ÇANKIRI KARATEKİN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YÜKSELTİLMİŞ YEŞİL YOLLAR: PROMENADE PLANTEE (FRANSA) VE HIGH LINE (AMERİKA) ÖRNEKLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Said Hassan MAHAMAD

PEYZAJ MİMARLIĞI ANA BİLİM DALI

ÇANKIRI
2021

Her hakkı saklıdır

TEZ ONAYI

Said Hassan MAHAMAD tarafından hazırlanan "**Yükseltilmiş Yeşil Yollar: Promenade Plantee (Fransa) ve High Line (Amerika) Örneklerinin Karşılaştırılması**" adlı tez çalışması 23/09/2021 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Çankırı Karatekin Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı'nda **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Danışman **:** Doç. Dr. Umut PEKİN TİMUR

Jüri Üyeleri **:**

Başkan **:** Doç. Dr. Umut PEKİN TİMUR
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Çankırı Karatekin Üniversitesi

Üye **:** Dr. Öğr. Üyesi Özgür Burhan TİMUR
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Çankırı Karatekin Üniversitesi

Üye **:** Doç. Dr. Candan KUŞ ŞAHİN
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Süleyman Demirel Üniversitesi

Yukarıdaki sonucu onaylarım

Prof. Dr. İbrahim ÇİFTÇİ

Enstitü Müdürü

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Çankırı Karatekin Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum "**Yükseltilmiş Yeşil Yollar: Promenade Plantee (Fransa) ve High Line (Amerika) Örneklerinin Karşılaştırılması**" konulu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı, tezin içerdiği yenilik ve sonuçları başka bir yerden almadığımı, tezde kullandığım eserleri usulüne göre kaynak olarak gösterdiğimi, tezin Çankırı Karatekin Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nden başka bir bilim kuruluna akademik amaç ve unvan almak amacıyla vermediğimi ve bu çalışmanın Çankırı Karatekin Üniversitesi tarafından kullanılan "Bilimsel İntihal Tespit Programı"yla tarandığını, "intihal içermediğini" beyan ederim. Çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm. Çankırı Karatekin Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim (23/09/2021).

Said Hassan MAHAMAD

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

YÜKSELTİLMİŞ YEŞİL YOLLAR: PROMENADE PLANTEE (FRANSA) VE HİGH LİNE (AMERİKA) ÖRNEKLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Said Hassan MAHAMAD

Çankırı Karatekin Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Umut PEKİN TİMUR

Kentleşmenin hızlandırılmış evrimi tüm gezegeni etkileyen en önemli sosyal olaylardan biridir. Ve gelişmekte olan ülkelerde, kentsel büyüme oranları özellikle yoğundur. Yakın bir zamanda dünya nüfusunun çoğunluğunun kentsel ortamlarda yaşayacağını belirtilmiştir. Kentleşme, insanların yaşama şekillerinde, çalıştıkları yerlerde, yaşadıkları konutlarda ve çoğu zaman içtikleri suyun ve soludukları havanın kalitesinde önemli değişiklikler yapmaktadır. Aynı zamanda kentleşme birçok çevresel, sosyal ve ekonomik sorunu da beraberinde getirmiştir. Önlemler alınmazsa kentsel alanlarda mevcut sorunların daha da kötüleşeceği açıktır. Çevresel, ekonomik ve sosyal faydaları ile yeşil yol kavramı, kentleşme ve sanayileşme ile ilgili sorunların çözümünde önemli bir rol oynamaktadır. Yeşil yol; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorlar, demiryolu güzergahı boyunca rekreasyonel kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yollarını ya da parklar, doğal rezerv alanları, kültürel obje ya da tarihi yerleşimleri birbirine ve yerleşim alanlarına bağlayan çizgisel koridorlardır. Yeşil yol tiplerinden rekreasyonel amaçlı yeşil yollar, birçok kentsel soruna çözüm olabilecek niteliktedir. Doğal koridorlar ya da insane yapımı koridorların (kanallar ve terkedilmiş veya aktif demiryolları) etrafına inşa edilebilmesi planlama-tasarım açısından önemli seçenekler sunmaktadır. Bu çalışma kapsamında öncelikle yeşil yolların ortaya çıkışı ve gelişimi incelenerek yeşil yol ile ilgili temel kavramlar irdelenmiştir. Ardından çeşitli nedenlerle işlevini yitirmiş demiryolu güzergahlarının yeniden düzenlenerek kullanıma kazandırıldığı örnek uygulamalar olarak High Line (Amerika) ve Promenade Plantee (Fransa) karşılaştırılmıştır. Bu örneklerin planlama-tasarım açısından ortak ve farklı yönleri ortaya konulmuştur. Bu kapsamda yapılacak diğer uygulamaları yönlendirecek öneriler sunulmuştur.

2021, 54 sayfa

ANAHTAR KELİMELER: Yeşilyol, Demiryolu yeşil yolu, Rekreasyon, Promenade plantee, High line.

ABSTRACT

Master of Science Thesis

ELEVATED GREENWAYS: COMPARISON OF BETWEEN PROMENADE PLANTEE (FRANSA) AND HIGH LINE (AMERİKA) EXAMPLES

Said Hassan MAHAMAD

Çankırı Karatekin University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Landscape Architecture

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Umut PEKİN TİMUR

The accelerated evolution of urbanization is one of the most important social events affecting the entire planet. And in developing countries, urban growth rates are particularly intense. It has recently been stated that the majority of the world's population will live in urban environments. Urbanization dramatically changes the way people live, their places of work, their homes, and often the quality of the water they drink and the air they breathe. At the same time, urbanization has brought many environmental, social, and economic problems. It is clear that the existing problems in urban areas will worsen if measures are not taken. With its environmental, economic, and social benefits, the concept of the greenway plays an important role in solving problems related to urbanization and industrialization. GreenWay; Natural corridors such as rivers, ridges or valleys, canals converted for recreational use along the railway route, scenic roads or parks, natural reserve areas, cultural objects, or historical settlements are linear corridors connecting each other and settlement areas. Recreational greenways, one of the greenway types, can be a solution to many urban problems. Being able to be built around natural corridors or man-made corridors (canals and abandoned or active railways) offers important options in terms of planning and design. Within the scope of this study, first of all, the emergence and development of greenways were examined and the basic concepts related to greenways were examined. Then, High Line (America) and Promenade Plantee (France) were compared as exemplary applications in which railway routes that lost their function for various reasons were rearranged and brought into use. The common and different aspects of these examples in terms of planning design have been revealed. In this context, suggestions are presented to guide other applications to be made.

2021, 54 pages

Keywords: Greenway, Railroad greenway, Recreation, Promenade plantee, High line.

ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR

Tez çalışmamın yürütülmesinde ve tamamlanmasında her zaman yardımcı olan, çok değerli zamanını ayırarak bilgisini ve desteğini esirgemeyen tez danışmanım Doç. Dr. Umut PEKİN TİMUR'a sonsuz teşekkür eder ve saygılarımı sunarım. Manevi desteğini hiçbir zaman esirgemeyen her adımda arkamda olan kıymetli aileme ve arkadaşlarıma (özellikle Fatouma Idriss) bugüne kadarki emeklerinden dolayı teşekkür ederim. Son olarak, ülkeme (Cibuti Devleti) geleceğime yatırım yaptığı ve bana bugün başarımın tadını çıkarma fırsatı verdiği için teşekkür ederim.

Said Hassan MAHAMAD

Çankırı, Eylül 2021

İÇİNDEKİLER

ÖZET ..... **i**
ABSTRACT ..... **ii**
ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR ..... **iii**
İÇİNDEKİLER ..... **iv**
ŞEKİLLER DİZİNİ ..... **v**
ÇİZELGELER DİZİNİ ..... **vi**
1. GİRİŞ **1**
2. KURAMSAL TEMELLER **3**
2.1 Yeşil Yolların Ortaya Çıkışı ve Gelişimi **3**
2.2 Yeşil Yol Kavramı **11**
2.3 Yeşil Yolların Yararları **12**
2.4 Yeşil Yolların Özellikleri **13**
2.5 Yeşil Yol Tipleri **14**
2.6 Yükseltilmiş Yeşil Yol Kavramı **17**
2.7 Yeşil Yol Planlama **19**
3. MATERYAL VE YÖNTEM **20**
3.1 Materyal **20**
3.2 Yöntem **22**
4. BULGULAR VE TARTIŞMA **24**
4.1 Promenade Plantée **24**
4.1.1 Promenade Plantée'nin tarihçesi **24**
4.1.2 Promenade Plante'nin yeşil yola dönüşüm süreci ve planlama-tasarımı **27**
4.1.3 Promenade Plantée koridorunun özellikleri **28**
4.2 High Line **33**
4.2.1 High Line'nin tarihçesi **33**
4.2.2 High Line'nin yeşil yola dönüşüm süreci ve planlama- tasarımı **36**
4.2.3 High Line koridorunun özellikleri **38**
5. SONUÇ **47**
KAYNAKLAR **50**
ÖZGEÇMİŞ **54**

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1 Central park....4
Şekil 2.2 Brooklyn Prospect park....5
Şekil 2.3 Okyanus park yolu (Ocean Parkway)....6
Şekil 2.4 Emerald Necklace plan....7
Şekil 2.5 Emerald Necklace....7
Şekil 2.6 Bronx River parkway....8
Şekil 2.7 Staten Island yeşil kuşağı....9
Şekil 2.8 Lewis'in Wisconsin için geliştirdiği çevresel koridorlar....10
Şekil 2.9 Yeşil yolların çok işlevliliğine bir örnek....14
Şekil 2.10 Willamettenehri yeşil yolu, Oregon....15
Şekil 2.11 Burke-Gilman trail, Seatle,Washington....16
Şekil 2.12 Oconeenehri yeşil yolu, Georgia....16
Şekil 2.13 Geniş kapsamlı yeşil yol şebekeleri....17
Şekil 3.1 Google earth Promenade Plantee konumu....21
Şekil 3.2 Google earth High line konumu....22
Şekil 4.1 1860 yılında tüm Vincennes hattının haritası....25
Şekil 4.2 Vincennes tren istasyonu, Val-de-Marne, Fransa....26
Şekil 4.3 Yeşil yolun ilk bölümünden görünümler....29
Şekil 4.4 Yeşil yolun ikinci bölümünden görünümler....31
Şekil 4.5 Yeşil yolun üçüncü bölümünden görünümler....32
Şekil 4.6 Meatpacking Bölgesi'nin High Line'ın oluşturulmasından önceki karmaşık hali....34
Şekil 4.7 Batı Yakası İyileştirme kapsamında yeni inşa edilen High Line....35
Şekil 4.8 Parkın ilk harfini simgeleyen High Line logosunun dostları, demiryolu hattı olarak birincil işlevine işaret etmektedir....37
Şekil 4.9 High Line viyadükünün girişinden Yavaş Merdivenlerden görünen yapısı....39
Şekil 4.10 Güneşlenme Güvertesi ve Chelsea Pazarı....40
Şekil 4.11 Üçüncü bölümün düz çizgisi....41
Şekil 4.12 Kullanıcıların oturma basamaklarından geçiş algısı. (ikinci bakış açısı)42
Şekil 4.13 Kırmızı tuğladan heybetli kör cephe....43
Şekil 4.14 Arkadan aydınlatmalı radyal bankın eşlik ettiği eğri....44
Şekil 4.15 Rayın bir bölümünün zemin kaplaması olarak yerleşimi....45
Şekil 4.16 High Line'ın son bölümünden New Jersey ve Hudson Nehri'nin panoramik görünümü....45

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 2.1 Yeşil yolların yararları 12
Çizelge 3.1 Yöntem akış şeması 23
Çizelge 5.1 Örnek alanlar için karşılaştırma tablosu 47

1. GİRİŞ

Yirminci yüzyılın ortalarından bu yana dünya nüfus artışına ve şehirlerin büyümesine yansıyan keskin bir kentleşme ivmesi yaşamıştır. Dünya nüfusunun çoğunluğunun yaşadığı kentsel alanlar, şehir sakinlerine çeşitli fırsatlar sunan çekici alanlardır. Ancak günümüzde kentsel alanlarda hızlı kentleşme, nüfus artışı ve sanayileşme nedeniyle birçok çevresel sorun yaşanmaktadır. Kentleşme sorunları sadece çevresel faktörleri değil aynı zamanda ekonomik ve sosyal faktörleri de etkilemektedir.

Birleşmiş Milletler tahminlerine göre, bu eğilimin bu yüzyıl boyunca devam edeceği ve 2050 yılında dünya nüfusunun %70'inin şehirlerde yaşayacağı açıkça belirtilmektedir (Ahern 2011). Aynı zamanda kentsel alanlarda mevcut sorunlar daha da kötüleşecektir. 1980'lerde, ABD'nin büyük şehirlerinde açık alanların azalması ve rekreasyon ihtiyacının artışı yeşil yollara dikkat çekmiştir. Bugün yeşil yollar, bölgedeki kaynakları korumaya odaklanan kentsel peyzaj planlaması için önemli bir araç haline gelmiştir (Ahern 2004).

Çevresel, ekonomik ve sosyal faydaları ile yeşil yol kavramı, kentleşme ve sanayileşme ile ilgili sorunların çözümünde önemli bir rol oynamaktadır (Pekin 2007). Yeşil yol; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorlar, demiryolu güzergahı boyunca rekreasyonel kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yollarını ya da parklar, doğal rezerv alanları, kültürel obje ya da tarihi yerleşimleri birbirine ve yerleşim alanlarına bağlayan çizgisel koridorlardır. Farklı yeşil yol türleri vardır. Yeşil yolların önemli bir bölümü rekreasyonel ya da doğa koruma amaçlı olmasına karşın bir bölümü her ikisini de kapsayacak şekilde planlanmıştır (Kurdoğlu 2002, Salıcı 2009). Rekreasyonel amaçlı planlanmış yeşil yollar, doğal koridorlar veya insan yapımı koridorlar (kanallar ve terk edilmiş veya aktif demiryolları) etrafına inşa edilebilmektedir (Salıcı 2009).

Bu çalışmanın amacı yükseltilmiş yeşil yol planlanması uygulamalarının önemini ortaya koymaktır. Bu kapsamda öncelikle yeşil yolların ortaya çıkışı ve gelişimi incelenerek yeşil yol ile ilgili temel kavramlar irdelenmiş, son aşamada ise yükseltilmiş yeşil yollar

kapsamında Promenade Plantée (Paris) ile High Line (New York) örnekleri incelenmiştir.

2. KURAMSAL TEMELLER

2.1 Yeşil Yolların Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Yeşil yolların ortaya çıkışı ve gelişimi dünya çapında 1860-1960 yıllarına dayanmaktadır. Yeşil yol kavramının gelişimi Avrupa ve Amerika ülkelerine dayanmakla birlikte ülkeler arasında çoğrafya, siyaset, bilim, teknoloji vb. farklıklar nedeni ile değişim göstermektedir. Mevcut algısı ile kentsel park kavramı yeni bir sistem oluşturarak, yeşil yol uygulamalarına dönüştürülmüştür. Bir karayolu veya demiryolunun tasarım ve planlama sisteminde yerelin ulusal ölçekte bütünlüğünü sağlamak amacıyla oluşturulan ağlar, yeşil yol planlama adı altında çağdaş tasarımcılar tarafından sistematize edilerek tanımlanmaktadır (Arslan vd. 2004, Pekin 2007).

Dünyada ulaşım ağı sistemleri büyük çoğunlukla kır ve kent alanları arasında belirleyici bir sınır olup ülkelerin topraklarının yaklaşık olarak 1/3 lük kısmını kaplamaktadır. Bu ulaşım ağları bölgelerin kırsal ya da kentsel oluşuna bağlı olarak bulundukları yakın çevreyi de etkilemektedir (Partigöç 2018).

Bugün uygulanmakta olan modern yeşil yol hareketinin öncüsü Frederick Law Olmsted'dir. Park tasarımcısı Frederik Law Olmsted 1858 yılında Ingiliz mimar Calvert Vaux ve Andrew Jackson ile birlikte İngiliz bahçelerinin pitoresk ilkelerini Amerika'da hızla büyüyen kente bir parça doğallık katabilmek için yapılan Central Park'ın tasarımında uygulamışlar ve böylece bu işe öncülük etmişlerdir (Şekil 2.1). Bunu izleyen çalışmaları ise Yosemite Parkı, Oakland'de bir mezar alanı, San Fransisco için büyük bir kent parkı alanı ve Berkley California kampüs alanı tasarımı olmuştur. Olmsted'in yeşil yola ilişkin fikirleri Berkley'de California kampüsü alanında oluşmaya başlamıştır. Olmsted, burada ilk kez iki adet yeşil ögesi önermiştir. Bunlardan birincisi, kampüsün üst bölümünde yer alan park alanından Strawberry Deresi (Creek) Vadisi boyunca insanlara otomobil ve yürüyüş ile gezinti imkanı sağlayarak, kanyonun tepesinde etkili bir bakı noktasında sonlanan akstır. İkincisi ise, kampüsü tepeler arasından otomobil ile gezinti yapmaya da imkan veren, daha çok görsel peyzaj

deneyimi yaşatmayı hedefleyerek Oakland'a bağlamaktadır. Olmsted'e göre, bu güzergah bazı kesintilere uğrasa da, plan 1865 yılında uygulanmaya başlamıştır (Little 1995).



Şekil 2.1 Central park (URL 1)

19. yüzyılda, kentsel tasarım kalitesi ne olursa olsun, bireysel parkların yerine doğal etkilerin yoğun bir şekilde hissedildiği açık yeşil alan sistemleri önem kazanmaya başlamıştır. Park alanları da birbirleriyle ve şehir merkezini çevreleyen yerleşim alanları/mahalleler ile ilişkili olarak planlanmaya başlanmıştır. Bu dönemde Frederik Law Olmsted eski ortağı İngiliz mimar Calvert Vaux'dan aldığı bir teklif ile, Brooklyn'e gelerek burada Prospect Park'ın tasarımını gerçekleştirmiştir (Şekil 2.2).



Şekil 2.2 Brooklyn Prospect park (URL 2)

19 yy da önem kazanan bütünleşik park fikri Vaux ve Olmsted'in tasarladıkları Prospect Park'da kendini göstermiş, halka doğanın faydalı etkilerini sunmayı amaçlayan bir park olmuştur. Böylece tasarımcılar parkları birbirine ve kenti çevreyelen konut alanlarına bağlamaya karar vermişlerdir. Böylece 1866 yılında Brooklyn için kentin güneyinden kırsal kesimlerin iç bölgelerine kadar, Coney Adası'nın okyanus kıyısından geçerek sonlanan "gölgelendirilmiş eğlenceli otomobil yolu" önerilmiş ve böylece yeşil bir güzergah oluşturulmuştur. Bir başka otomobil güzergah önerisi ise Doğu Nehri (East River)'ne ve sonra köprü ya da feribotla devam edilen Manhattan Adası'nı Central Park'la birleştirmeyi hedefleyen güzergahtır. Brooklyn'in ileri gelenleri Central Park bağlantısına sıcak bakmamalarına rağmen, Olmsted'e Prospect Parkı Flatbush arasından Coney Adası (Coney Island)'na bağlayan Okyanus Park Yolu (Ocean Parkway) (Şekil 2.3) ve parktan kuzeybatı sınırındaki Oueens'e kadar olan Doğu Park Yolu (Eastern Parkway) uygulaması için izin verilmiştir. Bu park yolları Amerika'nın ilk yeşil yolları arasında olup, günümüzün yeni Brooklyn-Queens Yeşil Yolu'nun önemli bir parçasını oluşturmaktadır (Little 1995, Arslan vd. 2004, Pekin 2007).



Şekil 2.3 Okyanus park yolu (Ocean Parkway) (URL 3)

Park yolu (Parkway) fikri, Frederick Law Olmsted ve Vaux'un tasarımları ile ortaya çıkmış bir yaklaşımdır. 1868 yılında Buffalo için önerilen "park yolu (parkway)" birbirine bağlanmış olan ilk park yolu sistemidir. Aynı yıl Riverside ve İllinois banliyösünü Chicago'ya bağlayan bir park yolu planı olarak bilinmektedir. (Şekil 2.4, Şekil 2.5). Olmsted, üniteler biçiminde tasarladığı ve şerit park olarak adlandırılan parklar ile ve Boston Common'ı Franklin Park'a ve Muddy Nehri'ne bağlamıştır. Boston Park sistemi için hazırlanan bu plan; koruma altında bulunan mevcut araziler, doğal ekolojik koridorlar ve doğrusal konuma sahip diğer unsurları birleştiren bir model olarak ele alınmaktadır. Günümüzde bu sistem büyük ölçüde rekreasyon, ulaşım, kaliteli su ile sel/taşkın kontrolü, manzara güzelliği ve yaban hayatına ev sahipliği amacıyla kullanılmaktadır. Bu plan basit, fakat etkili ve uzun vadeli planlamaya dair iyi bir örnek teşkil etmektedir (Little 1995, Ahern 2004, Pekin 2007).



Şekil 2.4 Emerald Necklace plan (URL 4)



Şekil 2.5 Emerald Necklace (URL 5)

Park ve park yolu (parkway) fikri birçok Amerikan kentinde uygulanmış olup; örnekleri Cleveland, Minneapolis-St. Paul gibi yerleşim alanlarında görülmektedir. 1895 yılında ilk "park yolu" (parkway) ve "şerit park" (strip park) uygulamalardır. Olmsted'in Berkley'de Piedmont Yolu'nda ve Brooklyn'de Okyanus Park Yolu uygulamalarını gerçekleştirdiği dönemde henüz bisiklet bile kullanımda yoktur. 1870'li yıllara kadar Amerika'da bisiklet yoktur ve 1890'lı yıllarda yüksek tekerlekli bisiklet kullanılmaya başlanmıştır. 1893'lerde motorlu taşıtların ortaya çıkması ile de "park yolu (parkway)" yaklaşımı farklılaşmış; "park yolu" peyzaj tasarımı yapılmış karayolu / manzara yolu olarak nitelenmeye başlanarak, yeşil yol hareketinin ilk uygulama örnekleri ortaya çıkmıştır. Bu park yollarının çoğu ormanlık alanlar ya da doğal alanlarda gerçekleştirilmiştir (Little 1995, Arsland vd. 2004, Pekin 2007). Otomobilin seri

üretime geçmesi park yollarının (parkway) da niteliğinin değişmesine neden olmuştur. Motorlu taşıtlar ulaşım aracı olarak değil, rekreasyonel nitelikleri ile ön planda oldukları için park yolları da bu amaç doğrultusunda planlamaya başlanmıştır. Eğlence amaçlı olarak kullanımı artan motorlu taşıtlar, park yollarının da rekreasyonel potansiyellerini arttırmışlardır. Bu amaç doğrultusunda tasarlanan ilk park yolu olan Bronx Nehri Perk Yolu (Bronx River Parkway) en güzel banliyö yollarından biri olmuştur. 61 km.'lik (33 mil) güzergah, New York Kenti'ni Westchester kırsalına bağlamakta, Kensico Barajı ve kentin kuzey kesimindeki büyük su havzalarından geçmektedir. 1906 yılında yasal olarak uygulanmasına karar verilen yol, 1913 yılına kadar hizmete girmemiştir. Bugün araç trafiğine hizmet etmesine rağmen, park yolunun park kısmı oldukça orantılı olarak tasarlanmış olan koridor hala insanlara piknik, doğa çalışmaları ve Valhalla'da Kensico Barajı'ndan Bronnx'taki Soundview Park'a kadar patikalarla yürüyüş imkanı sunmaktadır (Şekil 2.6) (Pekin 2007).



Şekil 2.6 Bronx River parkway (URL 6)

Bronx Nehri Park Yolu'nun başarı elde etmesinin ardından New York'un usta inşaatçısı Robert Moses'ın katkılarıyla Westchester ve Long Island'daki otomobil park yolları yaygınlaşmaya başlamıştır. Robert Moses (1888-1981) köprüler, konut alanları, barajlar

ve hatta her türlü yapılanmış çevrede park ve park yolları ile Queens ve Manhattan'da dünyaca bilinen fuar alanları oluşturmuştur. Moses'ın temel amacı New York halkı için rekreasyonel bir ağ oluşturmaktır. 1920'li yıllarda halkın rekreasyonel alanlara ulaşım talebi arttıkça Moses, Westchester ve New Jersey'in hafta son aktiviteleri için kısıtlı seçenek sunduğunu görmüştür. Westchester birçok park ve golf alanına sahip olmasına rağmen bunlardan ancak sınırlı sayıda insan yararlanabilmektedir. Moses bu sorunu çözmek için Long İsland'a yönelmiş, Doğu Nehri'nin ve yakın çevresindeki geniş kırsal alanların, deniz kıyılarının göl, akarsu ve orman alanlarının bu amaçla değerlendirilebileceğini düşünmüştür. Mosses, Long Island yeşil koridorlar, Olmsted'in daha önce Queens'te tasarladığı/planladığı parklar Broooklyn- Queens Yeşilyolu'na dönüştürülmüştür. Bu kapsamda Long Island'ın kuzey sahilini Coney Island'a ve Atlantik Okyanusu'nun güneyine bağlayan bir tırmanma ve bisiklet yolu oluşturulmuştur. Ancak bu uygulamalar sonunda parkyolu yapıcısı, bir karayolu yapıcısına dönüşmüştür. Moses (kariyerinin sonlarında) Staten Island'da çok uzun zamandır ağaçlık dağ sırtları boyunca etkili bir park yolu olarak Richmond Parkyolu'nu inşa etmeyi arzulamıştır. 1963 yılında bazı halk liderleri planla mücadeleye girişmişler, bu planın yerine bir iz yoluyla (trailway) geçilen Staten Island Yeşil Kuşağı'nı önermişlerdir. Moses, bu mücadeleler karşısında kaybetmiştir. Böylece Staten Island Yeşil Kuşağı ülkedeki ilk yeşil yol projesi olarak ortaya çıkmıştır (Şekil 2.7) (Little 1995, Pekin 2007).

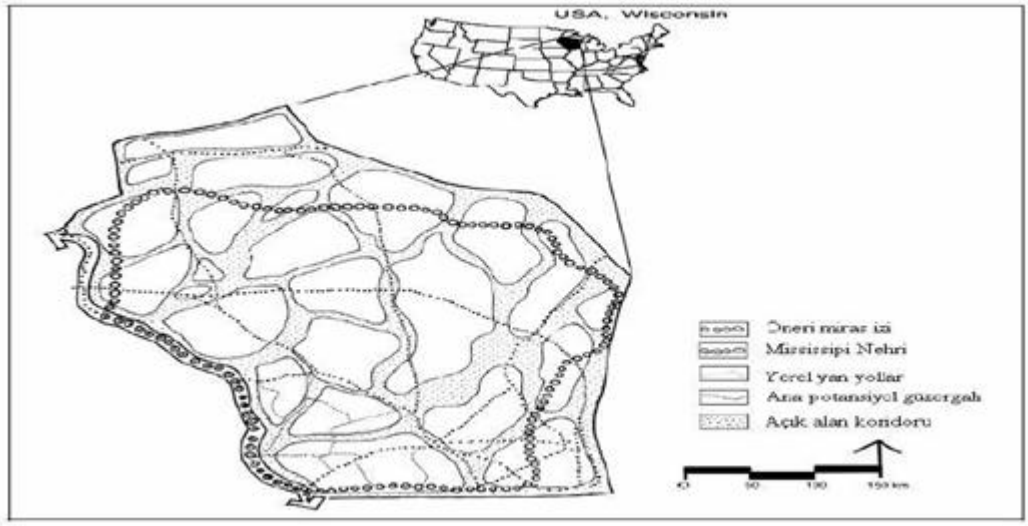


Şekil 2.7 Staten Island yeşil kuşağı **(**URL 7)

Aslında yeşil kuşak kavramı yeşil yol fikrinin tarihsel kökeni olup Frederick Law Olmsted'in park yolu = yeşil koridorları kadar önemli bir olgudur. ABD'de yeşil kuşak terimi açık bir alanı tanımlarken, Lewis Mumford The City in History adlı eserinde,

Ingiltere'de kullanılan yeşil kuşak teriminin kentlerin birleşmesini engelleyen tamponlar anlamına geldiğini belirtmiş ve eserinde bu görüşü bir ekonomist olan Alfred Marshall'ın yorumlarıyla da desteklemiştir (Little 1995).

Yeşil yol koridorlarının kamusal değerlerini belirlemede Wisconsin'de bölgesel peyzaj planlama teorisinin biçimlenmesinde önemli rolü olan peyzaj mimarı Lewis'in çalışmasında bulunabilir. Lewis; Wisconsin için çevresel koridorlar (Şekil 2.8) kavramını geliştirmiş, bu koridorların her zaman doğal özelliklerin önemli bileşenlerini taşıyan, daha çok Akarsu vadileri boyunca uzandığını belirtmiş ve böylece modern yeşil yol yapımına önemli bir katkı sağlamıştır (Çulcuoğlu 1997).



Şekil 2.8 Lewis'in Wisconsin için geliştirdiği çevresel koridorlar (Pekin 2007)

Özellikle 1980'lerde büyük kentlerdeki açık alanların azalması ve rekreasyonel ihtiyaçların güç geçtikçe artması iyice yeşil yol kavramını daha fazla gündeme taşımıştır. Amerika Devlet Başkanı, 1987 yılında "American Outdoor" başlıklı olarak açık alan faaliyetleriyle ilgili hazırlattığı komisyon raporunda açık alan ve rekreasyon amaçlı daha fazla alana ihtiyaç duyulduğunu belirterek yeşil yolların önemi üzerinde durulmuş ve ulusal bir yeşil yol sistemi önerilmiştir. Bu raporda yeşil yollar "Yaşadıkları yerlerin yakınındaki açık alanlara, insanların ulaşabilmesinin sağlamak ve Amerika'daki kentlerle, bunları kuşatan kırsal bölgelerin içinden dev bir dolaşım sistemi gibi geçerek kırsal ile kentsel alanları birbirine bağlamaktır" şeklinde

tanımlanmaktadır. Bu ifade ile, kırsal ve kentsel alanları birbirine bağlayarak, çok sayıda amaca yönelik kullanılan, bağlanabilirlik/bağlantı kavramı ile bütünleşmiş işlevsel bir ağ oluşumunun üstünde durulmaktadır. Ayrıca bu tanımlama, Amerika'daki mevcut alanların korunmasında, 19.yüzyılda ve 20. Yüzyılın başlarında öne çıkan fazlasıyla büyük, fakat bir o kadar uzakta bulunan ulusal parklar ile koruma altındaki alanların aksine, 20.yüzyılın sonlarında nüfusun toplandığı noktalara doğrudan erişebilen açık alanların, nasıl merkez alındığını da ortaya koymaktadır (Pekin 2007).

Olmsted'in park yollarıyla başlayıp, ve Howard, MacKaye, Lewis, Whyte'ın çalışmalarıyla biçimlenen yeşil yollar önemini koruyarak, bugün de artan ve yoğun talep gören bir biçimde kullanılmaya devam edilmektedir.

2.2 Yeşil Yol Kavramı

Teknolojik gelişmeler ile birlikte özellikle inşaat mühendisleri geçmişten bugüne ülke, kent ve bölgeler arası ulaşım sistemlerinin ve yol ağlarının planlama/tasarımında etkin rol oynamışlardır. Peyzaj mimarlığı meslek disiplini ise kent parklarında planlama ve tasarımı "Yeşil Çizgisel Parklara ya da Yeşil Yollara" kadar geliştirmişlerdir. Park kavramı durağan bir yapıyı ifade ederken yeşil yol kavramı, yeşil bir ulaşım ağı oluşturarak insanlar, flora, flauna ve doğal süreçler için hareket olanakları tanıyan bir sistemi ifade etmektedir. Little 1995'e göre yeşil yol; akarsu kıyısı, sırt ve vadi çizgileri, terk edilmiş ve rekreasyonel kullanıma dönüştürülmüş demiryolu güzergahları, kanallar ve diğer ulaşım koridorları boyunca devam ederek parkları, tarihi alanları ve doğal alanları birbirine bağlayan çizgisel açık alandır (Pekin 2007, Salıcı 2009).

Yeşil yol koridorlar çizgisel süreklilik özelliğine sahip, yeşil alanlar arasında bağlantılılığı sağlayan ve kentsel doku içine doğru gelişebilen genel bir kavramdır. Yeşil yol kavramı içerisinde bisiklet yolları, yaban yaşamı koridorları, ıslah edilmiş su kıyıları veya kentten uzak bir akarsu veya körfez boyunca ağaçlandırılmış veya aksaları vb. birçok doğal unsuru barındırmaktadır. Gelişen kentsel peyzaj içerisinde yeşil koridorlar iki parametreyi de beraberinde getirmektedir. Bunlardan biri kamuya açık ve rekreasyonel kullanımlar için açık alanlar oluşturmak, ikincisi ise mevcut doğal

kaynakların korunmasını ve geliştirilmesini sağlamaktır. Yeşil yollar doğal ve kültürel kaynak değerleri arasında bağlantı sağlayan sistemlerdir. Yeşil koridorların genel özelliği bir ya da birden fazla noktaya bağlanmasıdır. Bu yollar ekosistem öğelerini ve bütününü koruma özelliklerinin yanı sıra insanlara çeşitli rekreasyon olanakları sunmaktadır (Kurdoğlu 2002, Salıcı 2009).

2.3 Yeşil Yolların Yararları

Kentsel ve kırsal alanlarda ekolojik, ekonomik, kaliteli yaşam vb. bir çok yönden pozitif etki sağlayan yeşil yollar; sadece önemli doğa koruma alanları, bitki ve hayvan topluluklarından oluşmamakta, aynı zamanda insan-doğa bağlantısını ve insanlara açık hava rekreasyonu yapama imkanı tanıyan alanlardırlar. Bu kapsamda yeşil yolların yararları Çizelge 2.1'de belirtilmiştir.

Çizelge 2.1 Yeşil yolların yararları (Vasconcelos ve Pritchard 2007)

Çevresel Faydaları	Ekonomik Faydaları	Sosyal Faydaları
Doğal ortamların korunması ve onarımına yardım eder. Yaşam ortamları arasında bağlantı kurar. Biyoçeşitliliği korur ve destekler. Su kaynaklarının korunmasını sağlar. Taşkın tehlikelerini azaltır. Toprak erozyunu ve sedimentasyon problemlerini azaltır. • Kentsel gelişimin kontrolünü sağlar.	Komşu alanlardakı mülkün değerini arttırır. Çeşitli iş ve ticari olanakların gelişimini sağlar. Yüksek verimliliği teşvik eder. Turizm çekiçiliği sağlar. Kamu yatırımını ve özel harcamaları düşürür. Dış mekan rekreasyonu sağlamada uygun maliyetli stratejidir. İkinci araç ihtiyacını azaltır.	Her yaştaki insan için eğitim olanağı sağlar. Tarihi ve külyürel kaynakların korunmasını ve birbiriyle ilişkilendirilmesini sağlar. Rekreasyonel imkanlar sunar. Toplum sağlığı ve yaşam kalitesi üzerinde etkilidir. Doğa ve çevre konusunda toplumun sorumluluk bilincini arttırmaya yardımcı olur. Estetik değerleri arttırır.

Çevresel faydalar, doğal alanları korumak ve onarmak, biyolojik çeşitliliği korumak ve desteklemek, su kaynaklarını korumak, sel tehlikelerini azaltmak, bitkiler ve hayvanlar için bir yaşam alanı sağlamak olarak özetlenebilir (Lindsey 2003). Ekonomik faydalar arasında kamu yatırımlarında ve özel harcamalarda azalma, açık hava rekreasyonu

güvence altına almak, turistik cazibe merkezleri sağlamak ve komşu bölgelerdeki mülk değerlerini artırmak için uygun bir strateji oluşturarak sayılabilir. Sosyal faydalar arasında tarihsel ve kültürel kaynakların, açık havadaki rekreasyon alanlarının, alternatif taşımacılığın korunmasının, sosyal bağları güçlendirecek alanların ve yaşam kalitesinin artırılmasının yanı sıra çevre bilincinin ve bilgisinin arttırlması yer almaktadır (Vasconcelos ve Pritchard 2006).

2.4 Yeşil Yolların Özellikleri

Ahern 1995'e göre yeşil yolların temel özelliklerin aşağıda belirtilen biçimde sınıflandırmak mümkündür.

Çizgisellik: Yeşil yollar, mekansal bir biçim olarak doğrusal bir özelliğe sahiptir. Bu doğrusallık yürüyüş, bisiklet binme vb. rekreasyonel faaliyetleri desteklerken; diğer taraftan fauna açısından türlerin, çeşitli materyallerin ve besin maddelerinin dolaşımını sağlayarak ekolojik bir katkı oluşturur (Arslan vd. 2004, Pekin ve Barış 2014).

Bağlayıcılık: Yeşil yollar bağlayıcılık fonksiyonları ile farklı ölçek ve özelliklere sahip peyzaj yapıları ile ilişki kurarak kentsel alanı kırsal alana, insanları doğaya ve bir yaban yaşamı ortamını diğerine bağlarlar (Pekin ve Barış 2014).

Çok işlevlilik: Yeşil yollar çeşitli kullanım özelliklerine bağlı olarak ekolojik, rekreasyonel ya da kültürel olmak üzere çok işleve sahip olabilirler. Yeşil yollar sahip olduğu çok işlevlilik özelliği de alanlar için hedef kullanımların belirlenmesi ve farklı hedefleri bir arada tutmak için planlamanın temelini oluşturmaktadır (Şekil 2.9). Örneğin, rekreasyon gereksinimleri ile yaban yaşamının korunması mekansal ayrımı ve özel yönetimi gerektiren ya da kullanımlardan birinin elenmesini gerektirebilir (Arslan vd. 2004, Pekin 2007).



Şekil 2.9 Yeşil yolların çok işlevliliğine bir örnek **(**URL 8)

Sürdürülebilirlik: Yeşil yol ve sürdürülebilirlik kavramları birbirleriyle bütünleşik özellik taşıyıp tutarlılık gösteren kavramlardır. Yeşil yolların yaratılmasında sadece doğayı korumak değil, aynı zamanda insanların onu kullanmasını sağlamak da amaçlanmaktadır. Yeşil yolların bu özelliği, sürdürülebilir kalkınma kaynaklarının kullanımı ile koruma-kullanma dengesi arasındaki bütünlüğü sağlamaktadır (Little 1995, Pekin ve Barış 2014).

Peyzaj düzenlemesine katkı: Yeşil yollar, ağ bağlantılı lineer açık alan sistemlerinin avantajlarına ve özelliklerine bağlı olarak farklı bir mekansal strateji sunar. Yeşil yollar, peyzaj ve mekansal planlama kavramına alternatif olarak değil, planlamayı tamamlayıcı bir kavram olarak görülmelidir. Doğrusal olmayan diğer önemli peyzaj özellikleri de korunmalıdır (Little 1995).

2.5 Yeşil Yol Tipleri

Kökeni, park yolu (parkway) ve yeşil kuşak (green belt) kavramına dayanan yeşil yollar beş kategoride ele alınmaktadır (Flink 1993). Bunlar:

• **Kentsel akarsu kenarı yeşil yolları:** Çevresindeki akarsu kenarlarının/uzunluklarının oluşturduğu koridorları içermektedir. Bazen kentsel gelişim nedeniyle ceza alan ve doğal yapısı bozulan nehirler ve kıyı şeritleri, yeniden geliştirme

programları kapsamında iyileştirilmekte ve bu gelişmiş alanlar yeşil koridorların bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Yeşil koridorlara sadece bankalar değil, suya bağlı diğer kaynaklar da dahil edilmiştir. Sonuç olarak su kaynakları ile bağlantılı olan yeşil koridorlar, taşkın ovaları, dere koridorları ve sulak alanlar vb. su kaynakları boyunca oluşur ve bu koridorların oluşturulma amacı kaynakların korunması, iyileştirilmesi ve yönetimini kapsamaktadır (Şekil 2.10) (Salıcı 2009).



Şekil 2.10 Willamettenehri yeşil yolu, Oregon **(**URL 9)

- Rekreasyonel Yeşil Yollar: Bunlar, diğerlerinden daha uzun mesafelere sahip, patika ve patikaları gösteren farklı türdeki alanlardır. Doğal koridorların yanı sıra kanallar ve kullanılmayan demiryolları bu alanlara örnek olarak gösterilebilir. Bu doğal koridorlar genellikle suyla bağlantılı rekreasyonel alanlar ve görsel değeri yüksek peyzaj kaynaklarından geçen patika ve güzergahlar boyunca oluşmaktadır (Şekil 2.11). Bu rekreasyon odakları hem kentsel hem de kırsal alanlarda olabileceği gibi ölçeği de yerel, bölgesel, ulusal veya uluslararası olabilmektedir (Salıcı 2009).



Şekil 2.11 Burke-Gilman trail, Seatle,Washington (URL 10)

- **Ekolojik öneme sahip doğal koridorlar:** Bunlar genellikle akarsular, nehirler boyunca ve bazen vadilerin yamaçları boyunca, bazen de sırtlar ve yükseltiler boyunca uzanan alanlardır (Şekil 2.12). Bu alanlar, yaban hayatının korumasına ve göçünün sağlamasına, türlerin yer değiştirmesine, biyolojik çeşitliliğin sürdürülmesine, tırmanma ve doğa yürüyüşleri amacı ile kullanılmaktadır. Ekolojik koridorlar "Biyoçeşitlilik ile bağlantılı koridorlar" olarak da adlandırılmaktadır (Arslan vd. 2004, Salıcı 2009).



Şekil 2.12 Oconeenehri yeşil yolu, Georgia **(**URL 11)

- **Manzara ve tarihi değere sahip yeşil koridorlar:** Genellikle bir yol ya da otoyol/karayolu boyunca devam ederek belirli noktalarda yaya aktivitelerine olanak sağlayan, yayaların otomobillerden inilerek yer bu olanaktan yararlanabildikleri alanlardır. Bu koridorlar türistlerin dikkatini çeken, rekreasyonel, ekonomik, eğitim ve manzara açısından faydalar sağlayan ve sürekli-mevsimsel konaklama için çeşitli olanaklar sunmaktadır. Bu koridorlar ayrıca kültürel ve tarihi kaynaklar arasında bağlantı kurulmasını sağlamaktadır (Salıcı 2009).

- **Geniş kapsamlı yeşil yol örgün ya da sistemleri:** Bunlar tipik olarak vadiler ve sırtlar gibi doğal yer şekillerinde oluşan sistemlerdir. Bu sistemde bazı durumlarda farklı tipteki açık alanlar ve yeşil yollar bir araya getirilmekte, kentsel veya bölgesel ölçekte farklı kullanımlara sahip açık alan ve yeşil yol sistemleri ile birleştirerek yeni seçenekler sunan yeşil yol sistemleridir (Şekil 2.13) (Arslan vd. 2004).



Şekil 2.13 Geniş kapsamlı yeşil yol şebekeleri (URL 12)

Belirtilen beş kategorinin yanı sıra diğer bir sınıflandırmaya göre yeşil yol tipleri aşağıdaki gibidir (Kurdoğlu 2002):

- Rekreasyonel Yeşil Yollar
- Doğal Manzaralı, Tarihi ve Kültürel Yeşil Yollar
- Ekolojik yeşil yollar
- Su Kenarı Yeşil Yolları
- Kent Tampon Yeşil Yolları
- Yeşil Yol Ağları

2.6 Yükseltilmiş Yeşil Yol Kavramı

Yeşil yolların önemli bir kısmı rekreasyon veya doğa koruma amaçlı olmasına rağmen bir kısmı her ikisini de kapsayacak şekilde tasarlanmıştır. Bu bağlamda birçok ülkede

aktif veya işlevini yitirmiş demiryolu güzergahlarının rekreasyonel yeşil yol amacıyla kullanıldığı örneklere rastlamak mümkündür.

Özellikle Amerika'da 1920'lerden sonra demiryolu kullanımının düşüşe geçmesiyle birlikte bazı güzergahlar kullanım dışı bırakılmıştır. Ülkede kent nüfusunun artmasıyla birlikte insanlar bisiklet, binicilik ve yürüyüş yoluyla kentlileşmenin oluşturduğu baskıdan kaçmaya çalışmışlar ve bu amaçla, birkaç eski tren rayı yatağı izlere dönüştürülmüştür. Kongre, 1968'de, ülke çapında bir doğa parkurları sistemi oluşturmak için Trails yasasını yürürlüğe koydu. 1983 yılında, kullanılamaz hale gelen demiryolu koridorları da dahil edildi. Yaklaşık 225600km demiryolu şu anda kullanılmakta, ancak bu yüzyılın sonuna kadar her yıl başka bir 4800km daha terk edileceği öngörülmektedir (Jones 1988).

Amerika'da yeşil yol olarak demiryollarının kullanılması için en önemli adımlardan biri, Rails-to-trails Conservancy (RtC) organizasyonuna aittir. RtC, eski demiryolu hatlarından ülke çapında bir yeşil yol ağı kurmaya ve insanlar için sağlıklı alanlar oluşturmak için bağlantı koridorları geliştirmeye adanmış kar amacı gütmeyen bir organizasyondur. RtC, yeşil yolların farkındalığını artırmak ve demiryolu izlerini destekleyecek şekilde yerel ve eyalet politikalarını ve uygulamalarını geliştirmek için bir dizi veri ve gösteri projesi sunmaktadır. RtC, Amerika Birleşik Devletleri'nde 31000 km'den fazla demiryolu geliştirilmesine yardımcı olmuştur ve demiryollarının yeşil yollara dönüştürülmesi için teknik destek sağlamıştır (Pack ve Tomes 2013). RtC aynı zamanda aktif demiryolu koridorlarında yeşil yolların (izli demiryolu) kullanımını da desteklemektedir. Bu kullanım ABD genelinde, yaygın ve sayıca artmaktadır.

Gerek Amerika'da ve gerekse Avrupa'da demiryolundan yeşil yola dönüşen birçok örneğe rastlamak mümkündür.

2.7 Yeşil Yol Planlama

Yeşil yollar odak ve bağlantı üzerine kurulu sistemlerdir. Bu odak alanları orman, park vb. yeşil alanlar olabileceği gibi, tarihi ve kültürel alanlardan da oluşabilmektedir. Bağlantı unsurunu sağlayan ise akarsu koridoru, su havzası gibi hassas alanlar, ya da demiryolu güzergahı, karayolu gibi insan yapımı koridorlardır (Little 1995).

Koridorun genişliği ve uzunluğu gidilecek yere ve kullanıcı ihtiyaçlarına göre değişse de koridor genişliğinin mümkün olduğunca geniş olması tercih edilmektedir. Bu nedenle yeşil yol planlama süreci çeşitlilik göstermekle birlikte genel olarak üç aşamadan oluşmaktadır (Flink ve Searns 1993). Bunlar:

- Envanter ve analiz,
- Kavramsal ya da taslak planın hazırlanması,
- Sonuç uygulama planın hazırlanmasıdır.

Envanter ve analiz; seçilen alanın doğal ve kültürel kaynaklarının değerlendirilmesidir. Kavramsal plan ise, amaç ve hedefleri tanımlanarak, uygulama planı için seçeneklerin ve kullanım kararlarının verilmesini sağlayacak zeminin oluşturduğu aşamadır. Son aşamada gerçekleştirilen uygulama planında ise alana en uygun alternatif seçilir, uygulama stratejileri tespit edilir ve halkın katılımı temim edilmektedir (Flink ve Searns 1993).

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Bu başlık altında araştırmada kullanılan materyal ve araştırma yöntemleri açıklanmıştır.

3.1 Materyal

Çalışmanın ana materyalini High Line ve Promenade Plantee yeşil yolları oluşturmaktadır. Konu ile ilgili olarak kitap, makale, dergi, tez taramaları ile internet web sitesi kaynakları çalışmanın yardımcı materyallerini oluşturmaktadır.

Paris (Fransa) kentinde bulunan Promenade Plantée, Philippe Mathieux ve Jacques Vergely tarafından tasarlanmış bir yeşil yoldur. Place de la Bastille'i Varenne-Saint-Maur'a bağlayan demiryolu hattının yerini kaplamaktadır. İlk bölümü, Paris'in 12. Bölgesindeki sanatların viyadükü anlamına gelen Viaduc des Arts olarak bilinen zanaatkarlara ayrılmış 71 kemerli viyadükten oluşmakta buradan Reuilly bahçesine bağlanmaktadır. Promenade, Vivaldi sokağı aldıktan sonra devam ederek Charles Péguy Meydanında sona ermektedir. 1993 yılında uygulamalar tamamlanmıştır. Hattın yaklaşık uzunluğu 4,5 km'dir (Marvillet 2006) (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Google earth Promenade Plantee konumu

Manhattan'da bulunan High Line (Amerika), kullanılmayan New York Central Railroad dağ yolunda yüksek bir bölgede kurulmuş ve 2.33 km uzunluğunda bir yeşil yoldur.2009 yılında Gansevoort Caddesi'nden Batı 20. Cadde'ye giden ilk bölümü açılmıştır. 2011 yılında iseGüney 20. Cadde ile Güney 30. Cadde arasındaki ikinci bölümü kullanıma geçmiştir. Son olarak, Güney34. Caddeye giden üçüncü ve son bölüm ise 2014 yılında açılmıştır (https://tr.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New_York_City) (Şekil 3.2).

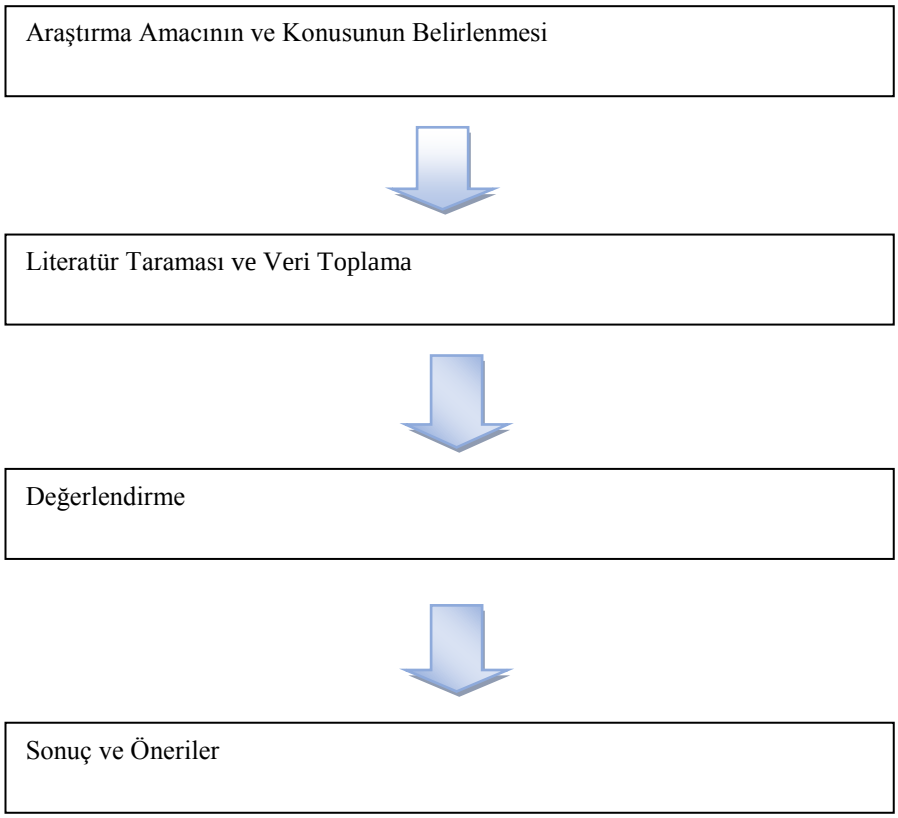


Şekil 3.2 Google earth High line konumu

3.2 Yöntem

Çalışma dört aşamalı olarak yürütülmüştür (Çizelge 3.1). İlk aşama olan araştırma amacı ve konusunun belirlenmesinden sonra konu ile ilgili olarak kapsamlı birliteratür tarama ve veri toplama aşamasına geçilmiştir. Bu aşamada yeşil yolların ortaya çıkışı, gelişimi, yararları, tipleri incelenerek yeşil yol ile ilgili temel kavramlar irdelenmiş ve araştırmaya konu olan örnek uygulama alanları hakkında veriler toplanmıştır.Üçüncü aşamada elde edilen veriler tarihçe,yeşil yola dönüşüm süreci ve planlama-tasarım anlayışı açısından değerlendirilmiş ve son aşamada iki alanın karşılaştırılmasına bağlı olarak sonuçlara ulaşılmış, benzer uygulamaları yönlendirecek öneriler geliştirilmiştir.

Çizelge 3.1 Yöntem akış şeması



4. BULGULAR VE TARTIŞMA

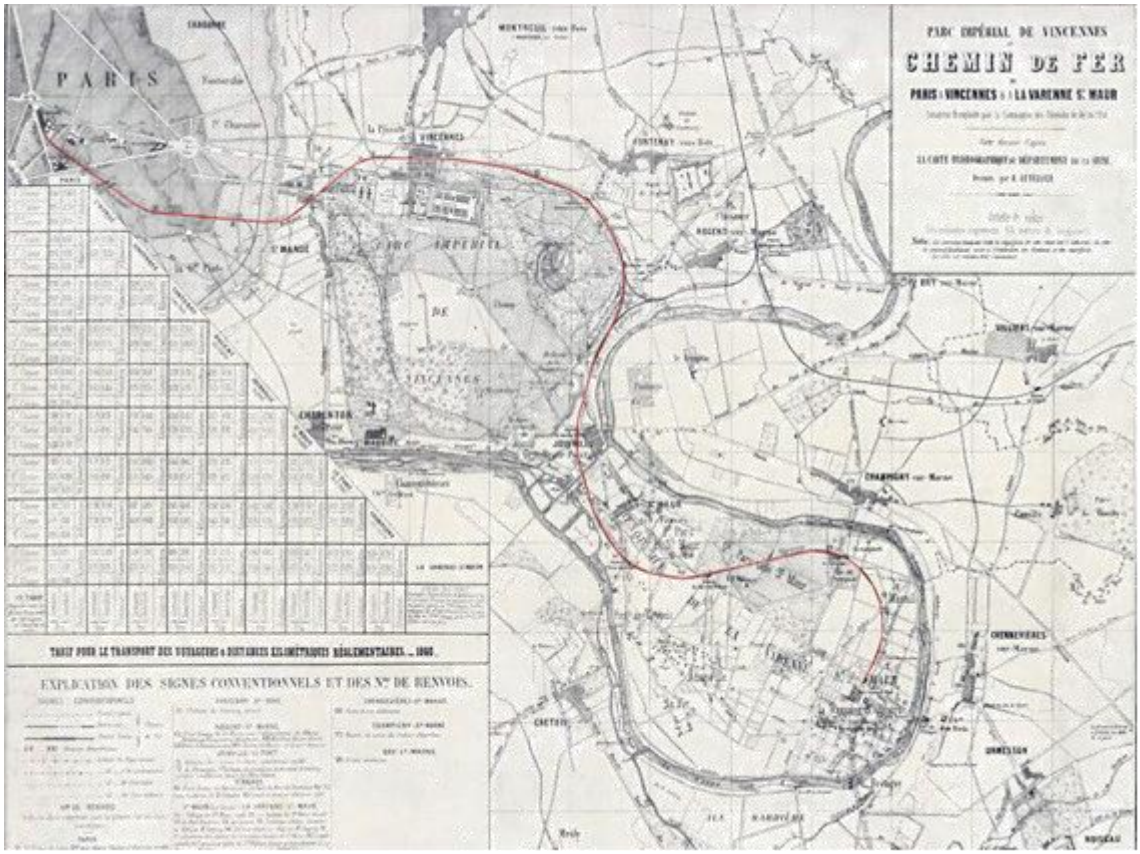
4.1 Promenade Plantée

4.1.1 Promenade Plantée'nin tarihçesi

Doğrusal bir parka dönüştürülen ilk demiryolu altyapısı, Paris'in ortasında bulunan ''Coulée verte''olarak da bilinen Promenade Plantée'dir. Eski altyapı üzerinde gelişen bu yeni yeşil alan oluşumu dönüşümünden bu yana pek çok peyzaj ve dönüşüm projesine örnek teşkil etmektedir.

Paris Promenade Plantée, kentsel estetikleştirme operasyonlarıyla süslenmiş ve (mevcut haliyle) güçlendirilmiş eski bir demiryolu sisteminin parçasıdır. Aslında, 1859'dan 1969'a kadar, Gare de la Bastille'i ve Paris'in doğusunu Bois de Vincennes'den geçerek Marne kıyılarına bağlayan Bastille Hattı'nın bir parçasıdır (Jakob 2015).

Bu hat, Marnes kenarlarında yaşayanların çoğunun başkente kolay ve hızlı bir şekilde ulaşmasını sağlamıştır. 1860 yılındaki Vincennes Hattı haritası (Şekil 4.1), bu demiryolunun doğu kesimi ile Paris'in kalbini nasıl birbirine bağladığını göstermektedir. 1930'ların ekonomik krizi Vincennes hattını güçlü bir şekilde etkilemiş, işçi trafiğindeki keskin düşüş ve 1934 yılında 1 numaralı metro hattının Château de Vincennes'e uzatılması durumu daha da kötüleştirmiştir. Diğer demiryolu hatları ve metro hattı 1 ile rekabetle karşı karşıya kalan bu demiryoluhattında 1937 yılında uzun bir düşüş dönemi başlamıştır. 14 Aralık 1969'da buharlı tren son kez çalışmış ve hat kesilmiştir. Hattın bir kısmı RERA'ya (Île-de-France RER'nin A Hattı, basitçe RER A olarak adlandırılır, Île-de-France bölgesel ekspres ağının bir hattıdır. Bu hat Paris aglomerasyonunu doğudan batıya geçer ve merkezi bir bölümün uçlarında birkaç bölümü bulunmaktadır. Batıda Saint-Germain-en-Laye, Cergy ve Poissy'yi, doğuda Paris'in kalbinden geçerek Boissy-Saint-Léger ve Marne-la-Vallée'ye bağlamaktadır) entegre edilirken, Paris-Vincennes bölümü terk edilmiş durumdadır (Jordan 1996, Nilsen 2008, Jakob 2015).



Şekil 4.1 1860 yılında tüm Vincennes hattının haritası (URL 13)



Şekil 4.2 Vincennes tren istasyonu, Val-de-Marne, Fransa (URL 14)

Vincennes hattının Paris bölümünün coğrafi konumu, şehre entegrasyonunu açıklamaktadır. 12. bölgenin kalbinden geçen demiryolu bölümü, Daumesnil bulvarını, ardından Vivaldi caddesini takip eder, genişler ve çok sayıda ara sokağa bakarak 4,5 km uzunluğundaki bölümün sonundaki Soult bulvarına ulaşmaktadır. Demiryolu, çoğunlukla konutlarile sınırlandırılmıştır. Bu durum, demiryolu boyunca yer alan konutların toz, rahatsız edici gürültüsü ve doğal ışık eksikliğinden kaynaklanan sağlıksız koşullar nedeniyle,optimal bir yaşam kalitesine sahip olmadığını göstermektedir. Demiryolu altyapısı mahalleye oldukça olumsuz bir imaj vermiştir (Heathcott 2013).

Demiryolu hattının hizmetten çıkarılması, kentsel olduğu kadar birçok sosyal soruna da neden olmuştur. Parkurun 1,5 km uzunluğunda ve 71 kemerden oluşan bir dizi yüksekte yer alan ilk bölümü temsili bir örnektir. Daha önce bu pasajların altında ticari alanlar, restoranlar ve dükkanlar bulunmaktadır. Hattın terk edilmesiyle birlikte kemerler atıl mekânlar haline gelerek evsizler için barınak haline dönüşmüştür (Gastil 2013).

Dahaönce bahsedildiği gibi, Paris'in 12. bölgesinin kalbinde yer alan terk edilmiş demiryolu altyapısının yarattığı sosyal, aynı zamanda ekonomik, politik ve kentsel sorunları çözmek için üzerinde çalışılması gerektiği anlaşılmış, bunun için çalışmalar başlatılmıştır.

4.1.2 Promenade Plante'nin yeşil yola dönüşüm süreci ve planlama-tasarımı

Yukarıda görüldüğü gibi, Paris'in göbeğindeki bu büyük çorak arazi, bu kentsel çevrede, fazla işlevi olmayan ve birçok sorun yaratan bir alan haline gelmiştir. Bu alanın yeniden kazanılması için bir çözüm bulunması gerekiyordur.

1982'den itibaren Bastille istasyonunun yıkılması, yerini Opéra Bastille'in inşasına bırakmış ve terkedilmiş Vincennes hattının Paris kesimi Doğu Paris Program Planı'nda yer almaktadır. Bu eski demiryolu altyapısı nihayet bir peyzaj öğesi, doğrusal bir park olarak yeni bir biçim almaya hazırdır (Nilsen 2008, Green 2011).

Bu dönüşümde iki ana hedef belirlenmiştir:

Her şeyden önce mahallenin imajını değiştirmek birinci amaç olmuştur.

Daha öncede belirtildiği üzere, demiryolu, 12. bölgeye (görsel ve aynı zamanda sosyal olarak) olumlu bir imaj vermemiştir. Eski demiryolu hattının kullanımının değişmesiyle birlikte aktörler yapının imajını, uzun vadede ise mahallenin imajını dönüştürmeye çalışmaktadırlar. Bu imajı iyileştirme arzusu, ilçeyi canlandırmayı ve ilçenin ekonomisi, toplumu, siyaseti ve şehir planlaması düzeyinde ilginç sonuçlar doğurmayı amaçlamaktadır (Nilsen 2008).

İkinci amaç, bir mahallenin kimliğine tanıklık eden yapının miras niteliğini vurgulamaktır. Paris Vincennes bölümü sadece şehir üzerine değil, şehirle birlikte inşa edilmiştir. Sonuç olarak, bu demiryolu hattı yapıldığı andan itibaren ilçenin örgütlenmesinde yer almıştır. Bu nedenle aktörler, mirasına ve kentsel değerine saygı

duymak ve bağlam içinde tutmak ve ona yeni bir kullanım sunmak istemişler (Hayden 1997, Cresswell 2004).

Vincennes hattı yeniden dönüştürme projesinin yaklaşımıyla ilgili olarak, projenin farklı aşamalarda, ancak hepsinden önemlisi diğer kentsel projelerle

Projenin üç farklı aşaması gelişimini açıklamaktadır:

İlk olarak pasajların üst kısmına karşılık gelen batı kısımdaki çalışmalar 1986 yılında başlamıştır. Ardından, Viaduc des Arts'taki pasajların alt kısmının yeniden niteliklendirilmesi 1989 yılında yapılmıştır. Son aşama ZAC Reuilly ile koordineli olarak doğu kısmındaki gezinti yolunun geri kalanının gelişimine karşılık gelmektedir (Gastil 2013).

4.1.3 Promenade Plantée koridorunun özellikleri

Promenade Plantée, peyzaj tasarımcısı Jacques Vergely ve mimar Philippe Mathieux tarafından neo-pitoresk tarzda tasarlanmıştır (Jacob 2015). Bugün Viaduc des Arts'a tekabül eden pasajların alt kısmı, mimar Patrick Berger tarafından rehabilite edilmiştir. Promenade Plantée'nin iki ana tasarımcısı ile ilgili eser bulmanın zorluğu, projenin tasarımı ve geliştirilmesi sırasında ilk niyetlerinin anlaşılması için kayda değer bir bilgi eksikliğine yol açmıştır (Kullmann 2011).

Gezinti yeri, orijinal demiryolu hattı ile aynı yolu takip eder ve 12. bölgenin kalbinden geçmektedir. Altyapı boyunca, oran, enine sokaklar tarafından parçalanma olmaksızın 1.80 metredir ve asansörler, merdivenler ve hatta rampalar dahil olmak üzere, kilometre başına ortalama beş erişimle çeşitli erişimler mevcuttur (Heathcott 2013).

Bu çizgiselparkın peyzaj yönü, yapının fiziksel parçalanmasını değil, organizasyondaki ve genel ortamdaki farkını ima eden üç segmentte geliştirilecektir. Bu nedenle rota

Bastille Operası'ndan Reuilly Bahçesi'ne, Reuilly Bahçesi'nden Reuilly Tüneli'ne, Reuilly Tüneli'nden Porte Dorée'ye olmak üzere üç bölüme ayrılacaktır:



Şekil 4.3 Yeşil yolun ilk bölümünden görünümler (URL 15)

Yeşil yolun ilk bölümü Opéra Bastille'in arkasından başlar ve Avenue Daumesnil'i takip etmektedir. Rotanın bu ilk bölümü, yalnızca Viaduc des Arts'taki bölümüyle sınırlıdır ve 1,3 kilometrenin üzerinde gerçekleşir. Bu nedenle Reuilly bahçesinin önünde durmaktadır. Viyadük üzerindeki güzergâh, birçok ağaç, çalı, bitki ve çiçek türü bakımından zengindir. Burada daha çokgül, biçilmeye uygun süs çalıları ve sarmaşıklar kullanılmıştır. İnsanlara bitkili patika boyunca yürüyüş yapma imkanı sunan bu viyadüğün genişliği, bir Paris caddesinin veya bulvarının genişliğine benzer olduğundan bu, parkur boyunca belli bir aşinalık sağlamaktadır. Bitki zenginliğine paralel olarak çeşme gibi rotayı zenginleştiren peyzaj öğeleri de bulunmaktadır. Yürüyüşçüler, güzergâhın bu bölümünden yukarıya doğru önlerindeki şehri yeniden keşfetmektedirler. Manzara artık pencereler, binalar, paneller gibi kentsel engeller tarafından bozulmamakta veviyadükten net ve uzak bir görüş sağlanmaktadır. Viyadükten,

binaların sınırladığı kapalı bir bahçe ortaya çıkmaktadır. Adı Jardin de Hector-Malot'tır. Bahçe, Promenade Plantée'nin altına yerleştirilmiş ve 2400metre alana sahip, bambu çit ile birbirinden ayrılmış iki terastan oluşmaktadır. Lineer bahçenin ilk bölümünün alt kısmı Viaduc des Arts'tan oluşmaktadır. Patrick Berger tarafından rehabilite edilen bu mekan, yaşayan ve kültürel bir mekana dönüşmüştür. Başlangıçta pembe tuğla ve kesme taştan inşa edilen tonozlar 10 m yüksekliğinde ve 8.30 m derinliğindedir. Yeteneklerin ve bilgi birikiminin ifade edildiği bir yer oluşturmak amacıyla burada sanatçıları ağırlamaktan çok, tüm nüfusu kapsayan bir yaklaşım sergilenmiştir. 71 tonoz, bugün yayalara çekici bir aktivite imkanısunan 71 vitrin haline gelmiştir (Herrington 2016, You 2018).



Şekil 4.4 Yeşil yolun ikinci bölümünden görünümler (URL 15)

Yolun devamında 0,9 km'lik ikinci bölümde dikkat çekici, 1500m² alana sahip Reuilly bahçesi bulunmaktadır. Reuilly bahçesi 12. bölgedeki en büyük yeşil alanlardan biridir ve yarım daire biçimli büyük bir çimenliği olan birkaç küçük bahçeden oluşmaktadır.

Çizgisel bahçe artık eskisi gibi yüksekte devam etmemektedir. Sokak seviyesine gelen yürüyüş, Vivaldi Alley'de devam etmektedir. Bu bitkili sokak, birbirini takip eden restoran ve mağazaların bulunduğu gezinti yolunun en kentsel ve ticari kısmıdır. İkinci bölüm Reuilly tünelinin önünde bitmektedir (You 2018).



Şekil 4.5 Yeşil yolun üçüncü bölümünden görünümler (URL 15)

Son bölüm Reuilly tüneli ile başlamaktadır. Birkaç yeraltı geçidi ve bol bitki örtüsü ile şehrin en kopuk kısmına karşılık gelmektedir. Böylece yayalar çok ağaçlık bir yeşil alana geçerler, yönlerini kaybederler ve şehre ulaşmak için Gezinti Yolu'na devam etmektedirler. Böylece Promenade, Porte Dorée'de sona ermektedir.Yol boyunca, çeşitli görüşler, çeşitli bakış açıları uzanmaktadır. İzole olan ve daha iç içe olan geleneksel park veya bahçelerin aksine, yeşil gezinti yolu yoğun şehrin içinden geçer ve orada

kendini gösterir. Böylece yürüyüşçüler şehri başka bir açıdan yeniden keşfetmektedirler.Şehrin kalbinden geçen bazen yeşil, bazen kentsel hareketli bir manzara ile ses manzarası da ilginç hale gelmektedir. Arabaların, ağaçların, kuşların sesleri üst üste binmekte ve yürüyüşçüler daha da kaybolmaktadır (Gastil 2013).

4.2 High Line

4.2.1 High Line'nin tarihçesi

High Line'ın inşası 19. yüzyılda gerçekleşmiş olsa da, yaratılışının özündeki sorunları algılamak için bir asır öncesine gitmemiz gerekmektedir. 18. yüzyılın başında Amerika Birleşik Devletleri'nde endüstriyel bağlamın ortaya çıkışı, batı Manhattan'da önemli sayıda fabrikanın gelişmesine tanık olmuştur. New York City'nin 1847'de karayolunda bir demiryolu hattı inşa etmeye başlaması, ulaşım ve mal akışındaki büyümeye yanıt olarak olmuştur. Çok hızlı bir şekilde, demiryolu trafiği önem kazanmış ve trenler, malları rıhtımlardan fabrikalara veya tam tersi bir şekilde taşımak için gece gündüz çalışmıştır. Bu genişlemeye daha sonra trenler, motorlu veya atlı araçlar ve yayalar arasındaki paralel sirkülasyon nedeniyle güvensizlikteki artış eşlik etmektedir. 1870'lerden itibaren gürültü, kirlilik, duman ve trenin yarattığı tehlikeler yerel halkın öfkesini uyandırmıştır. Bu öfkeyle karşı karşıya kalan trafik güvenliğini sağlamak için her kavşakta 24 saat güvenlik görevlileri bulundurmuştur. Çeşitli ulaşım araçlarının sıkışıklığı, ilçenin ticari faaliyetinin tıkanmasına ve 1908'de yedi yaşındaki bir çocuğun trenin çarptığı ölümünün ardından beş yüz kişilik bir grubun protestoları, devletin Death Avenue'nin (Ölüm Bulvarı, 10. Cadde'ye neden olduğu kaza sayısı için verilen lakap) tehlikeli koşullarına karşı en iyi somut önlemleri almasına yol açmıştır (The New York Times 1908, David 2002).



Şekil 4.6 Meatpacking Bölgesi'nin High Line'ın oluşturulmasından önceki karmaşık hali (URL 16)



Şekil 4.7 Batı Yakası İyileştirme kapsamında yeni inşa edilen High Line (URL 17)

Trafik sıkışıklığı sorunlarını çözmek ve 10. Cadde'deki kaza riskini azaltmak için 1911'de farklı dolaşım modlarını ayırarak yükseltilmiş bir ulaşım hattı için bir plan önerilmiştir. Bu dönem, Batı Yakası İyileştirme olarak adlandırılan 20 yılı aşkın bir süredir devam eden ve doğrudan caddeden ayrılmış, yirmi kilometreyi aşan ve yüz yol ayrımına yayılan, bazen doğrudan malları binalar içinden dağıtan bir raylı ağ sisteminin inşasına yol açan bir yansımanın başlangıcını işaret etmektedir. Böylece High Line (bu isim 1980'lere kadar kendisine atfedilmeyecektir) 1933'te ilk treni karşılar; resmi açılışı ertesi yılın 28 Haziran'ında gerçekleşmiştir. O zamanlar yaklaşık seksen beş milyon dolar (şu anda 1,2 milyar dolar) olan High Line, şehrin politikacılarıtarafından "New York tarihindeki en büyük kamu gelişmelerinden biri" olarak tanımlanmaktadır (Ascher ve Uffer 2015).

High Line, 1960'ların başına kadar çalışır durumda kalmış, ancak savaş sonrası dönemde, ticari demiryolu taşımacılığının, daha karlı olduğu düşünülen kamyonla taşımacılık lehine düştüğü görülmüştür. Sonuç olarak, Manhattan'ın batısından geçen viyadük yavaş yavaş sökülmeye başlanmıştır. 1960 yılında, High Line'ın güney kesiminde tüm ulaşım durdurulmuştur. Üç yıl sonra bu bölüm tamamen yıkılmıştır. Yeni temizlenen arazi, özellikle Jane Jacobs'un öncülüğünde yapılacak binalarla rehabilite edilecektir. Son olarak, 1980'de, Şükran Günü için dondurulmuş hindi nakliyesi, High Line'ın son mal konvoyunu temsil ediyor ve böylece hizmetinin sona erdiğini göstermektedir. Bunu, doğanın kademeli olarak üstünlük kazanmasına izin vererek, demiryolunu çok sayıda vahşi hayvan ve bitki türü tarafından kolonize edilmiş çorak araziye dönüştürerek, yirmi yıl boyunca tamamen terk edilmesi takip etmiştir. Bu dönemde, parkın mevcut güney ucu olan Gansevoort Caddesi'ne kadar güneydeki başka bir bölümün yıkılmasıyla noktalanan, korunması veya yok edilmesiyle ilgili birçok tartışma da bu dönemde gerçekleşir (Gastil 2013).

4.2.2 High Line'nin yeşil yola dönüşüm süreci ve planlama- tasarımı

1999 yılında, bir grup West Village sakini aktivist, mahallenin sakinleri olan Joshua David ve Robert Hammond liderliğinde birleşmiştir. Friends of High Line'ın Dostları (FHL, friends of High Line) olarak bilinen bu kar amacı gütmeyen kuruluş, High Line'ın yok edilmesini ana rakibi olarak konumlanmaktadır (Bezgin 2014).



Şekil 4.8 Parkın ilk harfini simgeleyen High Line logosunun dostları, demiryolu hattı olarak birincil işlevine işaret etmektedir (URL 18)

2000 yılında FHL, bir viyadük dönüşüm çalışması projesi için New York'ta kamusal alan planlama projelerinin geliştirilmesi için kar amacı gütmeyen bir destek grubu olan The Design Trust for Public Space'i görevlendirmiştir. Yaklaşımında dernek, Save Gansevoort Market topluluğunun (High Line dahil olmak üzere Meatpacking Bölgesi'nin benzersizliğinin korunması için savaşan bir grup) ve daha sonra bir seçim kampanyasının ortasında geleceğin belediye başkanı Michael Bloomberg'in desteğini almaktadır. Böylece, iki mimar, viyadükün bir şehir parkına dönüştürülmesi için gerekli olan mali, yasal, politik ve estetik faktörleri araştırmak ve tanımlamakla görevlendirilir (David 2002). Bu faktörler etrafındaki tartışmanın sonucu, 2002 yılında projenin ekonomik fizibilitesini doğrulayan ve The Design Trust for Public Space tarafından yürütülen tüm araştırmaları kapsayan High Line'ı Geri Kazanma raporunun yayınlanmasına yol açmıştır. Bu nedenle, raporda sunulan unsurlar ve New York Şehri ve Eyaleti siyasi otoritelerinin desteği sayesinde, FHL'nin High Line'ı askıya alınmış bir kamusal alan yapma fikri gerçeğe dönüşmektedir. Daha sonra 2002 ve 2004 başlarında proje çağrısı yapılmıştır. Şehir ve FHL arasındaki müzakerelerin ardından, Projenin tasarımı, Eylül 2004'te mimarlık firması James Corner Field Operations, peyzaj mimarlığı firması Diller Scofidio + Renfro ve peyzaj tasarımcısı Piet Oudolf'a verilmiştir (Friends of the High Line 2017).

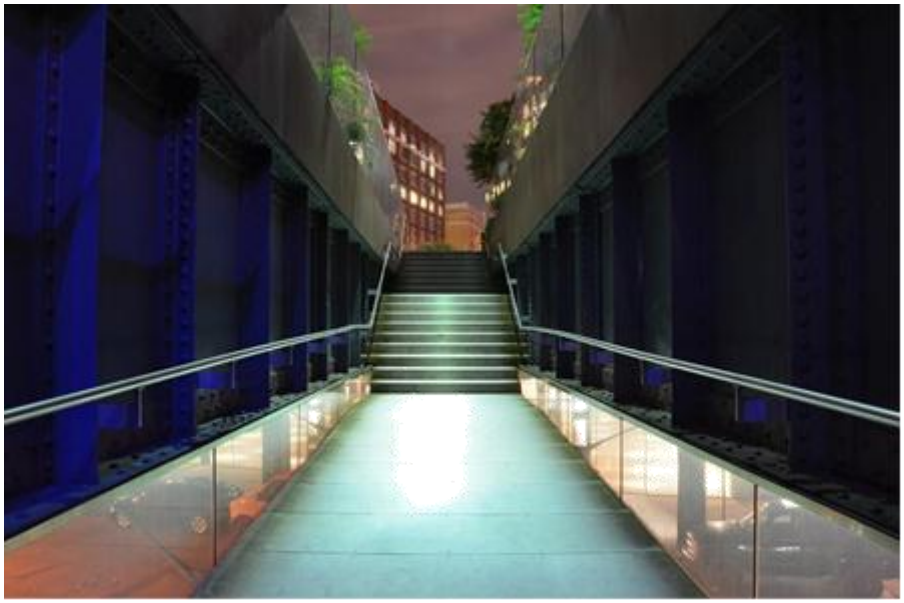
İşler hızla takip edilmektedir. Viyadüğün 2006 yılında New York şehri tarafından devralınması ve demiryolu şirketi CSX Transportation Inc.'e devredilmesinin ardından yeniden dönüşüm çalışmaları başlamıştır. Viyadük yapısının onarımının ilk aşamasından sonra yeniden dönüşüm çalışmaları başlayabilmiştir. Böylece 9 Haziran 2009'da Gansevoort Caddesi'nden Batı 20. Cadde'ye giden ilk bölüm açılmıştır. İki yıl sonra, 8 Haziran 2011'de Güney 20. Cadde ile Güney 30. Cadde arasındaki ikinci bölümün halka açılma sırası gelmiştir. Son olarak, Güney34. Cadde'ye giden üçüncü ve son bölüm 21 Eylül 2014'te açılmış ve High Line'ın korunması için on beş yıllık savunuculuğun sonunu işaret etmiştir (Friends of the High Line 2017).

4.2.3 High Line koridorunun özellikleri

Postmodern tarzda tasarlanmış High Line, bugün hem mimari hem de sosyal bir başarı olarak görülmektedir (Jacob 2015). Üçüncü bölümün açılması, Gansevoort Caddesi ile 34. Cadde arasında ve Meatpacking Bölgesi, Chelsea ve Hell's Kitchen üzerinden uzunluğunu yaklaşık 2,3 kilometreye çıkarmaktadır. Genişliği sekiz ile on dokuz metre arasında, yüksekliği ise bulunduğu yere göre beş ile dokuz metre arasında değişmektedir. Toplam maliyetinin yaklaşık yüz sekiz milyon ABD doları olduğu tahmin edilmektedir (New York City Economic Development Corporation 2016). Belçika dergisi Le VifWeekend tarafından "New York'un 7 harikasından" biri olarak tanımlanan, her yıl beş milyondan fazla ziyaretçiyi ağırlamakta ve böylece New York'un amiral gemisi yerlerinden biri haline gelmektedir (in Jardin, 2014). Turistlerin ve yerli halkın yanı sıra dünyanın her yerinden mimarlar bölgeyi ziyarete gelmektedir (Taylor 2010, Jardin 2014).

Gansevoort Caddesi'nden Güney 14. caddeye

High Line'ın bu kısmı, 2009'da açılır açılmaz parkın ana girişini işaret etmektedir. Bu giriş, tasarımcıları tarafından Yavaş Merdivenler (Şekil 4.9) olarak isimlendirilmiştir. Kullanıcıyı park platosuna çıkar çıkmaz mekanın tarihine daldırmaktadır (Perrin 2017).



Şekil 4.9 High Line viyadükünün girişinden Yavaş Merdivenlerden görünen yapısı (URL 19)

Güney 14. caddeden G. 17. caddeye

G. 14.cadde'yi geçtikten sonra, parkın düzeni ile birlikte manzara değişmektedir. Buradaki mobilyalar, esas olarak parkta bulunanlardan farklıdır. Yemek alanındaki şezlonglar, metal sandalyeler, masalar ve 10. cadde amfi tiyatro, bu bölüm boyunca oturma ve izleme alanları sağlamaktadır (Broder 2012).



Şekil 4.10 Güneşlenme Güvertesi ve Chelsea Pazarı (Jardin 2017)

G. 17. caddeden G. 21. caddeye

Tanımlanan üçüncü kısım, bir önceki sekansa atfettiğimiz bir istasyonun senografisini tamamlar. Burada High Line'ın morfolojisi ve tasarımı değişmektedir. Parkın genişliği küçülür ve doğrusal hale gelir. Mobilya, kaplama gibi daha nadir ve tekrar standart hale gelir. Yol, alçak bitkilerle sınırlanmıştır ve raylar zemine gömülüdür. Görsel açıklıklar, geçilen sokaklara karşılık gelen dar açıklıklara yol açmaktadır. Yapılı çevre çeşitlenmekte; modern yapılar ve eski binalar arasındaki bir değişim, manzarayı değiştirmektedir (David 2002).



Şekil 4.11 Üçüncü bölümün düz çizgisi (Jardin 2017)

G. 21. caddeden G. 25. caddeye

Bu kısım, Bölüm 3'ün devamı niteliğindedir ve bir tren yolculuğunda görüntülenen geçişli bir dolaşım atmosferini muhafaza etmektedir. Ancak ilgi çekici bir yerin varlığı bu bölümü başlı başına bir sekans olarak tanımlamamıza neden olmuş. Bu alan, Peel-up banklardan farklı mobilyalar barındırmaktadır. Ayrıca güzergâh bu noktada genişleyerek yayaların geçebileceği ve dinlenebileceği bir alan sağlamaktadır. Buna ek olarak, farklı bir atmosfer yaratan ama yine de tren yolculuğu metaforuna giren ikinci bir bakış açısını ayırt edilebilmektedir (Jencks 1977).



Şekil 4.12 Kullanıcıların oturma basamaklarından geçiş algısı. (ikinci bakış açısı) (Jardin 2017)

G. 25. caddeden G. 27. caddeye

Bu kısım, parkın genel tasarımından en farklı olan ve kesinlikle analiz edilmesi en zor olan kısımdır. Bu kısa bölüm en küçük sekansı içermektedir. En önemli şey, pistin yüksekliği ve kaplamasının değişmesidir. Metal bir yürüyüş yolunun kurulumu, kullanıcıyı park platosunun yaklaşık bir buçuk metre yukarısına yerleştirmektedir (Taylor 2012).



Şekil 4.13 Kırmızı tuğladan heybetli kör cephe (Jardin 2017)

G. 27. caddeden G. 30. caddeye

Parkın bu kısmı düz çizginin sonu ve High Line'ın ikinci bölümünün sonudur. Ek olarak, özellikle beton parke döşeme yoluyla standartlaştırılmış bir mekansal kompozisyona dönüşü işaret eder. Üçüncü ve dördüncü kısımlar gibi, mekansal kompozisyonu, bitkiler ve çiçekler gibi bitki örtüsü ile sınırlanmış, standartlaştırılmış bir kentsel tasarıma sahip dar bir yoldan oluşur. Ancak bu bölümün ana cazibesini rotanın morfolojisinde görülmektedir. Önceki sekansların sürekliliği ile bir kırılma, akşamları sürekli bir arka aydınlatma ile altı çizilen radyal bir bank ile süslenmiş yavaş bir eğrinin başlatılmasıyla gerçekleştirilmektedir (Paci ve Bonnard 2014).



Şekil 4.14 Arkadan aydınlatmalı radyal bankın eşlik ettiği eğri (Jardin 2017)

30. cadde

High Line'ın bu sondan bir önceki kısmı, rekreasyona özgü bir mekansal kompozisyon ile tanımlanmaktadır. Bu, piknik masalarının yanı sıra bol miktarda bank sunan aileler ve gruplar için bir alandır. Ayrıca viyadük yapısından oluşturulan çocuk oyun alanına da ev sahipliği yapmaktadır. Aynı zamanda tüm güzergahın en geniş kesimlerinden biridir ve önemli sayıda kullanıcının bu yeri diğer insanlarla karşılaşmadan kullanmasına olanak tanımaktadır. Parkın bu bölümünde birkaç korunmuş nesne tanıtılmıştır. Böylece, belirli yerlerde kaplamanın yerini alan birkaç ray ve travers segmenti, ziyaretçilerin parkın tarihi yönünü eğlenceli bir şekilde kavramasını sağlamaktadır (LaFarge 2014).



Şekil 4.15 Rayın bir bölümünün zemin kaplaması olarak yerleşimi (URL 20)

G. 30. caddeden G. 34. caddeye

Son sekans, High Line'ın üçüncü bölümünün tamamıdır. Bu sitenin mekansal bileşimi, parkın geri kalanından büyük ölçüde farklıdır. Döşeme ve mobilyalar farklıdır ve bitki örtüsü, parkın yıllarca ihmal edildiğini hatırlatması için kasıtlı olarak bırakılmıştır. Genel olarak, bu sekans, kentsel tasarımın kasıtlı olarak minimalist bir şekilde ele alınmasıyla sitenin endüstriyel karakterini korumaktadır. Viyadük etrafındaki inşaat eksikliğinden dolayı, bu bölümü Hudson Nehri ve New Jersey üzerinden doğal bir açıklık karakterize etmektedir.



Şekil 4.16 High Line'ın son bölümünden New Jersey ve Hudson Nehri'nin panoramik görünümü (Jardin 2017)

High Line’ın bitkisel tasarımında ise, bitki seçiminde yerli, kuraklığa dayanıklı, bakım gerektirmeyen vepeyzaja uygun türler tercih edilmiştir. High Line'ın maruz kaldığı Hudson Nehri’nden gelen sert rüzgarlar nedeniyle kuraklığa dayanıklı otlar kullanılmıştır. Kullanılan 210 bitki türünden 161 adedi yerlidir. Sürdürülebilirlik, ana tasarım amacıdır (Stenier 2011).

5. SONUÇ

Bu araştırma kentlerde çeşitli nedenlerle işlevini yitirerek kullanım dışı kalmış demiryolu güzergahlarının yeniden düzenlenerek kullanıma kazandırıldığı Promenade Plantée (Paris) ile High Line (New York) uygulamalarının ortak ve farklı özelliklerinin karşılaştırılması ve böylece yükseltilmiş yeşil yolların öneminin ortaya konulması amacıyla gerçekleştirilmiştir.

Araştırmaya konu olan her iki yükseltilmiş yeşil yolda önceki bölümlerde bahsedildiği üzere,bulundukları ülke ve kentlerinintarihi geçmişi içinde önem taşıyan ve zaman içinde kentin değişen ihtiyaçları doğrultusunda dönüşüme uğramış mekanlardır.

Promenade Plante yükseltilmiş yeşil yol olarak bu tipolojinin ilk temsilcilerinden biridir. High Line bu promenaddan ilham alınarak yapılmıştır. İki uygulama alanının genel özellikleri karşılaştırma amaçlı olarak Çizelge 5.1'de verilmiştir.

Çizelge 5.1 Örnek alanlar için karşılaştırma tablosu

	Ülke	**Açılış Yılı**	**Tasarımcılar**	**Uzunluk**	**Tarz**	**Amaç**	**Fonksiyon**	**Bitkisel Tasarım**
Promenade Plantee	Fransa	1986-1993	Peyzaj tasarımı:Jacques Vergely Mimar: Philippe Mathieux	4.5km(1.5'i yüksekte)	Neo-pitoresk	Kentsel canlanma kapsamında, Kuzey ve Doğu Paris'in yapımı sırasında kentsel bir strateji	Yürüyüş, bisiklet, paten kullanımı, dinlenme alanları, oyun alanları, süs havuzları ve dükkanlar	Gül, süs çalıları, sarmaşık
High Line	ABD	2009-2014	Mimarlık firması: James Corner Field Operations Peyzaj mimarlığı firması: Diller Scofidio + Renfro ve peyzaj tasarımcısı Piet Oudolf'	2.33km	Post-modern	Endüstri sonrası güçlendirme, kentsel canlanma, kamusal alanın yeniden kazanılması ve doğal çevreye bağlılık	Yürüyüş parkurları, dinlenme yerleri, panormaik terasları, büfeler, güneşlenme Yerleri vs. turlar, Genel partiler, özel gün etkinlikleri	Yerli bitki türleri

İki projenin en önemli ortak yönü, yüksek hatta ve ulaşım amaçlı yapılmış yapıların dönüştürülmesi amacıyla yapılmış olmaları ve yüksekte kalan alanların yeşil çatı işlevi görmesidir. Promenade Plantee'nin tasarımı sürdürülebilirlik açısından irdelendiğinde, High Line'ın daha teknik ve sürdürülebilir, Promenade Plantee'nin ise daha geleneksel bir anlayışla tasarlandığı ortaya çıkmaktadır. Buna ek olarak, her iki alanın tasarımında da peyzaj mimarı ve mimar işbirliği sağlanmış, projeler etap etap uygulanmıştır.

Promenade Plantee'nin 1.5'lik bölümü yüksek hatta (viyadük) seyrederken, diğer bölümü meydanlardan, piknik alanlarından ve tünellerden geçmektedir. High Line'ın tamamı ise yerden 9m. yüksekte devam etmekte, kimi zaman daralan koridorlardan kimi zaman genişleyen meydancıklardan oluşmaktadır.

Jacob (2015)'e göre, iki alanda da peyzaj tarzları (Paris'te neo-picturesque, New York'ta neo-sublime veya postmodern) ve yapım biçimleri açısından gözle görülür şekilde çok farklı olsalar da, bu iki amiral gemisi projesinin geçmişle ortak bir ilişkisi vardır. Her ikisi de varlıklarını borçlu oldukları belirli bir geçmişe atıfta bulunarak kent kimliğinde, altyapı geçmişinin anıtları olarak yer etmişlerdir. Aydoğdu (2018)'e göre, Paris modelinin New York metropolüne uygulanmasında kültürel çekinceler olmuştur. Bunda, Promenade Plantée'nin Paris'in üzerinde, şık çiçekli yollara bakan şık çiçeklendirilmiş bir yürüme yoluyken, High Line'ın ise kentinin uyumsuz birlikteliklerinin çözüldüğü bir noktada konumlanmasının payı büyüktür.

İki uygulama alanındaki bitkisel tasarımda kullanılan bitkiler karşılaştırıldığında, Promenade Plantee'de daha çok süs bitkileri ve sarmaşıkların kullanıldığını, High Line'da ise doğal türlerin tercih edildiği görülmektedir. Bunun önemli nedenlerinden biri High Line'ın kullanılmadığı dönemde üzerinde zamanla yetişen bitkilerin yeni tasarımda dikkate alınmasından kaynaklanmıştır.

Günümüzde plansız ve hızlı kentleşme, hızlı nüfus artışı ve sanayi ve teknolojideki gelişmeler beraberinde birçok çevre sorununu da getirmiştir. Kentsel alanlarda bu sorunlar çevre ve doğa boyutunu aşarak sosyo-ekonomik yapıda da bozulmalara neden olmuştur.

Kentleşme ile ilgili problemler kentten kente ve ülkeden ülkeye farklılık göstermekte fakat pek çok ortak özelliği de bünyesinde barındırmaktadır. Yeşil yollar sürdürülebilir bir şehir için önemli planlama araçlarıdır. Yalnızca doğayı korumak için değil, aynı zamanda insanların kullanımı için de tasarlanmıştır.

Yeşil yolların temel oluşturulma amaçları rekreasyon ve doğa korumadır. Bazıları ise her ikisini de kapsayacak şekilde planlanmıştır. Rekreasyonel amaçlı yeşil yollar, yürüyüş, bisiklet yolları, organize spor sahaları ve grup etkinliklerine fırsatlar sunmaktadır.

Yükseltilmiş yeşil yol kavramı açık yeşil alan kayıplarının ve halkın artan rekreasyon talebinin karşılanabilmesi için son derece önemlidir.Ayrıca çevre sorunlarının yanı sıra sosyo- ekonomik sorunlara da yeni bir çözüm getirmiş olacaktır. Bu amaçla yapılmış birçok örnek uygulama dünyada ve son dönemde Türkiye'de de görülmektedir.

Kentsel platformlar olarak iki yeşil yolda kullanıcılara hem kentsel mekan boyutunu hem de zaman boyutunu göstermektedir.

Promenade Plantee yapıldığı dönemde High Line gibi birçok benzer uygulamaya ilham kaynağı olmasına rağmen, günümüzde High Line'ın yeni bir tipoloji oluşturduğunu ve birçok ülkenin bundan ilham alarak yeni uygulamalar yaptığını (İngiltere'deki Queensway Parkı ve New York'daki Lowline Underground Parkı vb.) dolayısıyla Plantee'nin ününü geçtiği görülmektedir.

KAYNAKLAR

Ahern, J. 1995. Greenways as a planning strategy. Landscape and Urban Planning, 33(1-3), 131-155.

Ahern, J. 2004. Greenways in the USA: theory, trends and prospects. Ecological Networks and Greenways, Concept, Design, Implementation, 34-55.

Anonim, 2009. URL 2: https://i.pinimg.com. Erişim Tarihi: 05.01.2021

Anonim, 2019. URL 11: http://www.plantdergisi.com. Erişim Tarihi: 12.01.2021

Anonim, 2019. URL 12: https://bloximages.newyork1.vip.townnews.com/. Erişim Tarihi: 12.01.2021.

Anonim, 2019. URL 17: https://keithyorkcity.files.wordpress.com/2012/10/uneeda-bakers-by-sycosteve-on-flickr.jpg. Erişim Tarihi: 05.08.2004.

Anonim, 2019. URL 6: https://www.nynjtc.org. Erişim Tarihi: 05.01.2021.

Anonim, 2019. URL 8: http://djcoregon.com. Erişim Tarihi: 05.01.2021.

Anonim, 2019. URL 9: http://media.oregonlive.com. Erişim Tarihi: 07.01.2021.

Anonim, https://tr.wikipedia.org/wiki/High_Line New_York_City). Erişim Tarihi: 05.08.2004.

Anonim, URL 1: https://media.timeout.com/images/103451632/image.jpg. Erişim Tarihi: 05.01.2021.

Anonim, URL 10: http://www.seattleschild.com/kid-friendly-bike-trails seattle/9108969313_0e135d37ae_k.jpg. Erişim Tarihi: 09.01.2021.

Anonim, URL 13: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Carte_de_la_ligne_de_Vincennes.jpg. Erişim Tarihi: 13.01.2021.

Anonim, URL 14: https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Vincennes#/media/Fichier:Vincennes _-_Interieur_de_la_gare.jpg. Erişim Tarihi: 02.02.2004.

Anonim, URL 15: https://www.google.com/search?q=premiere+partie+de+promenade+plantee&sxsrf=AOaemvKDipC9m4fy6klnYCeA1TZzcp9eWQ:1632132634336&source=lnms&tbm.=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjN6JTvp43zAhXehv0HHQkKDpMQ_AUoAXoEC AEQAw&biw=1366&bih=656&dpr=1. Erişim Tarihi: 05.02.2021.

Anonim, URL 16: http://www.thehighline.org/media/W1siZiIsIjIwMTUvMTAvMjIvMTUvMTgvNTYvMzg5L2RlYXRoYXZlbnVlMi5qcGciXV0/deathavenue2.jpg. Erişim Tarihi: 10.02.2021.

Anonim, URL 18: Friendsofthehighline.org. Erişim Tarihi: 01.03.2021.

Anonim, URL 19: https://static.bhphotovideo.com/explora/sites/default/files/styles/960/public/high_line_stairs_dsc_4383.jpg?itok=GiM_lQWT. Erişim Tarihi: 05.03.2021.

Anonim, URL 20: https://s3.amazonaws.com/production.files.thehighline.org/assets/posts/1414161931_850x392_2014/10/08/celebrating-the-opening-of-the-high-line-at-the-rail-yards_list_image. Erişim Tarihi: 15.03.2021.

Anonim, URL 3: https://imgs.6sqft.com/wp-content/uploads/2017/08/01095707/nyc-ocean-parkway.jpg. Erişim Tarihi: 113.01.2021.

Anonim, URL 4: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4b/Olmsted_historic_map_Boston.png. Erişim Tarihi: 13.01.2021.

Anonim, URL 5: http://enthralling.eu/wp-content/uploads/2015/10/emerald-necklace-parks-boston.jpg. http://media.oregonlive.com/portland_impact/photo/npgreenwayjpg7bbbcc2a351d8fbf_largejpg. Erişim Tarihi: 14.01.2021.

Anonim, URL 7: https://gaylealstrom.files.wordpress.com/2012/03/greenbeltmap1.jpg. Erişim Tarihi: 16.01.2021.

Arslan, M., Barış, E., Erdoğan, E. ve Dilaver, Z. 2004. Yeşil yol planlaması: ankara örneği. Bilimsel araştırma projesi kesin raporu. Ankara Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri, Ankara.

Ascher, K., and Uffer, S. 2015. The high line effect. Council on Tall Buildings and Urban Habitat, New York, page 227.

Aydoğdu, H. 2018. High Line Park'in peyzaj tasarım prensipleri açısından irdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 37 sayfa, Konya.

Broder, J. M. 2012. Deconstructing New York City's High Line Park: The how, why and wherefore. Journal of Transportation Law, Logistics, and Policy, 79(3), 245.

Çulcuoğlu, G. K. 1997. Ankara kenti yeşil kuşak çalışmalarının yabancı ülke örnekleri açısından irdelenmesi ve yeşil kuşak sistemi için öneriler. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, 78 sayfa, Ankara.

David, J. 2002. Reclaiming the Highline A Project of the Design Trust for Public Space, With Friends of the High Line. Edited by Karen Hock. Accessed August, 15, 2011.

Flink, C., and Searns, R. H. 1993. Greenways. The Conservation Fins.

Friends of the High Line 2017. http://www.thehighline.org/ (Consulté à plusieurs reprises). Erişim Tarihi: 15.06.2021.

Gastil, R. 2013. Prospect parks: Walking the Promenade Planteé and the High Line. Studies in the History of Gardens & Designed Landscapes, 33(4), 280-289.

Green, A. 2011. Changing France: literature and material culture in the Second Empire. Anthem Press.

Hayden, D. 1997. The power of place: Urban landscapes as public history. MIT press.

Heathcott, J. 2013. The promenade plantée: Politics, planning, and urban design in postindustrial Paris. Journal of Planning Education and Research, 33(3), 280-291.

Herrington, S. 2016. Landscape Theory in Design. Routledge, ISBN 9780415705950, 338 p.

Jacobs, J. 2012. Déclin et survie des grandes villes américaines (Traduction de Claire Parin). Marseille: Éditions Parenthèses (416p.). (Ouvrage original publié en 1961 sous le titre The Death and Life of Great American Cities. Random House Publishing Group).

Jardin, J. 2017. La reconversion de la High Line de New York comme support d'une nouvelle typologie d'espace public

Kullmann, K. 2011. Thin parks/thick edges: Towards a linear park typology for (post) infrastructural sites. Journal of Landscape Architecture, 6(2), 70-81.

Kurdoğlu, B. Ç. 2002. Yeşil yol kavramı, fonksiyonları ve önemi. Kafkas Üniversitesi Artvin Orman Fakültesi Dergisi, 3(1), 80-86.

LaFarge, A. 2014. On the High Line. Exploring America's most original urban park. New York: Thames & Hudson.

Little, C. E. 1995. Green ways for America. The Johns Hopkins Press Ltd., page 237, London.

Nilsen, M. 2008. Railways and the Western European Capitals: Studies of Implantation in London, Paris, Berlin and Brussels, Springer.

Paci, V. and Bonnard, M. 2014. Le flâneur de la High Line de New York : un opérateur sans caméra et une vue urbaine sans film. Annales de Géographie, 695-696(1), 805-821.

Pekin Timur, U. ve Barış, M. E. 2014. Kentsel havzalarda yeşil yolların öneminin irdelenmesi. I. Ulusal Havza Yönetimi Sempozyumu, s.238-248, Çankırı.

Perrin, J. 2017. La reconversion des friches urbaines en espaces publics verts : le cas de la High Line à New York (mémoire de master). L'Est parisien: genèse d'une reconquête

Rossi, P. 2015. (1919-1975). Doctoral Dissertation. Paris 4, 58 sayfa, Paris.

Salıcı, A. 2009. Çatalan baraj gölü-deliburun aksında seyhan nehrinin yeşil koridor potansiyelinin araştırılması. Doktora Tezi. Çukurova Üniversitesi, 166 sayfa, Adana.

SouthWaterfront Greenway Walker Macy. http://djcoregon.com/files/2012/02/0215_south_Waterfront_greenway_walker_macy.jpg. Erişim Tarihi: 01.08.2021.

Steiner F. 2011. Landscape ecological urbanism: Origins and trajectories. Landscape and Urban Planning, 100(4), 333-337.

Taylor, K. 2012, 14 juillet. After High Line's Success, Other Cities Look Up. The New York Times [en ligne]. États-Unis.

Vasconcelos, P., Pritchard, M., and Machado, J. R. 2007. A greenway network for a more sustainable Auckland. In Proceedings of the 2nd international conference on sustainability engineering and science, p.85-86, New York.

You, N. 2018. Reconversion d'une infrastructure de transport en jardin lineaire et suspendu dans un milieu urbain: etude de cas, la promenade plantee et la skygarden.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı ve Soyadı : Said Hassan MAHAMAD

Eğitim

Yüksek Lisans	Çankırı Karatekin Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı	2019-Halen
Lisans	Cibuti Üniversitesi	2014-2018

İş Deneyimi

Yıl	**Kurum**	**Görev**
2015-Halen	DHU, Cibuti	Arş. Görevlisi

Akademik Aktiviteler

1. Pekin Timur, U., Timur, Ö. B., **Mahamad, S. H.** 2019. Taşkın korumada yeşil yolların öneminin belirlenmesi. Uluslararası Afet ve Dirençlilik Kongresi (idRc 2019)., 826-830.(Tam Metin Bildiri/ Sözlü Sunum).