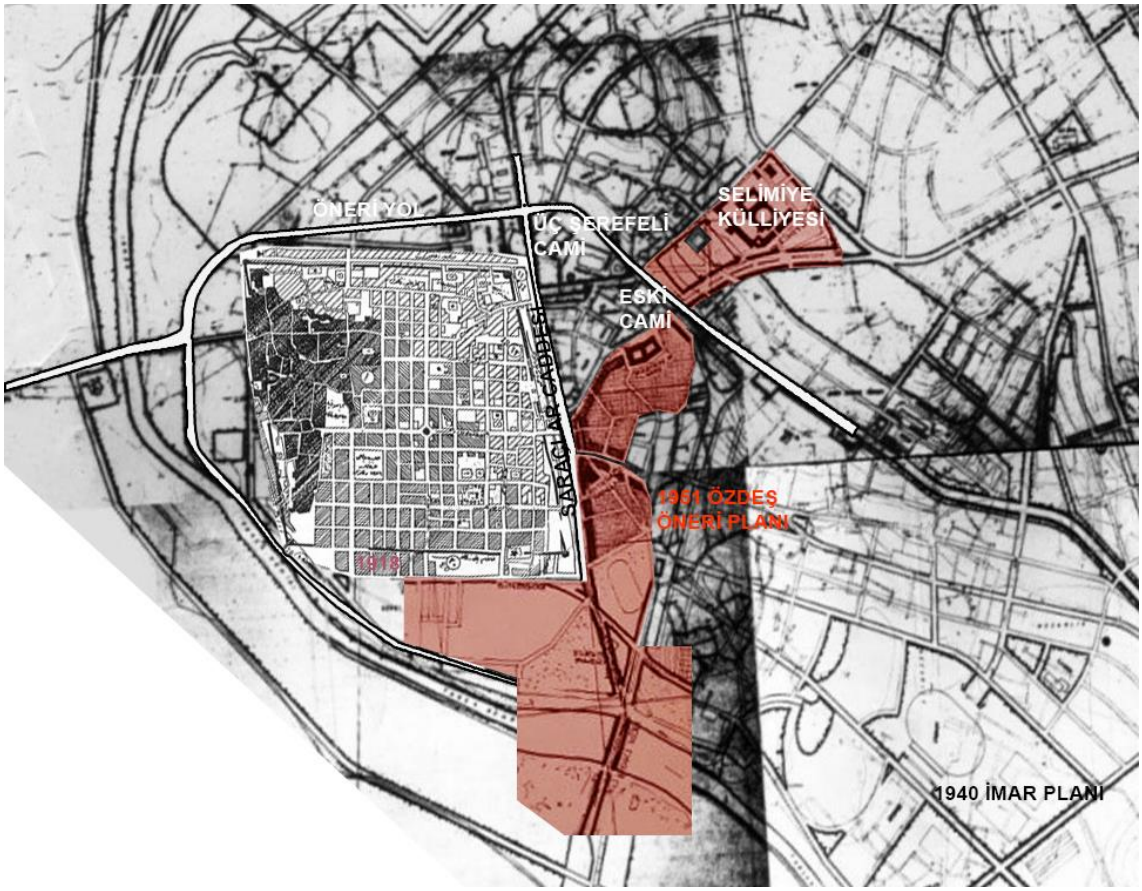
Tarihsel süreç içerisinde Edirne Tarihi Kent Merkezi'nde alınan planlama kararları ve yapılan imar planları çeşitli nedenlerle uygulanamamış veya çıkarılan yasalarla alınan kararlara aykırı uygulamalar yasallaştırılmıştır. Doğru zamanda yapılan müdahaleler ve alınan doğru kararlar Tarihi Kent Merkezi'nin ticari değerini arttırarak özgün değeriyle korunmasını kolaylaştıracaktır.

Cumhuriyet sonrası şehrin ilk planı olan Egli'nin Planı incelendiğinde planlanan ana yol güzergahının Kaleiçi'nden geçtiği gözükmektedir. Bu durumun Kaleiçi'nin tarihi dokusunun bütünlüğünü bozacak bir karar olduğu saptanmıştır. Egli'nin Planı'nı 1918 yılı mevcut durum haritasıyla birlikte değerlendirdiğimizde, Kaleiçi'nin mevcut izi korunarak ana taşıt yolunun Kaleiçi'nin kuzeyinden, Üç Şerefeli Cami'nin üstünden geçecek şekilde konumlandırılması durumunda çözüm sağlanabilir. Kaleiçi'nin tarihi bütünlüğünün korunması amaçlanarak oluşturulan yeni yol güzergahı ve Egli'nin Planı'nın yeşil alan kararları birlikte ele alındığında Şekil 4.1'deki tahmini durum oluşabilir.



Şekil 4.1. 1940 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

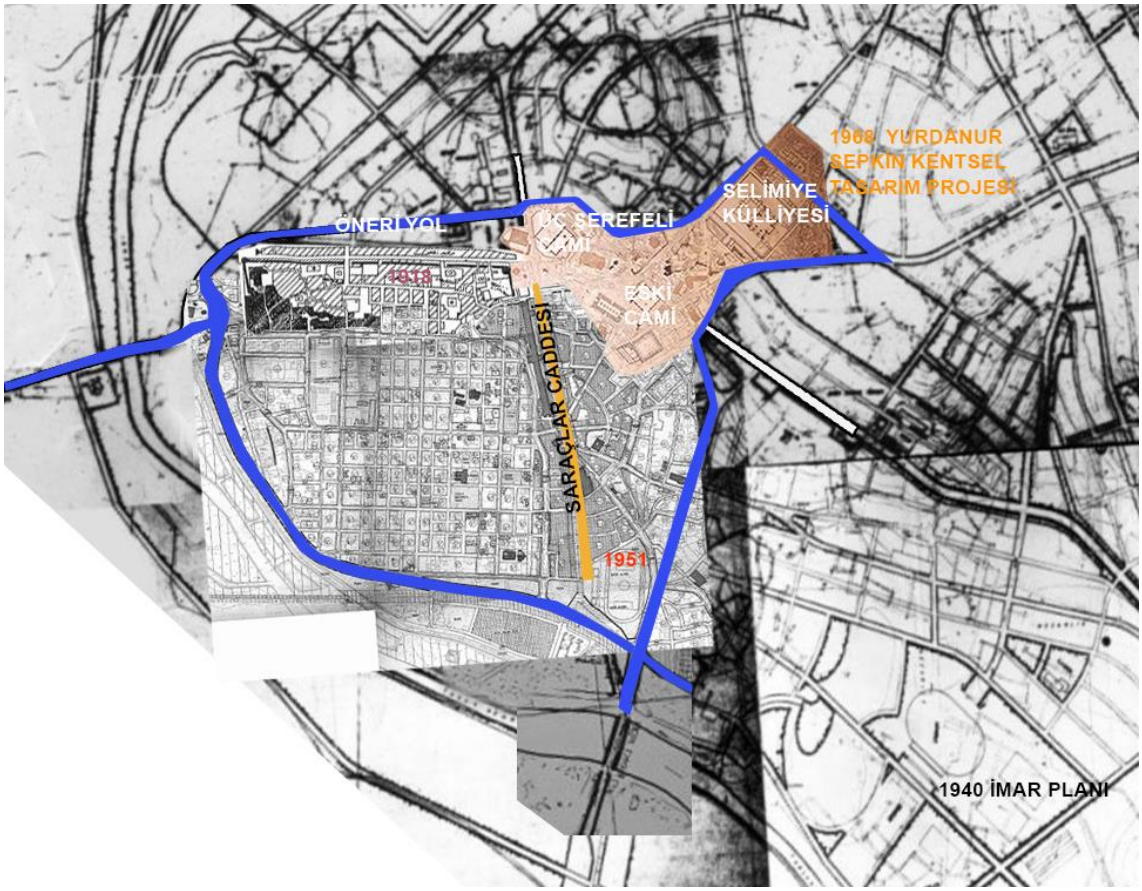
Egli'nin Planı'nın uygulama aşamasında yaşanan maddi yetersizlikler nedeniyle tamamlanamayan kısımlarına Özdeş'in 1951 yılında çizdiği öneri plan doğrultusunda uygulama yapılmıştır. Bu doğrultuda tahmini durum planına Özdeş'in Planı'nın şehrin turist kenti odaklı gelişimine katkı sunan kararlarını oluşturan kent merkezinin doğusunda mevcut parsel izlerinin korunarak planlanması, Eski Cami ve Selimiye Cami'nin doğusundan Kıyık istikametine turist yolu planlaması kararları eklenmiştir. Kentin mevcut dokusunu korumak amaçlanarak Selimiye Cami'nin bahçesindeki ilkokulun ve Edirne Saat Kulesi'nin yıkılmasını önerileri eklenmeyerek mevcut haliyle bırakılmıştır. Bu şekilde yapılacak planlama sonucunda Şekil 4.2'deki plana ulaşılabilir.



Şekil 4.2. 1951 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

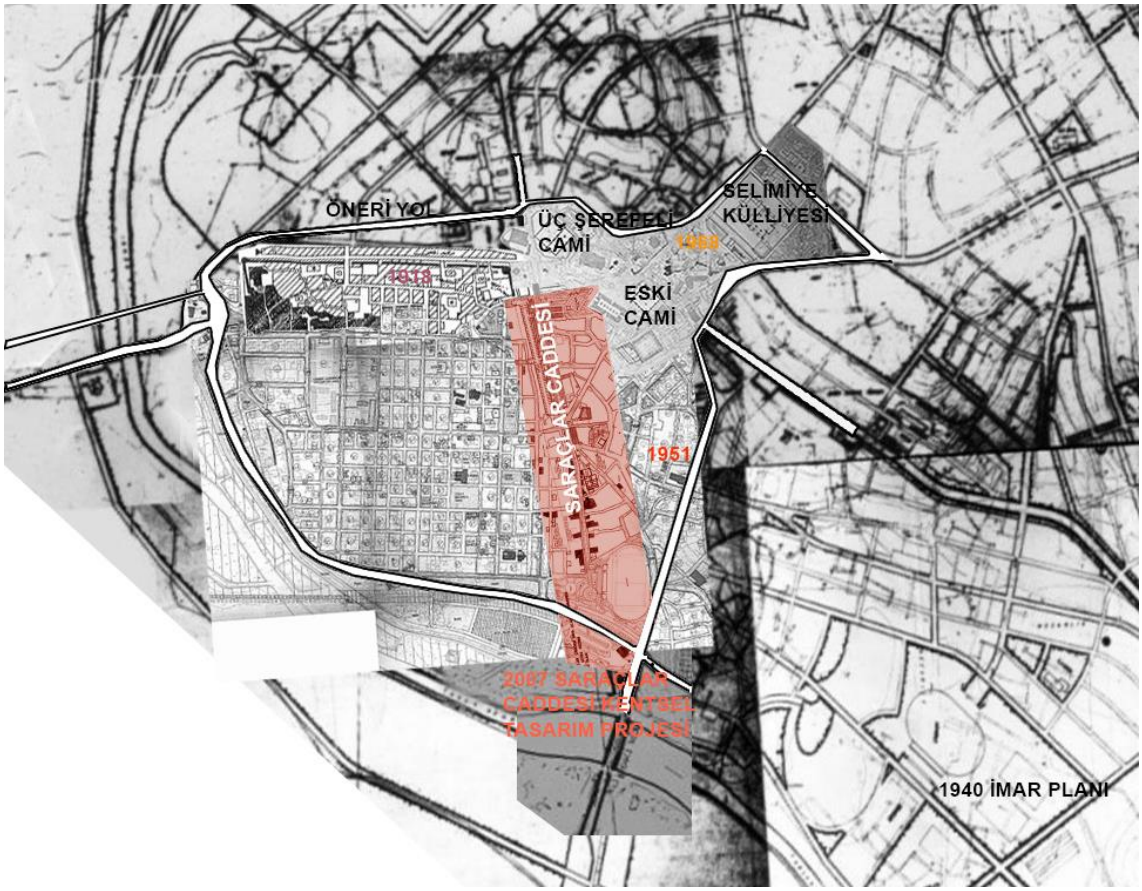
1966 Yılı Planı'yla kent merkezinde kat yüksekliklerini sınırlama temelli sit alanı kararları alınarak oluşan yeni yapı talebine çözüm alınmıştır. Fakat belirlenen kat yüksekliklerinin Saraçlar Caddesi'nde doğu ve batı kanadı arasında yapı yoğunluğu ve niteliği farkı oluşturan bir karar olduğu saptanmıştır. Tahmini durum planında bu durum bölgede kat yükseklikleri en çok üç kat olacak şekilde ele alınmıştır.

1966 Yılı Planının Saraçlar Caddesi'nin yayalaştırılması kararıyla birlikte 1968 yılında açılan tasarım yarışmasının gezi güzergahı kararları tahmini durum planına eklenerek kentlinin ve turistin kent merkezinde bulunduğu süre arttırılabilir. Bu planlama kararları birlikte ele alındığında Şekil 4.3'teki tahmini duruma ulaşılabilir.



Şekil 4.3. 1968 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

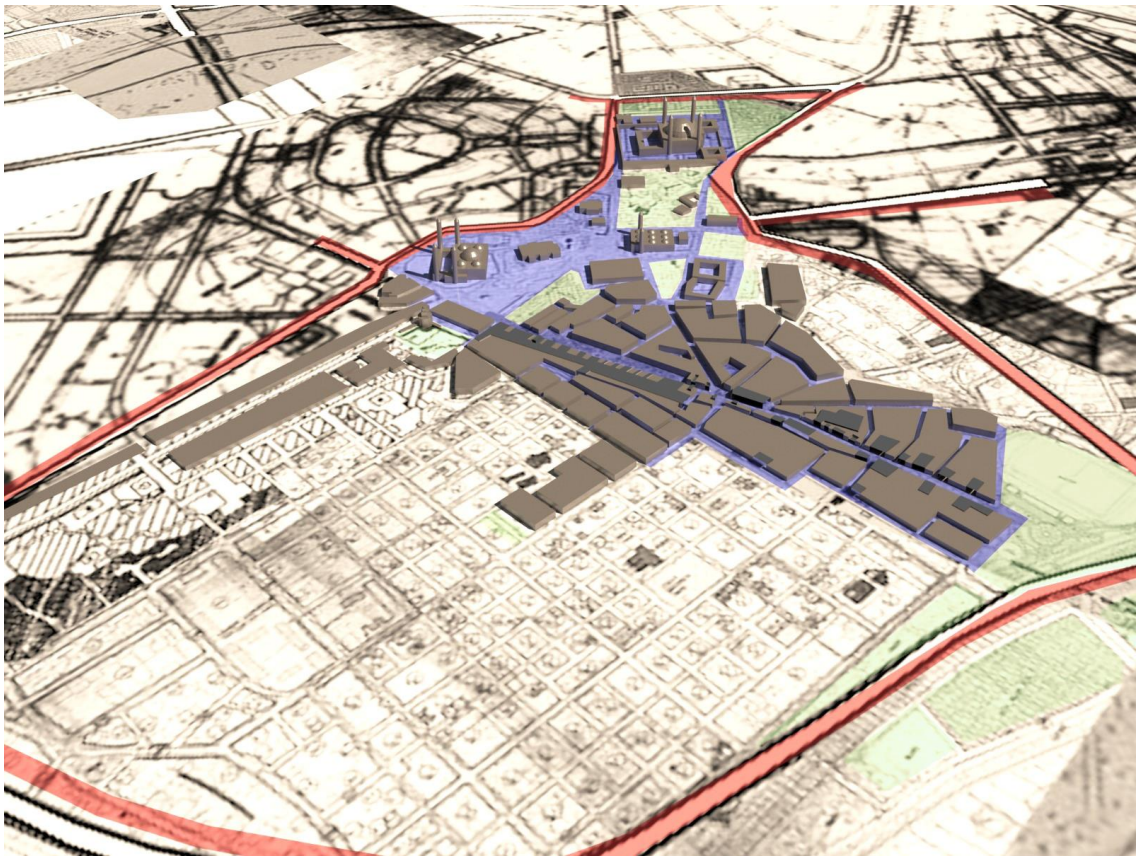
Şekil4.3'e göre Tarihi Kent Merkezi yayalaştırılarak bölgedeki tarihi yapılar ve kentli çevre kirliliği ve gürültüden uzaklaştırılmıştır. Bu durum 2007 yılında çıkarılan Koruma Amaçlı İmar Planı'nın da ana hedeflerindendir. Tahmini durum planına Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi'nin de eklenmesiyle yayaların dolaşım alanı düzenlenecektir. Bu planlama kararlarıyla birlikte Tarihi Kent Merkezi'nin tarihi dokusu korunarak ticari yoğunluğun arttırılması amaçlanmıştır (Şekil 4.4).



Şekil 4.4. 2007 Yılı İmar Planı Tahmini Durumu (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

Tarihsel süreç içerisinde kentin imar planlarına yapılacak müdahalelerle birlikte yapılan planlamanın uygulanması durumunda bölgenin oluşacak tahmini fiziki durum modeli Şekil 4.5'tedir.

2007 yılında çıkarılan Koruma Amaçlı İmar Planı'yla kent merkezinin mevcut durumunun yapılaşma kuralları, yayalaştırma, sağlıklaştırma ve yenileme projeleriyle iyileştirilmesi hedeflenmiştir. Mevcut durumda önceki planlarda izin verilen veya kaçak olarak yapılan, sonrasında çıkarılan imar barışlarıyla yasallaştırılan yapı ve yapı eklentilerinin ekonomik ömrünü tamamlayana kadar kullanılması kararlaştırılmıştır. Kent merkezinin hedeflenen duruma gelmesi yapıların ömürlerini tamamlamasıyla sağlanacaktır. Tahmini durum modelinde gösterildiği gibi hızlı kentleşmeyle birlikte oluşan sorunlara yapılan çözümlerin zamanında uygulanmasıyla Kent Merkezi'nin özgün yapısı korunarak tarihi ve yeni yapılar arasında oluşacak yapı yoğunluğu ve niteliği farkı en aza indirilebilir.



Şekil 4.5. Tahmini Durum Modeli (Yazar Tarafından Oluşturulmuştur)

BÖLÜM 5

SONUÇ

Edirne Kenti tarihsel süreçte çeşitli uygarlıkların hakimiyetine girmiş ve bu uygarlıklar tarafından imar edilmiştir. Kentin yerleşim noktası kale surlarının içinde Tunca Nehri'nin kuzeyinde yer almıştır. Kentin Osmanlı'nın egemenliğine girmesiyle kale dışının gelişimi başlamıştır. Bu dönem itibari ile kale dışına inşa edilen imaretler ve bu imaretlerin nüfus yoğunluğunun yönetiminin yapılabilmesi için ihtiyaç duyulan birimler ve ekonomik, sosyal fonksiyonları barındıran yönetim alanları da kale dışında gelişim göstermiştir. Kale dışı yerleşimin artmasıyla birlikte kentsel fonksiyonları barındıran kent merkezinin gelişimi de hızlanmıştır.

Tarihi kentlerin gelişim sürecinde planlama düşüncesi 1877 yılında çıkarılan yasayla başlamıştır. Yasayla yeni açılacak yol ve sokakların haritalarını yaptırma zorunluluğunun getirilmesiyle başlanan süreç Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte kentlerin modern anlamda imar planlamasıyla devam etmiştir. İmar planları getirilen yasal düzenlemelerle yapılı çevreyi düzenler ve yapılaşacak alanın yapılaşma kurallarını koyarlar. Bu anlamda kentin ilk imar planı 1905 yılında Dilaver Bey'in çizdirdiği Kaleiçi İmar Planı'dır.

Edirne'de Cumhuriyet Dönemi'yle birlikte batılı anlamda kentin tümüyle planlandığı ilk uygulama Egli'nin çizdiği imar planıdır. Bu planla köklü tarihsel ve kültürel geçmişe sahip şehrin tarihi makraformu planlanmış, ulaşım güzergahı düzenlenmiş, kent merkezindeki tarihi yapılar çevreleriyle ele alınmıştır. Fakat planın uygulanma aşamasında yaşanan aksaklıklar nedeniyle uygulamaya 1952 yılında

Özdeş'in çizdiği öneri plan doğrultusunda devam edilmiştir. Bu döneme kadar yol güzergahı kararları üzerinden gelişen imar planları 1966 yılı itibari ile tarihi makroform içerisinde yeni yapı faaliyetlerine olanak sağlayacak şekilde ilerlemiştir. 1975 yılında kente üniversitenin ve sanayi yatırımının gelişiyle birlikte şehrin doğusuna lineer aksta gelişim gösteren yeni konut alanları planlanmış, bu tarih itibariyle kentin tarihi makraformunun dışında gelişimi başlamıştır. 1984 yılında konut kooperatiflerinin çoğalmasıyla kentin gelişimi kuzey yönüne ilerlemiştir. 2003 yılında kentin kuzeyindeki verimli tarım arazileri de imara açılmış şehrin sınırı Tem otoyoluna dayanmıştır. Bu alan alınan karar ile 2005 ve 2016 yıllarında etaplar halinde imara açılmıştır. 2007 yılında Koruma Amaçlı İmar Planı'yla tarihi makraformdaki yapılaşılmış alan düzenlenmiştir.

Çalışmada bahsi geçen imar planlarının, gelişimine 14. Yüzyılda başlayan Edirne Tarihi Kent Merkezi'nin fiziki durumuna etkileri incelenmiştir. Yapılan planlamayla oluşturulmak istenen fiziki durum, uluslararası olaylar, merkezi ve yerel yönetimlerin politikaları ve kent halkının rant odaklı yaklaşımını oluşturan yapı yoğunluğunu arttırma isteği gibi nedenlerle etkilenmektedir.

Egli'nin Planı'nda kent merkezi tarihi kimliğini ön plana çıkaracak planlama anlayışıyla ele alınmıştır. Planın ana kararlarını oluşturan yol kararları uygulanmasına rağmen İkinci Dünya Savaşı'nın ekonomik etkilerinden kaynaklı tamamen uygulanamamıştır. Planın yaşanan uluslararası durumun ülkemize yansıması olarak uygulanamayan kısımlarına Özdeş'in çizdiği öneri plan doğrultusunda uygulama yapılmıştır. Tarihi kent merkezinde oluşan bu durum planın planlanan fiziki durumuyla uygulanan durumu arasında fark oluşturmaktadır.

1966 yılında Tarihi kent merkezinin civarında oluşan yeni konut ihtiyacıyla birlikte başlayan rant odaklı yeni yapı yapma baskısı sonucunda yapılan imar planıyla tarihi kent merkezinde kat yükseklikleri sınırlaması getirilerek inşaat faaliyetlerinin önü açılmıştır. Bu durum yapı yoğunluğunu arttırmış bölgenin dokusuna aykırı bir durum oluşturmuştur. Yoğun inşaat faaliyetleriyle birlikte kentin aldığı göç plana aykırı yapılaşmanın da önünü açmıştır. Bu dönemde park olarak planlanan alanların üzerlerine yapı yapılmadan farklı işlevlerle kullanılması, bu işlevlere uygun alanlar planlanmaması planlanan fiziki duruma aykırılık oluşturmaktadır.

Kentin tarihi kimliğinin turistler tarafından daha çekici hale getirilmesi amacıyla 1968 yılında açılan proje yarışması neticesinde kent merkezinde tarihi eserler arasında yayalaştırma projesi yapılmış, alternatif taşıt güzergahı çizilmiştir. Bu alan 2016 yılında açılan yarışmayla tekrar planlanmıştır. 2016 yılında hazırlanan projenin ana kararları Sepkin'in Projesi'yle benzer kararlar içermektedir. Sepkin'in Projesi'nin uygulanmaması sonucunda alanın mevcut yapılaşma koşullarıyla yapılaşmaya devam etmesinden dolayı yapı yoğunluğu artmış, bölgede alternatif taşıt güzargahı oluşturmak zorlaşmıştır. Bu durum 2016 yılındaki projenin uygulamasını zorlayıcı bir faktör olmaktadır.

1984 Yılı İmar Planı'yla kent merkezinde Selimiye Cami parkının altına dükkan planlanmış ve Saraçlar Caddesi yayalaştırma kararı alınmıştır. Rant odaklı bir karar olan Belediye dükkanlarının yapılması kararı uygulanmasına rağmen Saraçlar Caddesi'nin yayalaştırma kararı uygulanmamıştır. Bu karar bu tarihten itibaren çizilen imar planlarında da bulunmasına rağmen 2007 Yılı İmar Planı'yla uygulanmıştır.

Tarihi Kent Merkezi'nde doku bazında bozulma 1966 ve 1984 yılları planlarıyla birlikte başlayan yoğun inşaat faaliyetleriyle birlikte artmıştır. Planın tekil bazlı koruma anlayışı ve izin verilen kat yüksekliklerinin mevcut tescilli yapılarla uyumsuz oluşu gibi etmenler kent merkezinin tarihi dokusuna aykırı yapılaşmayı doğurmuştur. Ayrıca mevcut yapılara plana aykırı ekler yapılmıştır. Bu eklerin çıkarılan yasalarla birlikte yasallaştırılmasının sonucunda Tarihi Kent Merkezi'nin özgün dokusu bozulmuştur. 2007 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı'yla yapılaşan mevcut durumunun tarihi dokuya aykırı uygulamalarını düzeltmek üzere planlama yapılmıştır. Yapılaşma koşullarına kat yükseklikleri ve cephe özellikleri temelli kurallar getirilerek sınırlandırılmıştır. Fakat plana aykırı mevcut yapılar ekonomik ömürlerini tamamlayana kadar fiziki durumda yer alacaktır. Tahmini durum modelinde de görüldüğü gibi 2007 Yılı Koruma Amaçlı İmar Planı ve 2016 Yılı Selimiye çevresinin tasarım projesiyle oluşturulmak istenen fiziki duruma geçmiş yıllarda yapılan planların ve tasarım projelerinin uygulanması durumunda ulaşmak mümkün olabilirdi.

Tarihi Kent Merkezi'nin özgün dokusuyla korunabilmesi için tekil konut temelli koruma anlayışının yerine alanın korunması benimsenmelidir. Alanda yapılan tasarım projelerinin ve imar planlarının uygulamasında yaşanan gecikmeler alanın özgün

dokusunun kaybolmasını hızlandırmaktadır. Tarihi Kent Merkezinde imar planlarının değişiminin fiziki mekana planlandığı gibi yansıması vatandaşların yoğunluğu arttırıcı uygulamalardan kaçınmasıyla, yerel yönetimin planları uygulama konusunda kararlı olmasıyla ve plana aykırı yapıların yapılmasını engellemesiyle ve merkezi yönetimin plana aykırı ekleri yasallaştırmamasıyla sağlanabilir.

KAYNAKLAR

Ayten, A.M. (2015). Koruma-Yenileme Odaklı Bir Yaklaşım Çerçevesinde Kayseri "Germir" Yerleşiminin Bugünü ve Geleceği, *Turkish Studies Dergisi*, 10/6, 267-286.

Bademli, R. (2000). Azgelişmiş Ülkelerde Kent Merkezleri Nasıl Dönüşüyor?. *İstanbul Dergisi*, 35, 82-87.

BCA. (1937), Edirne ve Adapazarı İmar planlarının hazırlanması için Vanden Berg ve Egli ile pazarlık yapılması, 78-75-2.

Berilserbes.com, (2021). 18 Ekim 2021 tarihinde https://www.berilserbes.com/selimiye-projesi adresinden erişildi.

Burak Meta Fotoğraf Arşivi, (2019).

Cumhuriyet Gazetesi. (1946, 4 Kasım). 8 Temmuz 2020 tarihinde https://egazete.cumhuriyet.com.tr/oku/192/1946-11-04/0 adresinden erişildi.

Cumhuriyet Gazetesi. (1940, 8 Mayıs). 8 Temmuz 2020 tarihinde https://egazete.cumhuriyet.com.tr/oku/192/1940-05-08/2 adresinden erişildi.

Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y. ve Akkal, B. L. (1993). İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları (s. 1-20). İstanbul: Literatür

Edirne.bel.tr, (2021). 18 Ekim 2021 tarihinde https://www.edirne.bel.tr/yemis-kapani-hani-koruma-ve-konservasyon-projeleri-onaylandi/12706/ adresinden erişildi.

Edirne Belediyesi, (1984). 1984 Yılı Edirne İmar Planı.

Edirne Belediyesi, (2003). 2003 Yılı Edirne İmar Planı Açıklama Raporu.

Edirne Belediyesi, (2005). 2005 Yılı Edirne İmar Planı.

Edirne Belediyesi, (2005a). 2005 Yılı Edirne İmar Planı Açıklama Raporu.

Edirne Belediyesi, (2007). 2007 Yılı Edirne İmar Planı.

Edirne Belediyesi Selimiye Camii Külliyesi Yönetim Planı. (2011, 29 Haziran). 11 Ağustos 2020 tarihinde https://docplayer.biz.tr/6128096-T-c-edirne-belediye-baskanligi-edirne-selimiye-camii-kulliyesi.html adresinden erişildi.

Edirne Belediyesi, (2015). 2015 Yılı Edirne İmar Planı.

Edirne Belediyesi, (2015a). 2015 Yılı Edirne İmar Planı Açıklama Raporu.

Edirne Belediyesi, (2020). Edirne Belediyesi Arşivi.

Edirne.web.tr Eski Edirne Fotoğraf Arşivi, (2021).

Erten, S. (2016). Bir Kentsel Tasarım Yarışmasının Süreç Analizi: Edirne/ Selimiye Örneği ve "Tarihi Merkezde Araç Yolu" Tartışması. *Planlama Dergisi*, 26(1), 20-31.

Geray, C. (2000). Şehirciliğimiz Ve Ankara. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, 409(5), 10-16.

Güzelsoy, S. (2008). *İstanbul Kent Merkezinin Dönüşümü: Planlama ve Gelişme İkilemi*. (Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

İBB, (2002). Kent Ve Ulaştırma Planlaması 1. İstanbul Kentiçi Ulaşım Şurası Taslak Raporu. İstanbul.

Kalabalık, H. (2017). İmar Hukuku Dersleri (s. 46-48). Ankara: Seçkin.

Karani Eseroğlu Fotoğraf Arşivi, (2019).

Keleş, U. (2011). *İmar Kanun Ve Yönetmeliklerinin Mimari Tasarım Oluşumuna Ve Uygulanmasına Etkileri Üzerine Bir İnceleme*. (Yüksek Lisans Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Mete Esin Fotoğraf Arşivi, (2019).

Mısırlı, A. (2014). *Tarihsel Çevre ve Mimari Oluşum Üzerine Bir Alan Çalışması: Edirne Baba Timurtaş Mahallesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Osman, R. (1994). Edirne Rehnüması. Edirne: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi.

Onur, O. (1990). Edirne Kent Planının Geçirdiği Evrelere Kısa Bir Bakış. *Mimarlık Dergisi*, 2, 64-67.

Öz, B. (2011). *İdari İşlemin Bir Parçası Olarak İmar Planlarının Yargısal Denetimi*. (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi / Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özdeş, G. (1951). Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü. İstanbul: İstanbul Matbaacılık.

Palamutoğlu, E.G. (2019). *Konut Alanlarında Biçimlenişin Uygulama İmar Plan ve Yönetmelikler Bağlamında İrdelenmesi; Kayseri Kavakyazısı Bölgesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, Kayseri.

Peremeci, O. (1939). Edirne Tarihi. İstanbul: Resimli Ay Matbaası.

Saltresearch.org. (1973). 15 Mart 2020 tarihinde https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/196190 adresinden erişildi.

Sepetçi, A. (2007). *İstanbul Kent Merkezinde Ticaret Gelişimi, Etkenleri Ve Ulaşım Odaklı Mekansal Kurgusu Tarihi Yarımada (Eminönü Ve Fatih) Beyoğlu, Şişli Ve Beşiktaş Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Sirel, A. (2015). Kamusal Açık Mekanda Proje Uygulaması: Saraçlar Caddesi Kentsel Tasarım Projesi, Edirne-Türkiye. *İstanbul Aydın Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Dergisi*, 1, 1-13.

Sirel, A. (1996). Trakya'da Sanayileşme ve Çevre Sorunları Sempozyumu Bildiriler Kitabı (s. 58-62). Edirne: Makine Mühendisleri Odası.

Şengün, M.T., Üstündağ, Ö., S. (2011). Türk İmar Mevzuatındaki Plan Türleri ve Fiziki Planlama – Coğrafya İlişkisi Üzerine Genel Bir Değerlendirme. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21(2), 1-25.

TBMM. Tutanakları (1933). 09 Şubat 2020 tarihinde https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d20/c037/b018/tbmm20037018009 7.pdf adresinden erişildi.

Tercan, B. (2018). 1948'den Bugüne İmar Afları. *Mimarlık Dergisi*, 403, 20-30

Uğur Kaygusuz Fotoğraf Arşivi, 2019

Uzun, M. (2016). *İmar Planlarının Değiştirilmesi Ve Yargısal Denetimi*. (Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Ünal, Y. (1991). Kentleşme ve Kentleşme Politikaları. İstanbul: TÜSES Türkiye Sosyal Ekonomik Araştırma Vakfı.

Wowturkey.com, (2021a). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr286/yilmaz_buktel_buktel2996.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021b). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr536/ERHAN_DEMIR_Darulfunun_Bahcesi.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021c). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr343/sguner_EDIRNEDARULFUNUNBAHCESI.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021d). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr540/ERHAN_DEMIR_ilingirler_Caddesi.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021e). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr784/ERHAN_DEMIR_Saraclar_Caddesi.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021f). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr117/Atilla_Dundar_edirne1.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021g). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr476/Ahmet_Nadir_Isisag_178Resim.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021h). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/tr759/fikri_aktan_EDIRNE_1.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021ı). 10 Mayıs 2020 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr340/ERHAN_DEMIR_Uc_Serefeli_Cami_Parkı.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021i). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr697/ERHAN_DEMIR_Eski_Camii.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021j). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr539/ERHAN_DEMIR_Tahmis_Meydani.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021k). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr268/Hudai_EDIRNE.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021l). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr208/yilmaz_buktel_buktel1139.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021m). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr537/ERHAN_DEMIR_Edirne_Genel.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021n). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr521/ERHAN_DEMIR_Pazar_Yeri.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021o). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr533/tarik_34_tarik22036.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021ö). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr522/ERHAN_DEMIR_Bedesten.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021p). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr194/yilmaz_buktel_ybuktel1072.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021r). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr353/Hudai_EDIRNE_eski_ca.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021s). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr533/ERHAN_DEMIR_Eski_Camii.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021ş). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr493/ERHAN_DEMIR_Selimiye_Camii.jpg adresinden erişildi.

Wowturkey.com, (2021t). 20 Nisan 2021 tarihinde http://wowturkey.com/t.php?p=/tr353/Hudai_EDIRNE_92.jpg adresinden erişildi.

Yıldırım, S. (1996). Edirne Kent Kurgusu ve Mekansal Yapı Çözümlemesi. Ankara: Gazi Üniversitesi.

Yapı Yollar Kanunu (1933). 16 Şubat 2020 tarihinde http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2433.pdf adresinden erişildi.

Zafer Yenidünya Fotoğraf Arşivi, (2019).

ÖZGEÇMİŞ

Oğuzhan SOLMAZ, 1994 yılında Edirne'de doğdu. İlköğretimini Şehit Üsteğmen Efkan Yıldırım İlköğretim Okulu'nda, lise eğitimini Yıldırım Beyazıt Anadolu Lisesi'nde tamamladı. 2016 yılında Trakya Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nden mezun oldu. 2016-2019 yılları arasında BFTA Mimarlık firmasında çalıştı. 2020 yılından itibaren Trakya Birlik Genel Müdürlüğü'nde mimar olarak görev yapmaktadır. Autocad, 3DS Max, Vray, Photoshop vb. çizim programlarını iyi düzeyde kullanmaktadır.