

Seul Kent İçinden Geçen Bir Otoyolu Yıktı Ve Şehir Tekrar Nefes Alabilir: Cheonggyecheon Restorasyon Projesi

Seoul Tears Down An Urban Highway And The City Can Breathe Again¹

Mehmet TUNÇER¹

¹Çankaya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Ankara/Türkiye

mehmettuncer56@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1591-6383

Doi: <https://doi.org/10.53463/splandes.202300241>

Corresponding Author/İletişim yazarı: Mehmet TUNÇER

E-mail: mehmettuncer56@gmail.com



ÖZET

Ankara'da 1950'lerden bu yana yer altına alınan ve birer kanalizasyon olarak akmakta olan akarsuların bazı bölümleri kente rekreasyon alanı ve peyzaj değeri olarak kazandırılabilir. Akarsuların yer yer üzerinin açılması, yer yer de yeni güzergahlar oluşturularak akıtılması birer altyapı ve üstyapı mühendislik projesidir. Akarsu havzaları üst havzadan başlanarak ele alınmalı, kirlilik denetimleri, sel/taşkın önlemleri kaynaktan (menba) denize döküldüğü yere kadar (mansaba) süreklilik içinde yapılmalıdır. Bütüncül bir yaklaşım ile şehrin akarsu ve vadi sistemleri ele alınmalı ve "YEŞİL POLİTİKA" doğrultusunda bir "YEŞİL-MAVİ ANA PLAN" hazırlanmalıdır.

Bu yazıda, Ankara'nın KAYIP AKARSULARI, ÇAYLARI ve DERELERİ'nin yeniden gün yüzüne çıkarılarak kent için önemli bir "YEŞİL-MAVİ ALTYAPI" olarak geri kazanılması konusunda örnek olabilecek, başarılı önemli bir uluslararası deneyim olan SEUL CHEONGGYECHEON NEHRİ uygulamaları açıklanacaktır (Şekil 1).

Anahtar Kelimeler: Seul Cheonggyecheon Nehri, Ankara, Dereleler, Yeşil – Mavi Altyapı, Yeşil Politika

ABSTRACT

Some parts of the rivers that have been underground and flowing as sewers in Ankara since the 1950s can be added to the city as a recreation area and landscape value. Opening the streams in some places and creating new routes in some places and draining them are infrastructure and superstructure engineering projects. River basins should be handled starting from the upper basin, and pollution inspections and flood measures should be carried out continuously from the source (upstream) to the place where it flows into the sea (downstream). The city's river and valley systems should be addressed with a holistic approach and a "GREEN-BLUE MAIN PLAN" should be prepared in line with the "GREEN POLICY".

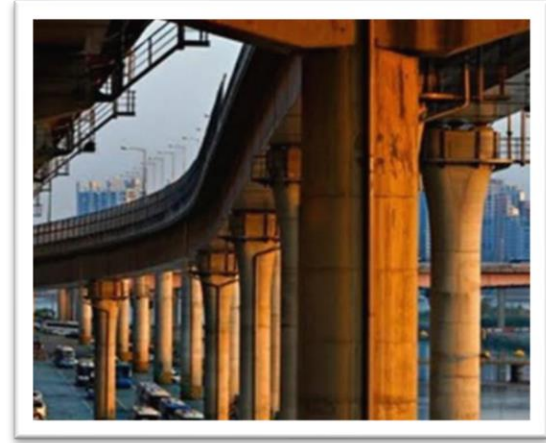
In this article, the practices of the SEUL CHEONGGYECHEON RIVER, which is an important and successful international experience that can be an example for the recovery of Ankara's LOST STREAMS, TEA and STREAMS as an important "GREEN-BLUE INFRASTRUCTURE" for the city, will be explained.

Keywords: Seoul Cheonggyecheon River, Ankara, Streams, Green - Blue Infrastructure, Green Policy

¹ "Seoul Tears Down An Urban Highway And The City Can Breathe Again" By [Kamala Rao](#) on Apr 5, 2011,

<https://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/> (Erişim 30.07.202)

Derleme ve tercüme Tunçer, M., 27-30.07.2020.



Şekil 1. Seul'deki bu şehir merkezindeki yeşil alan ve akarsu, bir zamanlar baş döndürücü, sıkışık bir yükseltilmiş otoyoldu. (Fotoğraf: Kyle Nishioka)

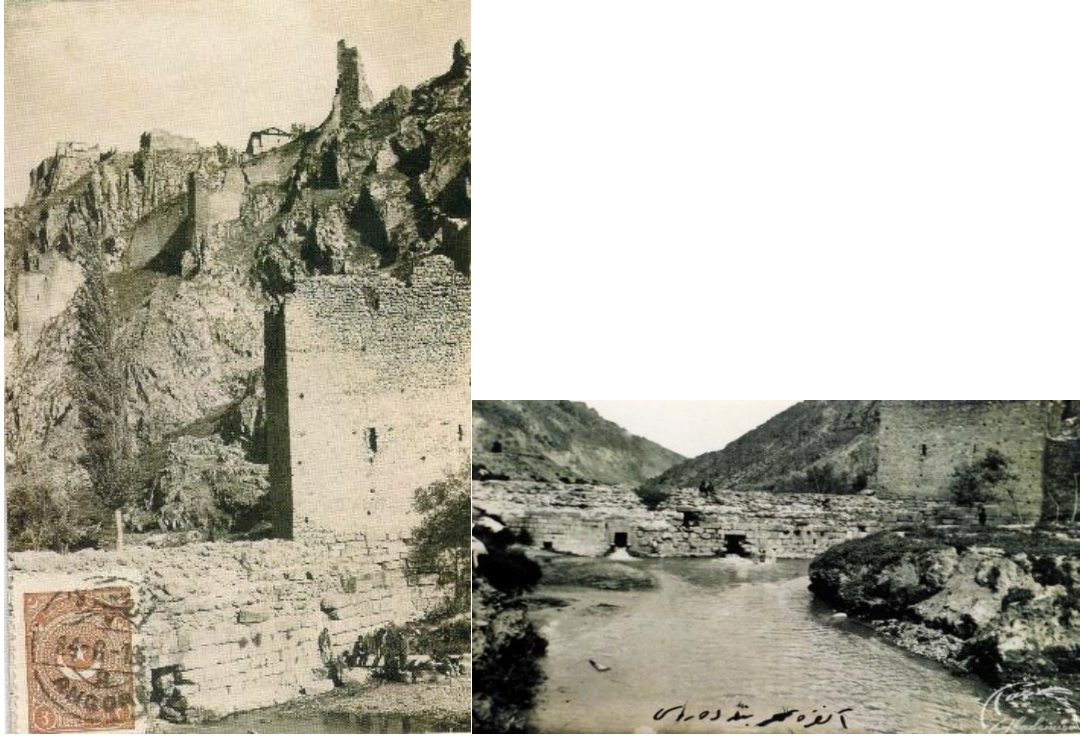
Ankara'da 1950'lerden bu yana yer altına alınan ve birer kanalizasyon olarak akmakta olan akarsuların bazı bölümleri kente rekreasyon alanı ve peyzaj değeri olarak kazandırılabilir. Akarsuların yer yer üzerinin açılması, yer yer de yeni güzergahlar oluşturularak akıtılması birer altyapı ve üstyapı mühendislik projesidir. Akarsu havzaları üst havzadan başlanarak ele alınmalı, kirlilik denetimleri, sel/taşkın önlemleri kaynaktan (menba) denize döküldüğü yere kadar (mansaba) süreklilik içinde yapılmalıdır. Bütüncül bir yaklaşım ile şehrin akarsu ve vadi sistemleri ele alınmalı ve "YEŞİL POLİTİKA" doğrultusunda bir "YEŞİL-MAVİ ANA PLAN" hazırlanmalıdır (Tunçer, M., 2015).

Bu yazıda, Ankara'nın KAYIP AKARSULARI, ÇAYLARI ve DERELERİ'nin yeniden gün yüzüne çıkarılarak kent için önemli bir "YEŞİL-MAVİ ALTYAPI" olarak geri kazanılması konusunda örnek olabilecek, başarılı önemli bir uluslararası deneyim olan SEUL CHEONGGYECHEON NEHRİ uygulamaları açıklanacaktır.

ANKARA'NIN KAYIP DERELERİ ve AKARSULARI

Ankara Çanağına dışarıdan giren başlıca akarsular, kuzeydoğudan gelen Çubuk çayı, doğudan gelen Hatip Çayı ve güneydoğudan şehre yaklaşan İncesu Deresi'dir. Hatip Çayı, Çubuk Çayı ve İncesu beş yüzyıldan fazla bir süredir bu günkü adlarıyla anılmışlardır. Yüzyıllarca bu akarsulardan çevresindeki bahçelerin, bostanların sulanmasında yararlanılmış, bazı kesimleri ise dinlenme ve mesire olarak kullanılmıştır.

16. ve 17. yüzyıllarda Hatip Çayının (Bendderesi) Ankara'nın en önemli ekonomik ürünleri Sof üretiminde (Tiftik) kullanıldığı, bu nedenle suyun temizliğinin önem taşıdığı bilinmektedir (Şekil 2). Sof üretimi, iklim özelliklerinin Angora keçisi üzerindeki olumlu etkileri, dolayısıyla tiftiğinin yüksek kalitesi gibi etmenlerle şehri belirleyen başlıca üretimlerden biri olarak yüzyıllarca devam etmiştir (Tunçer, M., 2019).

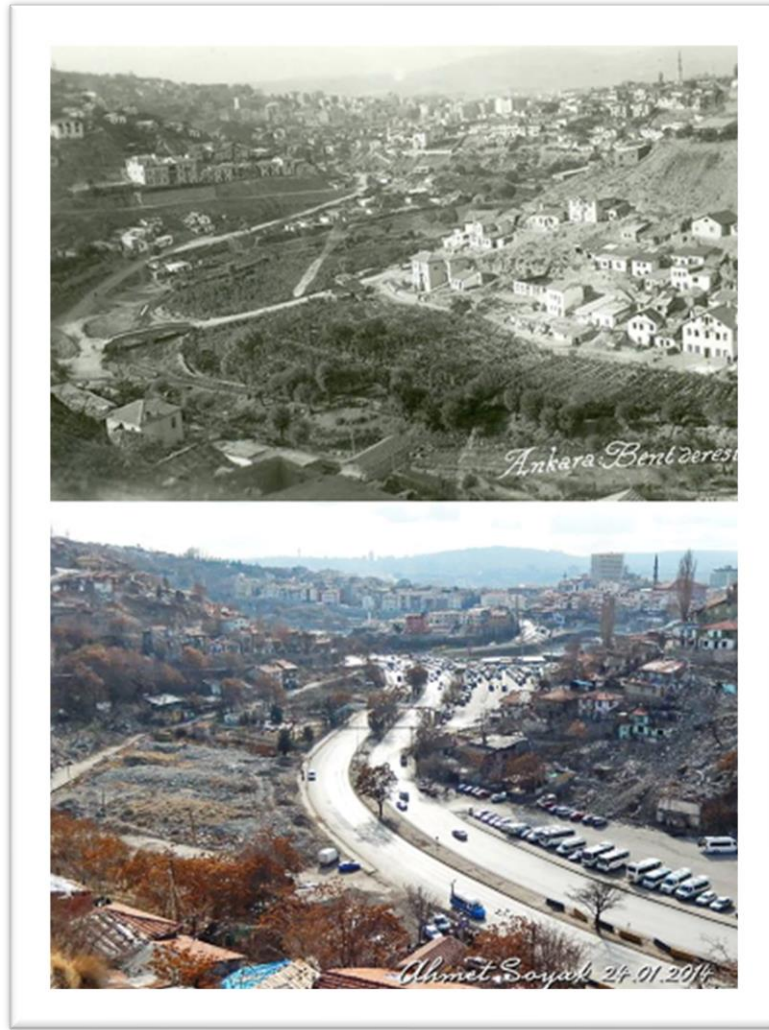


Şekil 2. Yokedilen Roma Dönemi Su Bendi

"...Roma Bendi'nin Kale'den Bent Deresi'ne inen tahkimat surlarının ucundaki burca birleşen bölümünü gösteren bir posta kartı. Kart 1925 yılında postadan geçmiş. Bent'in dip savaklarından biri görüntüye dahil olmuş. Bu savaktan su boşaldığı görülüyor. Mansap duvarında kullanılan taşların büyüklüğü dikkat çekici. Antik bir duvar önünde tertemiz akan bir dere, gençlerin vakit geçirmesi için hoş ve ilginç bir yer (Kartpostal: Koray Özalp arşivi) .." (Tamur, E., 2012)

Altındağ sırtlarında başlayan ve önceleri önemsenmeyen "barakalaşma" Bendderesini önce kirli akan bir dereye, daha sonra da kanalizasyona dönüştürünce, Kalenin üzerinde yükseldiği görkemli vadi tabanının üstü kapatılıverdi ve Bend Deresi cadde haline dönüştürüldü (Şekil 3).

Hıdrellezin kutlandığı, pikniklerin yapıldığı güzelim dere ve boyunca gelişen ağaç dokusu ve köprüler tüm güzelliği ile yok oldu gitti. Ama, tüm çevre sorunları zaten Osmanlı Döneminin son yüzyılı olan 19.yy sonlarında debbağların (tabak) ve tabakhanenin burada yer seçimi ile başlamıştı. Daha sonra Roma Bendi yıkılmış, Hatip Çayı'nın üzeri tümünden kapatılarak, Dışkapı'yı Cebeci'ye bağlayan günümüzdeki yol yapılmıştır.

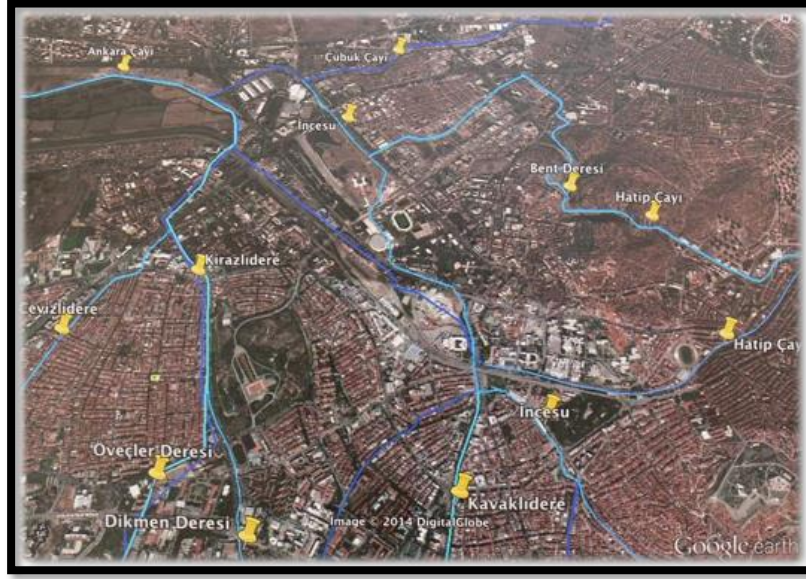


Şekil 3. Bend Deresi (Hatip Çayı) Üzerinden Geçirilen Yol Günümüzde Bend Deresi Caddesi Olarak Anılmaktadır (Karşılaştırma Ve Fotoğraflar: Soyak, A.)

*(Yıldırım Beyazıt mahallesinden Uluçınar Köprüsünün görünüşü. Karşı Bendderesi, sağ taraf İsmet Paşa mah., sol taraf Atıfbey Mah. (Hıdırlık Tepe)
Fotoğrafların eskileri yenilerin üzerine klonlanmıştır.)*

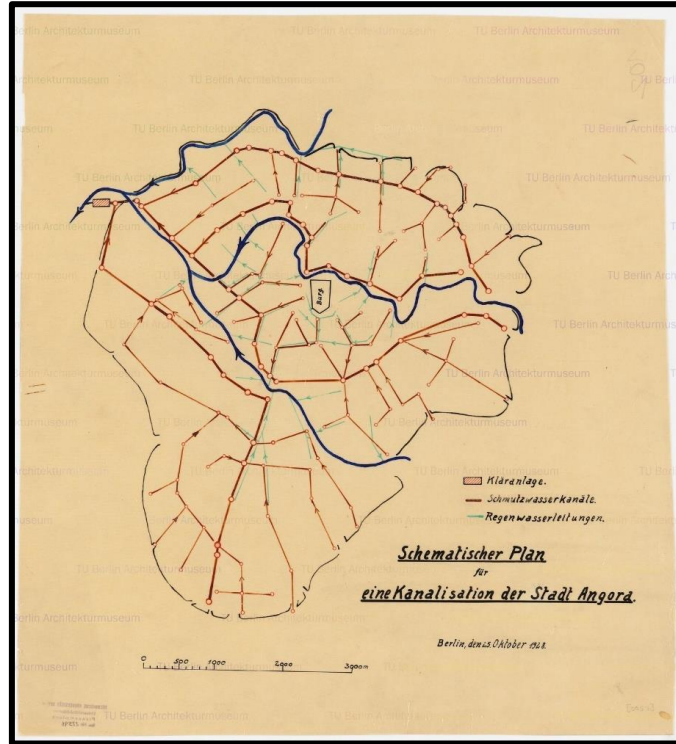
Ankara Çayı, Bend Deresi, Çubuk Çayı gibi akarsuların büyük bir kısmı daha ilk yıllarda kanalizasyona dönüştüğünden üstleri kapatılmış, beton menfezler içine alınarak birer kanalizasyon kolektörüne dönüştürülmüştür (Şekil 4). Ankara'nın 1950'lerden sonraki hızlı nüfus artışı ve başlangıçta planlı, daha sonra kısmen planlı ve çoğu zaman plansız gelişimi ile Ankara akarsularının (çay ve dereler) büyük bir kısmı büzler, menfezler içine alınmış ve ağırlıklı olarak kanalizasyon şebekelerinin bağlandığı kolektörler haline getirilmiştir. Akarsular üzerindeki köprüler, bendler yıkılmış, kıyılarındaki bahçeler yok olmuştur.

Böylece Ankaralı'lar için, yaz gecelerinde dere boylarında yapılan gezintiler, kemerli taş köprüler, değirmen arklarında çamaşır yıkayan kadınlar, sürüler halinde yüzen ördekler bir uzak geçmişten fotoğraf karelerine yansıyan hayallere dönüşmüştür (Tamur, E., 2012).



Şekil 4. Ankara’da Kent İçinde Üstü Tamamen Örtülmüş Akarsularımız

Doğal olarak kanalizasyonların Jansen’in **“Kolektör Hatları”** sisteminde olduğu gibi, atıksuların Hatip Çayına ve diğer akarsulara karışmadan bir kolektör ile toplanması ve arıtıldıktan sonra gene akarsuya verilmesi gerekliydi (Şekil 5). Gelecekte buna benzer bir çalışmanın HAVZA BAZINDA planlama ile kaynaktan başlayarak yapılması ve tüm kirliliklerin önlenmesi gerekmektedir (Tunçer, M., 2019).



Şekil 5. Hermann Jansen Planı’nda Dere Ve Çayların Kirlenmemesi İçin Bir Kanalizasyon Toplama Sistemi Önerilmiştir. (Kaynak : M.Tunçer Arşivi)



Şekil 6. Seul Kent İçinden Geçen Bir Otoyolu Yıktı Ve Şehir Tekrar Nefes Alabilir

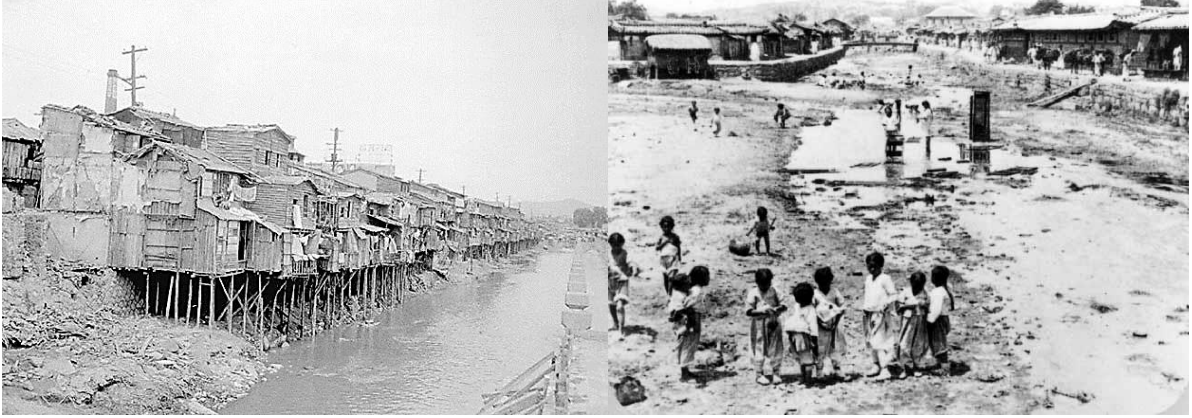
Cheonggyecheon (Korece: 청계천), Güney Kore'nin başkenti Seul'de (Şekil 6) 10.9 km uzunluğunda akarsu ve günümüzde bir dinlenme merkezidir. Cheonggyecheon, savaş sonrası hızlı ekonomik gelişme öncesinde bulunan bir akarsuyun restore edilmesinin amaçlandığı büyük bir kentsel dönüşüm projesiydi. 900 milyon dolarlık proje başlangıçta birçok eleştiri olsa da 2005 yılında açıldıktan sonra yerel sakinleri ve turistler arasında popüler bir yer haline geldi.

Sürdürülebilirliği seven bir ulaşım planlayıcısı olarak *Dr. Kee Yeon Hwang*'ın Vancouver'ı ziyaret edeceğini ve Seul, Kore'yi kentsel planlama çevrelerinde bir efsane haline getiren proje hakkında konuşacağını öğrenmekten heyecan duydum: **Cheonggyecheon Restorasyon Projesi** (Rao, K. , 2011).

O ve meslektaşlarının başardıkları – **yoğun ve yüksek bir otobanı yıkmak, altına gömülü nehri yeniden açığa çıkarmak ve şehir merkezinde yeşil bir alan yaratmaktır**. Hepsi de iki buçuk yılın içinde, şaşırtıcı bir şey değil, Aslında işe yaradığı için değil (diğer şehirlerden bunu yapabileceğini gösteren çok sayıda kanıt vardı), ama bunun için halk desteği alabildikleri için. Kent planlamacılarının hayal ettiği şeyler - Seattle'ı saçmalayacak büyük bir otoyol projesi için bir zaman çizelgesinden bahsetmemek bile (Rao, K , 2011).

“.....Anlatacağından emin olduğum tüm istatistikleri kaydetmeye hazır konferansa gittim: yoğun saat trafik akışları, mod paylaşımları, hizmet seviyesi, şerit milleri. Bunun yerine

aldığım bir sayı ve verilerle değil, insanların hikayesi ve projenin şehir üzerindeki derin etkisi hakkında anlatılan bir hikayeydi...².”



Şekil 7. Cheonggyecheon Nehri (1904)

(Kaynak : https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon#/media/File:Cheonggyecheon_1904.jpg)

Cheonggyecheon'un (telaffuz chung-yay-chun) hikayesi, yüzlerce yıl önce, krallık kalesinin Seul'un “nehri” ve nehrin “bedeni” olarak kabul edildiği Joseon Hanedanlığı döneminde başladı (Şekil 7). Bu onun muhteşem geçmişi. 20. yüzyılın



Şekil 8. Cheonggyecheon Nehri (Otoyol ve sonrası) (Rao, K , 2011)

² “Seoul Tears Down An Urban Highway And The City Can Breathe Again” By [Kamala Rao](#) on Apr 5, 2011, <https://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/> (Erişim 30.07.202)

başlarında, Seul bugünkü 10 milyon megakente doğru büyürken, nehir bir gecekondula çevrelendi ve çöp döküm alanı olarak kullanıldı, bu da kirli bir akarsuya dönüşmesi ile sonuçlandı (Şekil 8-9).



Şekil 9. Seul 1948-49 (Kore Savaşı Öncesi)
(<https://Tr.Pinterest.Com/Pin/736268239065479514/>)

Dr. Hwang'ın dediği gibi, “bazen mavi, bazen siyah, bazen kırmızı akıyordu” . 1950'lerde nehrin üstünü örtmek ve üzerine bir otoyol inşa etmek mantıklı bir karar gibi görünüyordu. 1976'da, dört şeritli, yükseltilmiş Cheonggyecheon Otoyolu - Seattle'ın Alaska Yolu Viyadüğü'ne benzer şekilde - Kore'nin başarılı sanayileşmesinin ve modernleşmesinin sembolü olarak duruyordu.

Bununla birlikte, onu takip eden sadece trafik, kirlilik ve Seul şehir merkezinin çöküşü değildi - nehrin ve sonra otoyolun kalbinden geçtiği - aynı zamanda Koreli liderlerin ard arda geldiği on yıllar süren korkunç dönemler. Bazıları vurularak öldürüldü, bazıları da rüşvet nedeniyle hapsedildi ve bu durum “Cheonggyecheon Laneti” olarak anılıyor. (<https://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/>)

Hwang hikâyesi sırasında örtülü nehre atıfta bulunarak “Güneş engellenirse kötü şeyler olur” dedi.



Şekil 10. Şehir, Geçmişe Bir Hatırlatma Olarak Nehrin Üzerinden Geçen Yüksek Otoyolun Birkaç Sütununu Bıraktı. (Fotoğraf: Kyle Nishioka)

Dr. Hwang'ın dediği gibi, ***“bazı çılgın insanlar bir araya geldi” ve projeyi hayal etti.*** Hwang, günde 168.000 araba taşıyan hayati bir trafik arterini kaldırırsa ne olacağını görmek için bir trafik modeli geliştirdi.

Modelde, diğer cadde ve sokaklarda düzenlemeler yapıldı ve Seul'ün otoyol olmadan hayatta kalıp kalamayacağını görmeye çalışıldı (Şekil 10).



Şekil 11: Proje Öncesi Otoyol (solda) ve Proje Uygulandıktan Sonra (Sağda) (Fotoğraflar: <http://seinuspack.blogspot.com/2018/11/following-seoul-river-for-travel-to.html>)

Modelin sonuçları onu şaşırttı: Model sadece işe yaramadı, aynı zamanda Seul şehir merkezindeki seyahat sürelerini de geliştirdi.

“.....Ancak model çalışmanın kolay kısmıydı. Kamusal ve siyasi katılımı sağlamak daha zor olacaktı - insanların ona bunun bir ulaşım planlayıcısı olarak “intihar” olduğunu söylemeye devam ettiklerini ve proje inşa edilirse “gridlock” ve “trafik kaosu!” yaratacağını söylememeliydim.

(Viyadüğün değiştirilmesi için “Transit ve Caddeler” teklifinden bahsedildiğinde Seattle’da duyulan başka bir kaçınılması - Portland, San Francisco, New York ve Milwaukee’deki diğer başarılı otoyol tasfiyesinden (kaldırma) bahsetmiyoruz bile)..”

Belediye seçimleri yaklaşırken, Dr. Hwang ve “çılgın” meslektaşları fikri adaylara sunmaya karar verdiler. Ve birini merkezi kampanya platformunun bir parçası yapmaya istekli buldular: Lee Myung-bak. Yükseltilmiş otobanı yıkmaya ve nehri restore etmek için kampanya hazırladı ve kazandı (Şekil 11).



Şekil 12: Proje Öncesi Otoyol (solda), Proje Uygulaması Esnasında (Ortada) ve Uygulandıktan Sonra (Sağda) (Fotoğraflar: <http://seinuspack.blogspot.com/2018/11/following-seoul-river-for-travel-to.html>)

Bu noktada hikâyeye, bu büyüleyici hikayeyi duymak için tüm bu istatistikleri feda etmekten mutluluk duyan ironik bir bükülme var: Lee Myung-bak, otobanı inşa eden inşaat şirketinin başkanı olmuştu. İlk etapta -bu otoyolun- yapılmasının bir hata olduğunu itiraf etmekten kim daha iyi onu ikna edebilirdi? (Şekil 12).



Şekil 13: Mojeon Köprüsü (Solda: Restorasyon Çalışması, Sağda: Açıldıktan Sonra) (Kaynak : <https://tr.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon#/media/Dosya:Cheonggyecheon.jpg>, 螺钉 - Yükleyenin kendi çalışması, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=21553020>)

Dr. Hwang'ın söylediği gibi, Kore'deki siyasi kampanyaların Kuzey Amerika'daki kampanyalara çarpıcı şekilde benzediği anlaşıyor. Seçim sona erdiğine göre, yeni belediye başkanının sözünü yerine getirmesini beklemiyordu.

Ancak tam tersine, proje açılış gününde ilan edildi ve başladı. Dr. Hwang, Seul Geliştirme Enstitüsü'nün Cheonggyecheon Restorasyon Projesi Araştırma Merkezi'nin direktörü olarak atandı ve altı ay içinde iki yıllık bir tasarım ve uygulama sürecini tamamlaması gerekti (Şekil 13).

Bu, projenin kamuya açık süreçten geçtiği anlamına gelmez. Bundan öte, ulaşım koridorundaki iş sahiplerine dikkat edilmesi gerektiği gibi ek olarak (arabalar çıkarıldıysa, işlerinin onunla gideceğinden emindikleri arabalar), hayatlarını trafikte sıkışmış insanlara mal satan 3.000 sokak satıcısı vardı.

Hatta bazıları proje ilerlerse kendilerini öldürmekle tehdit ettiler. Neyse ki belediye başkanı bu boşluğu bekliyordu ve tasarım ekibi kadar büyük bir halkla ilişkiler personeli kurdu. Sonunda, inşaatı başlatmak için yeterli desteği alabildiler ve proje tamamlandı ve 2005 yılında halka açıldı.



Şekil 14: Proje Uygulandıktan Sonra Yeşil Vadiye Dönüşen Akarsu (Kaynak : <https://biacaip.com/seulun-ortasinda-yesil-vadiye-donusen-eski-bir-dere-cheonggyecheon/>)

Sonuçlar muhteşem bir şeydi ve resimler hikâyeyi herhangi bir kelimeden daha iyi anlatır. Yanıp sönen bir otoban yerine, belediye başkanı şaşırtıcı bir kamu yararı yarattı. Seul şehir merkezini güzelleştiren ve sakinlerine yürümek, sıçramak, oylanmak ve şehrin tadını çıkarmak için muhteşem bir ortam sunan 3,6 mil doğrusal, yeşil nehir parkı (Şekil 14-15-16).



Şekil 15: Proje Uygulandıktan Sonra Yeşil Vadiye Dönüşen Akarsu Gece de Yaşıyor (Kaynak : <https://biacaip.com/seulun-ortasinda-yesil-vadiye-donusen-eski-bir-dere-cheonggyecheon/>)

Ancak başarı hikayesi burada bitmiyor, Dr. Hwang, Cheonggyecheon Restorasyon Projesi'nden kaynaklanan diğer olumlu dışsallıkları tartışmaya devam etti:

- *Merkezi iş bölgesi canlandırma planı şu anda devam ediyor*
- *Seul'deki başka bir yüksek otoyol kaldırıldı ve kısa bir süre sonra bir yüzey sokağı ile değiştirildi*
- *Seul'deki 16 şeritli bir yol yarı yarıya azaltıldı ve ek alanla birlikte devasa bir halk meydanı inşa edildi*
- *Seul Belediye Binası'nın önünde büyük bir sokak kavşağının yerini kamusal bir meydan aldı*
- *Kentsel bir akarsu rönesansı ülke çapında yayıldı ve vatandaşlar her yerde yerel nehirlerini ve akarsularını restore etmek istiyor*
- *Koridorun bitişiğindeki mülk değerleri yüzde 300 arttı*
- *Nehir ve çevresinde balık, kuş ve böcek türleri artmıştır*



Şekil 16: Proje Uygulandıktan Sonra Yeşil Vadiye Dönüşen Akarsu (Kaynak : <https://biacaip.com/seulun-ortasinda-yesil-vadiye-donusen-eski-bir-dere-cheonggyecheon/>)



Şekil 17 : Cheonggyecheon Nehri Proje Başlangıcı (Kaynak : <https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonggyecheon#/media/File:Seoul-Cheonggyecheon-01.jpg>)

- *“Kentsel ısı adası” etkisi Seul’de azaldı, nehrin çevresindeki sıcaklıklar çevre alanlardan ortalama 5.6 derece (F) daha düşüktü.*

Seattle ve Cascadia'nın geri kalanı için burada büyük bir ders var. Çünkü bu bölgeler ulaşım inşaatı ve bakımı için azalan fon krizleri, artan yakıt fiyatları, azalan hava kalitesi ve iklim değişikliği ile karşı karşıya: Bu yapılabilir ve yapıldı.

Seul’de veya Portland’da veya otoyolların kaldırıldığı ve değiştirilmediği birçok şehirden herhangi biri olsun - bir kez bile “gridlock!” çığlıkları vardı ve “trafik kaosu!” Hiç meyve vermediyse, Seattle’ın da yapabileceğinden o kadar emin olmayabilirim. Ancak Dr. Hwang ve Seul vatandaşlarının size söyleyeceği gibi, çılgın fikirler işe yarayabilir - bu da güzel sonuçlar verebilir (Şekil 17). (<https://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/>, Erişim: 28.07.2020)

KAYNAKLAR

- Rao, K., 2011, *"Seoul Tears Down An Urban Highway And The City Can Breathe Again"*, <https://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/> (Erişim 30.07.2020)
- Tamur, E., 2012, *"Suda Suretimiz Çıkıyor, Ankara Dereleri Üzerine Tarihi ve Güncel Bilgiler"*, Kebikeç Yayınevi, Ank.
- Tunçer, M., 2015, *"Koru-Ma' nın Eko-Politikası" Korunması Gerekli Alanların Korunamamasının Nedenleri*, III. Koruma Ve Peyzaj Mimarlığı Sempozyumu Yayını, TMMOB Peyzaj Mimarlığı Odası, İzmir.
- Tunçer, M., 2015, *"Çevresi'ni Arayan Ankara"*, Alter Yayıncılık.
- Tunçer, M., 2019, *"Ankara'nın Kaybolan Doğal ve Kültürel Değerleri"*, Türkiye Peyzaj Araştırmaları Dergisi, V.2, S.2.
- <https://biacaip.com/seulun-ortasinda-yesil-vadiye-donusen-eski-bir-dere-cheonggyecheon/> Erişim: 28.07.2020
- <http://seinuspack.blogspot.com/2018/11/following-seoul-river-for-travel-to.html> Erişim: 28.07.2020