

**ANKARA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**ORDU ATATÜRK PARKI VE KIYI BANDININ KENTSEL TASARIM
ÖZELLİKLERİNİN SAPTANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE
BİR ARAŞTIRMA**

Behice KAYNAROĞLU

PEYZAJ MİMARLIĞI ANA BİLİM DALI

**ANKARA
2009**

Her hakkı saklıdır

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

ORDU ATATÜRK PARKI VE KIYI BANDININ KENTSEL TASARIM ÖZELLİKLERİNİN SAPTANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Behice KAYNAROĞLU

Ankara Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Murat E. YAZGAN

Bu çalışmada Ordu Atatürk Parkı ve kıyı bandının kentsel tasarım özellikleri üzerine bir araştırma yapılmıştır. Araştırma alanında bulunan yapısal ve bitkisel uygulamalar, donatı elemanları tespit edilmiş ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Araştırma alanı, geçmişten bugüne ne yönde ilerlemiş, kullanım alanları, kullanım yoğunlukları göz önünde bulundurularak değerlendirmeler yapılmıştır. Kıyı boyunca yer alan kullanımların birbiriyle ilişkileri ve bütünlükleri de düşünülerek odak noktaları belirlenmiştir.

Aralık 2009, 98 sayfa

Anahtar Kelimeler: Ordu Atatürk Parkı, kıyı, kentsel tasarım, kıyı sorunları.

ABSTRACT

Master Thesis

An Evaluation on the Concept of Properties for Ordu Atatürk Park and Coast Band

Behice KAYNAROĞLU

Ankara University

Graduate School of Natural And Applied Sciences

Department of Landscape Architecture

Supervisor: Prof. Dr. Murat E. YAZGAN

In this work, a research has been done on Ordu City Atatürk Park and Coastal Design dealing with the urban designs. Beyond the research area, all the structural and plantation implementations were established.

The research area, what direction from the past to today's advanced, usage areas, considering the intensity of use of the assessments were done. Relations with each other along the coast where land use and integrity of the focal points have been determined by considering.

December 2009, 98 Pages

Key Words: Ordu Atatürk Parkı, coast, urban design, coastal problems.

TEŞEKKÜR

Tez çalışmamda bana yol gösteren ve yakın ilgisi ile büyük destek sağlayan danışman hocam Sayın Prof. Dr. Murat E. YAZGAN (Ankara Üniversitesi Ziraat Fak. Peyzaj Mimarlığı Bölümü)' a, Sayın Doç. Dr. M. Emin BARIŞ (Ankara Üniversitesi Ziraat Fak. Peyzaj Mimarlığı Bölümü)'a, Yrd. Doç. Dr. Ülkü DUMAN YÜKSEL (Gazi Üniversitesi Mühendislik- Mimarlık Fak. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)'e ve Ordu Belediyesine teşekkürlerimi sunarım.

Behice KAYNAROĞLU

Ankara, Aralık 2009

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vi
1. GİRİŞ	1
2. KURAMSAL TEMELLER	3
2.1 Kentsel Tasarım Kavramı ve Süreci	3
2.1.1 Kentsel tasarımda kıyılarının nitelikleri ve önemi.....	8
2.1.2 Kıyı ile ilgili yasal düzenlemeler ve tanımlar.....	10
2.2 Ülkemizdeki Genel Kıyı Sorunları	14
2.2.1 Rekreatif kullanımların ve turizm olgusunun ortaya çıkardığı kıyı sorunları.....	15
2.2.2 Karayolları ve kıyı ilişkileri	16
2.2.3 Toplum açısından kıyı sorunları	18
2.2.4 Doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda sorunlar	18
2.3 Kıyıların Rekreasyon Amaçlı Yeniden Yapılanma ve Gelişim İlkeleri	20
2.3.1 Kıyıların yeniden yapılmasının amaçları	21
2.3.2 Kıyıların yeniden gelişim süreçleri	22
3. MATERYAL VE YÖNTEM	25
3.1 Materyal	25
3.2 Yöntem	27
4. ARAŞTIRMA BULGULARI	29
4.1 Doğal Özellikler.....	29
4.1.1 İklim	29
4.1.1.1 Yağış	30
4.1.1.2 Nem	30
4.1.1.3 Bulutluluk	31
4.1.1.4 Sıcaklık	32
4.1.2 Coğrafi konum	32
4.1.3 Ulaşım	33

4.1.4 Fiziki veriler	34
4.1.4.1 Jeoloji	34
4.1.4.2 Topoğrafik yapı	35
4.1.4.3 Toprak yapısı	35
4.2 Kültürel Özellikler	36
4.2.1 Ordu kenti tarihi	40
4.2.2 Turizm	41
4.2.3 Bitki varlığı	42
4.3 Çalışma Alanının İmar Planı	43
4.4 Ordu Atatürk Parkı ve Kıyı Bandının Önemi	46
4.5 Araştırma Alanındaki Tasarım Öğeleri	47
5. TARTIŞMA ve SONUÇ	69
KAYNAKLAR	74
EKLER	77
EK 1	78
EK 2.....	80
EK 3	82
EK 4	84
EK 5	88
ÖZGEÇMİŞ	98

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1 Kentsel tasarım süreci.....	7
Şekil 3.1 Ordu İli kıyı bandı uydu fotoğrafı.....	26
Şekil 3.2 Yöntem akış şeması.....	28
Şekil 4.1. Aylık ortalama yağış	30
Şekil 4.2 Ortalama nem	31
Şekil 4.3 Bulutlu ve yağışlı günler tablosu	31
Şekil 4.4 Ortalama sıcaklık.....	32
Şekil 4.5 Ordu ili ve ilçeleri haritası.....	33
Şekil 4.6 Ordu İli jeoloji haritası.....	35
Şekil 4.7 Ordu İli topoğrafik uydu görüntüsü	35
Şekil 4.8 Ortodoks Kilisesi	38
Şekil 4.9 Paşaoğlu Konağı	39
Şekil 4.10 Boztepe	39
Şekil 4.11 Kotyora	41
Şekil 4.12 2007 yılı imar planı	45
Şekil 4.13 Atatürk Parkı hava fotoğrafı.....	48
Şekil 4.14 Ordu kıyı bandı eski hali	49
Şekil 4.15 Kıyı gezinti bandı.....	49
Şekil 4.16 Atatürk Parkı'ndan bir görünüm.....	50
Şekil 4.17 Atatürk Parkı'nda yer alan meydan	51
Şekil 4.18 İlk Adım Anıtı.....	52
Şekil 4.19 İlk Adım Anıtı'nın eski hali.....	52
Şekil 4.20 Park içerisindeki su oyunları havuzu.....	53
Şekil 4.21 Atatürk heykeli.....	54
Şekil 4.22 İlk Adım Anıtı iskelesi	55
Şekil 4.23 İlk Adım Anıtı aydınlatma elemanı ve gölgelikler	55
Şekil 4.24 Park içerisindeki otopark	56
Şekil 4.25 Reklam panoları	57
Şekil 4.26 Görüntü kirliliği yaratan elektrik panoları	57
Şekil 4.27 Bozulmuş ve bakımsız çim alan	58

Şekil 4.28 Park içerisinde yer alan oturma elemanları	58
Şekil 4.29 Deniz tarafında yer alan oturma elemanları.....	59
Şekil 4.30 Kumsalda yer alan oturma elemanları	59
Şekil 4.31 İlk Adım Anıtı oturma elemanları	60
Şekil 4.32 Çiçek kasası şeklinde oturma elemanları	61
Şekil 4.33 Park içindeki çöp kutuları	61
Şekil 4.34 Sahil boyunca kullanılan aydınlatma elemanları	62
Şekil 4.35 Park içerisinde kullanılan aydınlatma elemanları.....	62
Şekil 4.36 Kullanılan objelerden birisi	63
Şekil 4.37 Amfi tiyatro.....	64
Şekil 4.38 Denizin üstünde yer alan restoran	64
Şekil 4.39 Belediye nikâh salonu	65
Şekil 4.40 Yürüyüş yolunda yer alan büfeler.....	65
Şekil 4.41 Park içerisinde yer alan çay bahçesi.....	66
Şekil 4.42 Oturma elemanlarının bitkilendirmesi	66
Şekil 4.43 Ordu sahil bandında yer alan palmyeler.....	67
Şekil 4.44 Park içerisindeki bir bitkilendirme örneği.....	68
Şekil 4.45 Park içerisindeki mevsimlik çiçeklerin kullanımına bir örnek.....	68

1. GİRİŞ

İnsanlığın var oluşundan bu yana, insanlar kentlerini su kenarlarında kurmuşlardır. Bu alanlar suyun getirdiği zenginlikler ile insanların ekonomik ve sosyal faaliyetleri için ortam sağlamışlardır. Su ulaşımı kolaylaştırır ve üretim için de çok gereklidir. Verimli araziler su kenarlarında daha çok yer alırlar. Bunun yanı sıra su kenarları sahip oldukları doğal güzellikler nedeniyle tarih boyunca insanların yaşam için seçtikleri yerler olmuştur. 8333 km kıyısı olan bir ülke için insanların su kıyısında yoğunlaşmaları kaçınılmaz olmuş ve bu yoğun kullanım dolayısı ile kıyılar tahrip edilmiş ve korunamamıştır.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili oluşu ve akarsu açısından da zengin bir potansiyele sahip oluşu “kıyı” kavramını daha önemli kılıyor. Ancak özellikle kentsel kıyı kullanımı açısından yasaların ve yönetmeliklerin yetersiz, konularına göre müdahale yetkilerinin çok oluşu, işin daha da karmaşık ve başıbozuk bir hal almasına yol açmaktadır.

Kıyı denince sadece tanım olarak betimlenen anlamda kıyıyı değil, bunun yanındaki sahil şeridi ve akarsu yataklarını da bu kavram içinde değerlendirmek gerekir. Kıyılar için genel anlamdaki tehlikeler şunlardır;

- Doğal su hareketlerini engelleyici fiziksel ve kimyasal müdahaleler,
- Gemi tesisleri ve tersanelerin yarattığı çevre kirliliği,
- Kıyılarda her türlü inşaat faaliyetlerinin yapılması,
- Turistik amaçlı yatırımların getirdiği tahribatlar,
- Her türlü kazı ve dolgu işlemleri,
- Erozyon ve birikimler,
- Denizlerin dip taraması,
- Balık çiftliklerinin kurulması gibi yöntemlerle kirletilmesidir.

Kıyı alanları, doğal ve ekonomik özellikleri ve farklı ekonomik faaliyetler için sunduğu avantajları nedeniyle de çevre korumasına bütüncül bir yaklaşımı gerekli kılmaktadır.

Kıyıların yeniden kazanılması için izlenecek stratejiler, kapsamlı ve geniş bir yaklaşımın sonucudur. Kıyıya görsel ve fiziksel erişebilirliğin sağlanması, kıyıda yeni gelişmenin arkadaki mevcut doku ile bütünleşmesiyle, güçlü bir görsel kimliğin yaratılması amaçlanmalıdır.

Ordu kentinde nüfus artışı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan ekonomik ve sosyal hareketlilik, kent yapısında değişimlere yol açmıştır. Ordu'nun konumu (Karadeniz sahil yolu üzerinde olması) ve kısıtlı olanakları göz önüne alındığında, ileride ciddi boyutlara çıkacak bir ulaşım sorunu vardır. Ordu'da kent merkezinde kıyının doğal korunabildiği yer kalmadığı görülmektedir. Kent merkezinde yoğun yapılaşmanın getirdiği baskılar sonucunda kıyıda dolgu yapılarak alan kazanılması gibi bir yol aranmıştır. Ayrıca kıyı boyunca paralel geçen yol ve aradaki yapılaşma da tamamen kıyı kullanımını değiştirmiştir. Kıyı bandında yer alan Atatürk Parkı ve 2007 yılında tasarlanan İlk Adım Anıtı, rekreasyonel amaçlı planlanmıştır. Yürüyüş ve bisiklet yolları, oturma bankları ve pergolalar kıyı bandı boyunca yer almakta, insanların hoş vakit geçirmesine olanak sağlamaktadır.

Bu araştırmanın temel amacı, kentsel tasarım ve kıyı kavramlarını kapsamlı biçimde irdeleyerek, Ordu kenti boyunca uzanan kıyı bandında var olan kullanım alanlarının saptanması, nitelik ve nicelik olarak değerlendirilmesi ve olanakların uygun değerlerde kullanılmasına yönelik değerlendirmelerin ortaya konması olarak özetlenebilir.

Var olan kullanımlar üzerindeki değişiklikler, eklentiler, yeni uygulamalar ve uygunluk değerlendirmeleri yapılmak istenmiştir. Kullanımların işlevselliği ve fonksiyonel olarak bağlantıların olup olmadığı araştırılmıştır. Kullanımların, insanlar tarafından ne kadar kullanıldığı, ulaşılabilirliği ve hangi amaçlarla kullanıldığı araştırılmıştır.

2. KURAMSAL TEMELLER

Bu bölümde araştırmaya temel oluşturacak kentsel tasarım ve kıyı kavramları irdelenmiştir.

2.1 Kentsel Tasarım Kavramı ve Süreci

Kentsel tasarım, kentle birlikte var olan bir tasarım eylemi olmakla birlikte, bir tasarım eylemi olarak algılanması oldukça yenidir. Sürekli bir gelişim ve değişim içindedir.

Görsel, fonksiyonel, ekolojik ve çevresel, kentsel deneyim ve kamu alanı kalitesi vb. konuları kapsayan kentsel tasarım terimi 1950'lerin sonlarında Kuzey Amerika'da kullanılmaya başlamıştır. Amerika Mimarlık Enstitüsü'nün kentsel tasarım üzerine bir komite kurması sonucu konu üzerine ilk üniversite eğitimi 1960'da Harvard'da verilmiştir.

Kentsel tasarım nedir, çalışma alanları nelerdir, gibi kentsel tasarımın anlaşılmasına yönelik sorular bugüne kadar birçok uzman tarafından tartışılmış ve cevaplandırılmaya çalışılmıştır. Bunlar;

Kentsel tasarım zaman ve mekân içinde yapılan hizmetler ile bunların karşılıklı ilişkilerinin tasarımıdır. Tasarım ilişkilerinde, hizmetlerin birbirlerini akıcı ve uygun olarak takip etmesi gerekmektedir (Eckbo 1969).

Kentsel tasarım, kentsel gelişmeye kılavuzluk etmesine ve kentsel yapılı çevrenin kalite iyileştirmesinde esaslı bir rol oynamasına rağmen, bu sosyal sanat ancak son zamanlarda ayrı bir disiplin olarak önemsenmeye başlamıştır. Bununla birlikte, rolüne, diline, spesifik konusuna dair tanım ve yorumlar halen devam etmektedir. Hem profesyoneller hem de akademik çevrelerce tartışılan konular, yalnızca kentsel tasarımın bileşen elementlerine dair değil, aynı zamanda, kent planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı, mühendislik gibi yapısal sanatlarla olan ilişkileri bağlamında yoğunlaşmaktadır (Greene 1992).

Kentsel tasarım, tasarımcının kendi tasarım değerlerini sunduğu ve kendi isteği ile yarattığı, açık ve yeşil alanları düzenleme metodudur. Sanat ve mimarlığa benzer olarak ekonomik, sosyal, politik ve dinsel ihtiyaçlar için çevreyi düzenlemek ve korumak amacıyla kentsel mekânların düzenlenmesidir (Moughtin 1992).

Şanlı'ya (1992) göre kentsel tasarım; kamusal bir boyutu olan, ilgi odağı da kamusal mekân olan uzun vadeli bir eylem ve belirsiz gelecek içeren bir faaliyettir.

Bugün yalnızca imar planlama sisteminin kentlere ve kentlilere iyi yaşam kalitesini sunmasının mümkün olmadığı, tüm gelişmiş ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de görülmektedir. Tüm bunlar göz önüne alındığında yeni kentsel yaşam kalitesini elde etmede, kentsel alanların çözümlenmesinde yeni bir araç olarak kentsel tasarım ortaya çıkmıştır (Özer 1998).

Kentsel tasarım, kentsel mekânların organizasyonu olduğu için tasarım disiplini diyebileceğimiz kent planlama, peyzaj mimarlığı, mimarlık ve endüstri ürünleri tasarımı meslek disiplinleri ile doğrudan ilişkilidir. İlgili bu meslek disiplinleri kentsel tasarımı farklı yaklaşımlarla tanımlamakta; peyzaj mimarlığı, kentsel tasarımı binalar dışında kalan çevrenin tasarlanması, kent görünümü, kısacası kentsel peyzaj olarak tanımlarken, mimarlar ise kentsel tasarıma büyük ölçekli mimarlık uygulaması olarak yaklaşmaktadır (Ayataç 1999).

Kentsel tasarım genel anlatımı ile kentsel mekânda fiziksel, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik bağlamlarda çok boyutlu, kentsel detay irdeleme ve çözümlemelerini içeren ayrıntılı bir düzenleme yöntemidir (Kaplan 2000).

Gerçekte kentsel mekân çevrenin bir parçası olarak yapıların oluşturduğu bir birim olarak ve insanların yaşadığı ya da algıladığı tüm eylemlerin geçtiği üç boyutlu bir alan da dördüncü boyut olan zaman boyutunu da taşıyan birimlerdir. Dolayısı ile kentsel tasarım kentsel dış mekânların tasarımını yüklenen, gerçekleştirilmesi ve gelişimi içinde rol alan bir uzmanlıktır.

Kentsel tasarımda temel unsurlar şunlardır;

Yaşanabilir kentlerin üretilmesini hedefleyen kentsel tasarım çalışmalarının belirtilen kaliteleri/değerleri gerçekleştirmesi beklenmelidir (Tekeli 1994):

- **Yaşanabilirlik:** İnsan faaliyetlerini ve yaşamını sürdüreceği kentsel mekânların sahip olması gereken ilk özellik, mekânların yaşanabilir olmasıdır. Kentsel tasarım ile üretilen mekânlar insanların kendilerini yenileyebilmelerine imkân tanıyacak nitelikte hava, ışık, enerji vb. girdileri sağlamalı ve güvenli olmalıdır.
- **İşleve uygunluk:** Bir mekânın işlevine uygunluğu, ergonomik düzeyde insan vücuduna uygunluktan, kültürel davranış kalıplarına ve kent içindeki uygunluğuna kadar değişik düzeylerde düşünülmelidir. Toplumda işlevlerin zaman içinde değişeceği düşünülürse uygunluğun da zaman içinde sürdürülebilmesi için belli bir esnekliğe sahip olması gerekir.
- **Kolayca okunurluk, öğrenilme, kestirebilme:** Bir kentsel çevrenin başarısı, onu insanların yeterli açıklıkta algılayabilmesi ve buna bağlı olarak kolayca öğrenilmesine bağlıdır. Ayrıca insanlar kentte bulunduğu bir noktada, kentin tümüne göre konumunu kolaylıkla kestirebilmelidir.
- **Sağladığı görsel doyum:** İnsanların yaşadıkları yapıları çevreyi algılamalarında, bu çevredeki yapıların ölçekleri, oranları, renkleri, dokuları vb. fiziksel özellikleri önemli yer tutmaktadır. Bu özellikler ise çevrenin estetiği üzerine yargıya varmada etkilidir.
- **Çağrışımsal algılama yoluyla anlam yüklenmiş olmak:** Bir kentsel tasarımın kimlik kazanması ona sembolik algılamalar yoluyla anlam yüklenmesiyle olmaktadır. Yüklenen anlam kişilere, kültürlere ve zamana göre değişecektir.
- **Özel ve kamu denetiminde olan mekânlar dengesi:** Kentsel tasarım büyük ölçüde kamuya açık mekânların tasarımıdır. Dolayısıyla kentsel tasarım, kamuya açıklık, kentte yaşayanların faaliyetlerine göre görsel ve simgesel değerlere ulaşabilmeleri ve bu açıdan toplumun değişik kesimlerine sağladığı fırsat eşitliğine göre değerlendirilmelidir.

• **Gerçekleştirilebilirlik:** Kentsel tasarımın gerçekçi olması, yaşama geçirilebilir olması şeklinde düşünülmelidir. Yaşama geçirilebilir olmasında, alt ve üst yapıların yapılmasının yanı sıra, öngörülen yaşam biçiminin yaratılması ve mekânın bakımlı bir biçimde yaşatılabilmesi de ele alınmalıdır.

Yaşanabilir kentlerin üretilmesine yönelik olarak izlenecek politikalar (Sönmez 1999);

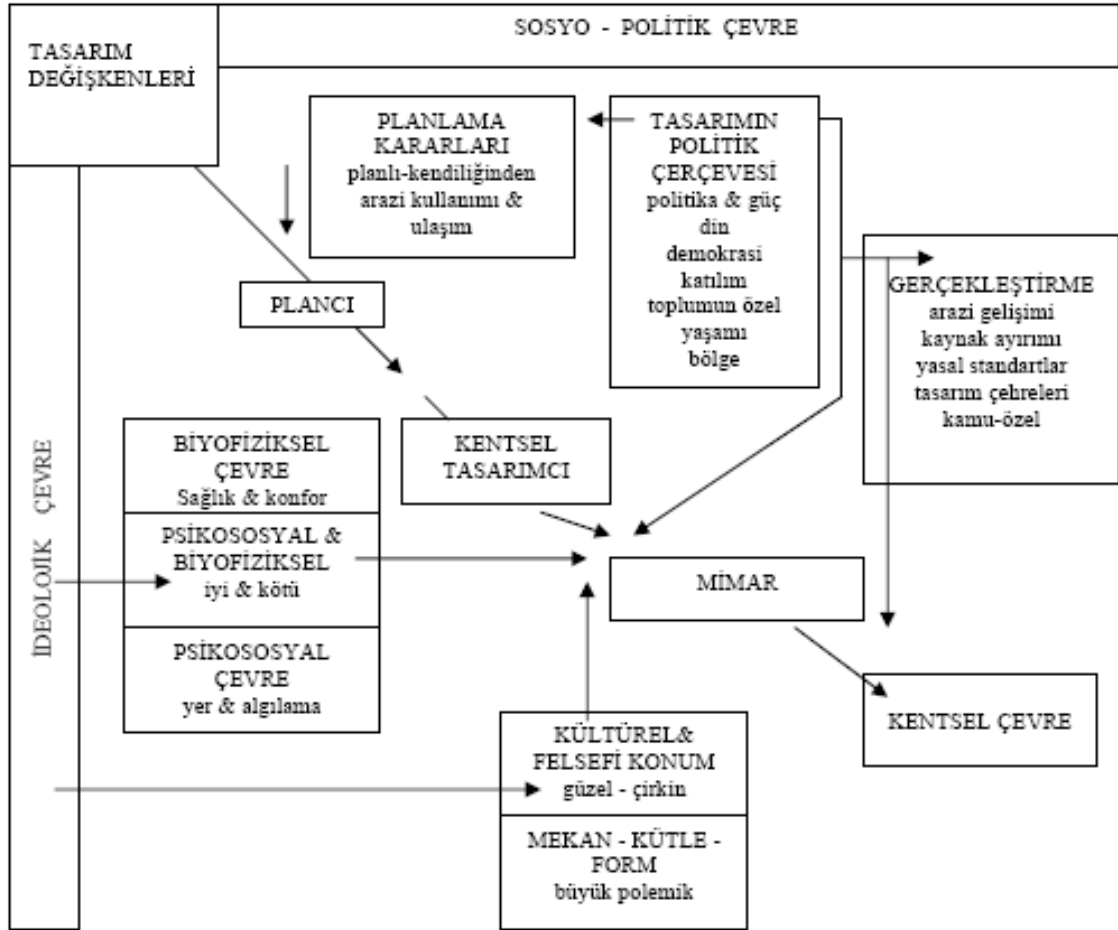
- Kentte yaşayanlar doğal alanlara kolayca erişim sağlayabilmelidir.
- Sosyal yaşam canlandırılmalıdır.
- Kentsel olaylara halkın katılımı sağlanmalıdır.
- Çevresel algılama ve insan ilişkileri güçlendirilmelidir.
- Yoğun taşıt trafiğine alternatif ulaşım sistemleri geliştirilmelidir.
- Kentsel kimliğin ifadesi güçlendirilmelidir.
- Toplumun tüm gruplarının kentsel olaylara ve kamu mekânlarına erişimi sağlanmalıdır.

Kentin yoğunluk ve ulaşım ilişkilerini oluşturan nazım planlar; geleceğe nasıl ulaşacağının ara aşamalarını, etaplarını belirleyen ve girişimcileri yönlendiren kentin fiziksel şemalarıdır. Nazım planlar hemen işleyen, zamana bağlı gelişmelere ve değişimlere bağlı esneklik taşıyan imar planları ve uygulama sürecinde özellikle öncelikli alanlarda kentsel tasarım zorunluluğu getirilerek çözülmelidir. Uygulama imar planları, belirlenen etap ve öncelikleri içinde program, plan ya da eylem planı anlayışı çerçevesinde gerçekleştirilmelidir (Özer 1998).

Öncelikli alanlar için üretilen uygulama imar planlarının ise kentsel tasarım projeleri ile birlikte ele alınarak yapılaşma programları oluşturulmalıdır. Bu kapsamda sit alanı, turizm alanı, kıyısal alan, özel çevre veya kentin sorunlu bir alanı kentsel tasarımda bu süreç içerisinde ve problem çözümüne yönelik alt detay planı olarak görülmelidir. Bu alt detay planlar ile mekânın fiziksel yapısını oluşturan yapılar ve yapılar arasında kalan boşlukların biçimlenmesi ve böylece mimarlık-peyzaj mimarlığı bütünlüğünün sağlanması görevini kentsel tasarım eylemi yüklenmelidir. Süreç, elde edilen planlar

sonucu yapılaşma alanlarının uygulama projelerinin oluşturularak mimari; peyzaj ve mühendislik projelerinin elde edilmesi şeklinde özetlenmektedir (Özer 1998).

Fiziksel mekanın değerlendirilmesi için Günay (1999) tarafından oluşturulan çerçevede, kentsel tasarım sürecinin (Şekil 2.1), kent plancısı, tasarımcı, mimar, mühendis, peyzaj mimarı, ekonomist, sosyolog, arkeolog vb. gibi meslek gruplarının bir arada çalışması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu meslek grupları, ekonomik yapının da etkisiyle mekân kütle-form, psiko-sosyal sistem, biyofiziksel sistem, uygulanabilirlik gibi tasarım değişkenlerine göre kendi tasarım ideolojilerini geliştirmektedirler.



Şekil 2.1 Kentsel tasarım süreci (Günay, 1999)

Cömertler (2003) tarafından bildirildiğine göre, Madanipour (1996), kentsel tasarım sürecini üç farklı görüş açısından açıklamaya çalışmaktadır. Bunlar:

Teknik bir süreç olarak kentsel tasarım; Bu görüşte kentsel tasarıma tamamen teknik bir süreç olarak bakılmaktadır. Bu süreçte kaynakların yararlı kılınması için yüksek bir bilimsel düzey ve teknik yeterlilik gerekmektedir. Burada, kentsel tasarımın asıl ilgilendiği fiziksel mekânların dönüşümü olmaktadır.

Sosyal bir süreç olarak kentsel tasarım; Burada, kentsel tasarım sürecine, farklı aşamalarda çeşitli roller ve amaçlarla katılan çok sayıda aktörü kapsamı nedeniyle, sosyal bir süreç olarak bakılmaktadır.

Yaratıcı bir süreç olarak kentsel tasarım; Üçüncü bakış açısında kentsel tasarım yaratıcı bir süreçtir. Burada, tasarımcılar kendi öznellikleriyle estetik anlayışlarını ve grafik yeteneklerini kullanarak uygun bir formda mekânsal konseptlerini ifade etmektedirler.

Kentsel tasarımla ilgilenen profesyoneller, genelde bu süreçlerden yalnızca birini benimsemeye eğilimlidir. Ancak kentsel tasarım, tüm bunların bileşkesi olarak, teknik, sosyal ve yaratıcı bir süreçtir.

2.1.1 Kentsel tasarımda kısıtların nitelikleri ve önemi

Kıyılar, deniz, akarsu ve göller gibi her türlü su kaynağının karalar ile birleştiği noktalarda, karalar ile suların birlikte oluşturdukları alanlardır. Bu bölgelerde, karaların iç kesimlerden farklı otopark bitki örtüsü özellikleri göstermesinin yanında, suların da ısı derinlik ve canlılık yaşam koşullarının farklı olduğu görülür.

Kıyı bölgeleri insanlar için önemli doğal kaynaklardan biridir. Bu kaynağın korunması ve kullanıma akılcı bir biçimde açılması için en önemli faktör kentsel tasarımlardır. Kıyı alanlarının kentsel tasarımında amaç, gelecek nesillere bölgenin doğal ve kültürel değerleriyle birlikte güzelliklerin de yaratılması ve aktarılabilmesi ve bu zengin kaynakların doğru biçimde değerlendirilmesi olmalıdır (Abacıoğlu 1994).

Kentsel tasarımda kıyıların diğer bir önemi de, bu alanların canlıların yaşamaları için gerekli besin minerallerini diğer alanlardan çok daha zengin bir biçimde bulundurmasıdır. Bu özellik kıyı bölgelerinde insanların, hayvanların ve bitkilerin yoğun olarak bulunmasına olanak sağlamaktadır. Tüketilmeyen bitkilerin oluşturdukları fosil kaynak zenginliği, kıyı bölgelerinin bir başka özelliğidir. Hayvanlar, kıyının yüksek verimliliğinden yararlandıkları gibi, onun diğer karakteristiklerinden de faydalanırlar.

İnsanların kıyı çevrelerinde bir araya gelmelerinin birçok sebebi vardır. Tarihsel olarak baktığımızda, dünyadaki büyük şehirlerin kıyılarda kurulmuş olduğunu görürüz. Bu da kentsel tasarımı bir kat daha gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla, bu alanlar tarihi birikimin yarattığı kültürel değerler açısından önemlidirler. Kıyıların estetik özelliğinin yanı sıra ılık bir iklime sahip olması da bu alanların yerleşme amacıyla seçilmesinde önemli rol oynamaktadır. Ayrıca, kıyıların insanlara karalardan daha zengin kaynaklar ve iş olanakları sunması, ulaşımın daha kolay ve çeşitli olması, kıyıyı daha çekici kılmıştır.

Kentsel tasarımda kıyılar, tüm bu özellikleri ile turistik amaçlara da hizmet ederler. Ancak bu alanlarda, turizm kullanımlarının devam edebilmesi için, su kenarındaki ekolojik sistemin korunması gerekmektedir.

Yüksek nüfus artışı nedeniyle, kıyıların doldurulması, konut, sanayi ve hizmet sektörünün gelişmesi ve bunların oluşturduğu atıklar, bu verimli alanlar üzerindeki tasarımları olumsuz şekilde etkilemektedir (Abacıoğlu 1994).

Kıyı tasarımında proje alanının geçmişi ve tarihsel gelişimi üzerinde yapılan çalışmalar, tasarımın oluşumunda önemlidir. Bir kıyı gelişimi farklı olursa olsun, her alanda sahip olduğu işlevsellik ve kullanılabilirlik oranında başarılıdır. Kıyılara ulaşılabilirlik ve sirkülasyondan, yeterli otopark kapasitesine yayaların hareket özgürlüğüne, insanların tüm alandan aynı oranda yararlanabilmesine, tüm detaylar tasarımcı tarafından değerlendirilmelidir. Kıyı, en yoğun zamanları için bile yeterli kapasiteye sahip olmalıdır.

Kıyı tasarımlarında verilecek kararlarda ekonomik, fiziksel, biyolojik, sosyal ve kültürel değerler göz önüne alınmalıdır. Kıyı tasarımlarında, doğa lehine bir takım fedakârlıklar yapılmalıdır. Eğer kıyıları uzun vadede kullanmak istiyorsak daha özenli davranmak zorundayız. Ancak o zaman, insanlığın ortak mirası kapsamında yer alan bu eşsiz güzellikteki doğal ve kültürel zenginliklerle dolu kıyıları koruyabilir ve yaşamasını sağlayabiliriz.

2.1.2 Kıyı ile ilgili yasal düzenlemeler ve tanımlar

1982 Anayasasına göre kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir, kullanım amaçlarına göre derinlikleri ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir.

Kıyılarla ilgili en önemli yasa 04.04.1990 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Yasası ve bunun uygulanmasına dair yönetmeliklerdir. Deniz, doğal ve yapay göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek, koruma ve kamu yararına açık kullanma esaslarını belirleyen bu yasanın genel esasları (Resmi Gazete, 1990):

- Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,
- Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
- Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.

Ek: (1.7.1992 – 3830/2 md.) Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.

Ek: (1.7.1992 – 3830/2 md.) Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.

Ek: (1.7.1992 – 3830/2 md.) Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

Madde 6 - Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.

- Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez.
- Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.
- Madde 7 - Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.
- Madde 8 - Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.
- Madde 15 - a) Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde;
 1. Duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara kum, çakıl alan veya çekenlere 5 milyon lira,
 2. Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıkları dökenlere 10 milyon lira,
 3. Kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapan, kum, çakıl alan veya çekenlere 50 milyon lira para cezası verilir.

b) Bu Kanun kapsamında kalan alanlarda, Kanun hükümlerine uyulmadan ruhsatsız, ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapılan yapıların sahiplerine ve müteahhidine, 3194 sayılı İmar Kanununda öngörülen para cezalarının iki misli para cezası verilir.

1992 tarihli son Kıyı Yasası öncesindeki düzenlemelerde sahil şeridi genişliği 10–30 m arasında değişmiştir. Anayasa Mahkemesinin iptal kararları sonucu son düzenlemeyle sahil şeridi genişliği 100 metreye çıkmışsa da 1992 yılına kadar kısmi yapılaşmış imar adaları kazanılmış hak olarak değerlendirilmiştir, Gerek turizmin gerekse rantın yoğun olduğu kıyısız bölgelerdeki bu tür bağışlamalar yeni işgallere zemin hazırlamaktadır.

1980’lerden itibaren turizm sektörüne verilen teşvikler, büyük kitle turizmi yatırımlarının inşasında patlama yaratarak bütün kıyı habitatları (denizkaplumbağaları üreme alanları, Akdeniz fokü yaşam alanları gibi), kumullar, lagünler, kıyı ormanları ve verimli tarım alanlarının geri dönüşümsüz olarak tahrip olmasına neden olmuştur. Özellikle Akdeniz Kıyı kuşağında Turizm Bakanlığına tahsis edilmiş olanlarda, devletin kredilerle teşvik ederek yapımına izin verdiği tatil sitelerinin büyük çoğunluğu kıyı kumulları üzerinde kurulmuş, yer yerde plaj üzerine taşmıştır. Bunun ana nedeni kıyı yasasında tarifi yapılan "kıyı kenar çizgisi" sınırının çoğu kez yasanın özüne, uygun olarak tespit edilememiş olmasıdır. Bu nedenle kıyı kuşaklarında kıyı kenar çizgisi henüz belirlenmemiş kıyı kesimlerinin kıyı kenar çizgileri ilgili Bakanlığın oluşturacağı bir komisyon tarafından ivedilikle tespit edilmelidir. Kıyı yasasının tanımına uymayacak ölçüde dar tespit edilmiş, henüz yapılaşmanın başlamadığı bölgelerdeki kıyı kenar çizgisi yasanın özüne uygun şekilde yeniden belirlenmelidir. Diğer yandan kamu çıkarlarını temsil edebilecek, yasa ile kurulmuş meslek odaları, sendikalar, birlik, dernek, vakıf statüsündeki sivil toplum örgütlerinin karar ve uygulama sürecine katılmasını sağlayacak düzenlemelere ihtiyaç vardır (Barış, 2009).

Kıyı ile ilgili kavramlar şunlardır:

Kıyı çizgisi; deniz, doğal ve yapay göl ve sürekli akan akarsularda en düşük su yüzeyi sırasında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgidir.

Karasal kıyı kenar çizgisi; deniz kıyı çizgisi veya doğal ve yapay göllerle, akarsuların, taşkınlar dışındaki, güncel su ve hava hareketleri (dalga ve rüzgâr) etkisiyle oluşan ve kıyı çizgisinden sonra kara yönünde devam eden kumluk, çakıllık, taşlık, kayalık,

sazlık, bataklık (lagün) ve rüzgâr kumulu alanlarının, kuruyan akarsularda ise, taşkınlar dışında, suların içinde en çok yükseldiğinde kapladığı alanların doğal sınırır.

Denizel kıyı kenar çizgisi (DKKÇ); bugünkü deniz kıyı çizgisi veya doğal ve yapay göllerle akarsuların en çekik olduğu düzey altında su derinliklerinde, güncel dalga hareketleri etkisiyle oluşan ve kıyı çizgisinden devam eden kumluk, çakıllık ve benzeri sualtı alanlarının doğal sınırır. Pratikte burası çalkantılı deniz tabanı olarak tanımlanabilir ve o bölgedeki en büyük dalga boyunun yaklaşık dört katı bir derinliğe karşılık gelir. Örneğin, orada dalga yüksekliği 3m ise, etkilediği, derinlik 10-12 m olur.

Kıyı; kıyı çizgisine göre kara yönündeki karasal (KKKÇ) ve deniz yönündeki denizel (DKKÇ) kıyı kenar çizgileri arasındaki alandır.

Sahil şeridi; kıyı kenar çizgisinden itibaren kara ve deniz yönünde, kıyı kuşağındaki yaşam koşullarına olumsuz etkiler yapmayacak genişlikte bir şerittir. Bu şerit imar planlı yerlerde 10, diğer yerlerde 30 metreden daha dar olamaz. Bu kuşağın her kıyı kesimindeki derinliği, kıyıdaki doğal dengeleri koruyacak şekilde ayrıca belirlenir.

Kıyı kuşağı; bugünkü deniz, göl ve akarsu kıyı kenar çizgileri dışında kalan, ancak kıyının iklim etkisi altında bulunan kıyı boyu düzlükleri olup, kıyıdan yararlanma bakımından korunması ve planlı olarak mülkiyet edilmesi gereken bir kuşaktır.

Eski kıyı; bugünkü deniz ve göl suları ile akarsuların, rüzgârların oluşturduğu kıyı bölümleri dışında; ortalama 1000-6000 yıllık eski dönemlere ait dönemlere ait olup etkin bulunmayan deniz, göl, akarsu ve rüzgârların oluşturduğu kumluk, çakıllık, lagün, fosil, kumul ya da aktif olmayan kıyı yarı (falez) alanlardır. Eski kıyılar bugünkü karasal kıyı kenar çizgisinin kara tarafında dışında, sahil şeridi ve kıyı kuşağı içinde kalır. Ancak kıyı boyunda yapılacak olumsuz etkiler, bu eski kıyı alanının yeniden güncel süreçlerin etkisi altına girmesine neden olur. Onun için uygulamada buralarda dikkatli olmak gerekir.

Kıyı gerisi; kıyı kuşağının kara içi yönündeki sınırı dışında kalan ve kıyıdan yararlanma bakımından fazla önem göstermeyen alanlardır. Denizel KKÇ dışında kalan deniz alanları da uygulamada kıyı gerisinde eş değer sayılır. Kıyılar ve akarsu yatakları devletin hüküm ve tasarrufu altında olan yerlerdir. Kıyı kenar çizgileri dışındaki eski kıyı, eski kumul, eski lagün, deniz dibi alanlarının hangi şartlarda kamu kullanımına açılacağı ya da mülkiyet elde edileceğine, bilimsel araştırmalar yapıp olumlu sonuç alındıktan sonra karar verilir.

2.2 Ülkemizdeki Genel Kıyı Sorunları

Ülkemizde kentleşmenin hızlanması, sanayinin kent özekleri dışında da kuruluş yeri aramaya başlaması, halkın dinlenme ve gezinme alışkanlıklarındaki değişiklikler, turizm ve ulaşım gereksinimleri kıyılara olan istemi büyük ölçüde kamçulamıştır.

Bugün endüstriyel kirlenme ve yerleşimlerin olumsuz etkileri nedeniyle pek çok kıyı bölgesinin flora ve faunasının kaybolduğu bilinmektedir. Kirliliğin kıyılar üzerindeki etkisi bununla da sınırlı değildir. İklim değişikliğinin en önemli sonuçları kıyılarda ortaya çıkmaktadır. Bilindiği gibi küresel ısınmayla buzulların erimesi denizlerin yükselmesine yol açmakta ve bu da kıyı yerleşim bölgelerini tehlikeye sokmaktadır. Kıyılardaki hızlı kentleşme süreci, kıyı kentinin büyümesiyle sonuçlanmıştır. Özellikle Akdeniz kıyılarında turizmin belirgin çevresel etkilerinin yanında toplumsal sorunlara da yol açmaktadır. Turizm tesislerinin bölgedeki kirlenmenin ve kıyıların parsellesmesinin en önemli etkenlerinden biri olduğu açıktır (Sönmez 1992).

Kıyı sorunun önemi; Ülkemizde kıyı sorunları 1970'li yıllardan sonra başlamıştır. Kentleşmenin hızlanması, sanayinin kent özekleri dışında da kuruluş yeri aramaya başlaması, halkın dinlenme ve gezinme alışkanlıklarındaki değişiklikler, turizm ve ulaşım gereksinimleri, ikincil ve dinlenme konutu edinme eğilimlerinin güçlenmesi, kıyı kullanımını arttırmıştır. Bu artış, kıt ve arttırılmayan bir kaynak olan kıyıların dikkatle ve özenle kullanılması zorunluluğunu doğurmuştur.

Çünkü çevre değerlerini kullananlar, bunlardan, başkalarının da yararlanacağını düşünerek, kendi davranışlarını kontrol altında tutmak zorundadırlar. Kıyı, park, orman, koru, göl, hava, akarsu gibi çevre değerlerini topluca tüketen bireyler, bunları kullanırken, yalnız birlikte yaşamakta oldukları insanların ve gelecek kuşakların da bunların üzerinde hak sahibi olduklarını unutmamak göreviyle karşı karşıyadırlar.

Ülkemizde kıyıların kötü kullanılmasından, kıyı savurganlığından doğan sorunların boyutları büyüdükçe, sorunun kamuoyuna mal edilmesi kolaylaşmış ve bu durum, devleti kıyıların korunması ve geliştirilmesi için önlemler almaya zorlamıştır. Bu önlemlerin, uygulamada ne ölçüde etkin olduğu; deniz, göl ve akarsu kıyılarının bugün içinde bulundukları koşullardan bellidir. Kıyıların savurganca kullanılmasına, kamu kuruluşlarının kamp, eğitim tesisi gibi adlar altındaki yapılarıyla katılmaları, işin önemini biraz daha arttırmıştır (Sönmez 1992).

2.2.1 Rekreatif kullanımların ve turizm olgusunun ortaya çıkardığı kıyı sorunları

Bir ülkenin turizm potansiyelinin varlığı ve sürekliliği, bütün değerli doğal ve kültürel peyzaj özelliklerinin korunması ve ülkesel ölçekte fiziki ve sosyo-ekonomik bir plana göre geliştirilmesine bağlı bulunmaktadır. Oysa ülkemizdeki uygulamalar, doğal ve kültürel değerlerin kaybına, yozlaşmasına neden olmuştur. Turizm planlamamız, fiziksel planlar yapılmadan, tamamlanmadan, alt yapı hizmetleri gerçekleştirilmeden, kıyıların nicel ve nitel açıdan turizme açılması şeklinde görülmektedir. Ülke ölçeğinde kısıtlı olmakla beraber, yerel boyutta yoğun bir iç turizm hareketinin genellikle yaz aylarında kıyısal alan ve yerleşmelere yöneldiği görülmektedir. Bu tür yığılmalar sonucunda, kıyısal alanlarda çok hassas olan ekosistemlerin tahribinin yanı sıra, çeşitli fiziksel ve toplumsal doku değişiklikleri ortaya çıkmaktadır. Kıyı tahribatına özel teşebbüs kadar kamu kuruluşları da katılmışlardır. Kıyıların korunması ile ilgili yasa ve mevzuatın yetersizliği, ‘kıyı’ olgusunun kamu ve kişi bilincinde gereğince boyutlanmamış olması, bizi bugünkü kötü duruma getirmektedir. Turizm adına gösterilen hoşgörü nedeniyle doğal sitlerimiz, arkeolojik kazı alanlarımız, içme suyu havzalarımız da kıyı yağmasından nasibini almaktadır. Halbuki batı Avrupa bazı mevsimlerde iç ve dış turizme kapatılarak, bu gibi ekosistemlerin rejenerasyonlarına

olanak sağlamaktadır. Bizde ise, doğal ve kültürel değerleri tüketilen, kirletilen kıyılara sürekli olarak yenileri, hiç el değmemişleri eklenmektedir (Akdoğan 1984).

2.2.2 Karayolları ve kıyı ilişkileri

Ülkemizde yol yapımına sadece teknik açıdan bakmak ve ekonomik yönden değerlendirme nedeniyle, üstün peyzaj potansiyeli olan birçok kıyı alanımız elden çıkmıştır. Kamulaştırma bedellerini ve yapım giderlerini asgariye indirme düşüncesi ile kıyı yollarımızın çoğu, deniz kotuna en yakın düzlemlerden, bazen plajlardan geçirilmiştir. Böylece kazı dolgularla bozulan yeşil yamaçlar molozlarla doldurulan plajlar, doğal potansiyellerinin büyük bir kısmını kaybetmişlerdir. Diğer taraftan bir zamanlar denizle içli dışlı olan kıyı köyleri, kentleri kıyıdan koparılmış doğa ile organik ilişkilerini yitirmişlerdir. Çoğu zaman koylar doldurulmuş ve yeni lanlar yeşile dönüştürüleceklerine yapılaştırılmaya bırakılmıştır (bütün Karadeniz kıyı bandında birçok örnek görülmektedir). Ayrıca denize çok yakın geçirilen yollar, yapılaşmalar için gerekli kum ve çakıl materyalinin denizden sağlanmasına olanak sağlamıştır. Kanunlara rağmen plajın estetik kalitesini ve yolun stabilizesini etkileyen bu uygulamaya engel olunamamaktadır (Akdoğan 1984).

Bölgelere göre farklılık gösterse bile kıyılarda ve etkileşim alanlarında çözüm bekleyen başlıca sorunlar şöyledir:

- Kıyılarda su kirliliği, kıyı karakterinin bozulması, flora ve faunanın yok olması gibi ekolojik sorunlar,
- Kıyı bölgelerinde yer alan arkeolojik ve tarihi bölgelerin nüfus baskısı, plansızlık ve denetimsizlik nedeniyle yok olması ya da bozulması gibi kültürel sorunlar,
- Arazi kullanma ve eylemlerin, tür, yoğunluk ve kapasiteleri ile bunların sosyal ve teknik alt yapıdan yoksun, denetimsiz olarak gelişmelerinden kaynaklanan yerleşme sorunlardır (Sirel 1998).

Teknoloji gelişmesi, fizibilite çalışmaları ile bazı özel endüstri türlerinin ancak kıyılarda yerleşebileceğini ortaya koymuştur. Bu da kıyılarda kentsel yığılmaları arttırıcı bir sonucu doğurmuştur.

Ülkemizde peyzaj planlaması açısından ortaya çıkan en önemli kıyı sorunlarında karayollarının payı büyüktür. Yapılan Karadeniz bölünmüş otoyolu çalışmalarında artık deniz ile irtibatını kesmek zorunda kalan şehirler oluşturulmuştur. Bu otoyol için yapılan dolgular denizin hidrodinamik dengesini bozduğu için kumsal kıyılarda oyulmalar başlamıştır.

Karayollarının kıyılara çok yakın geçirilmesinin yarattığı diğer önemli bir sorun ise rekreasyon tesislerinin denizden ana karayolları ile koparılmış olmasıdır. Ayrıca yol yapımı sırasında bazı kent ve kasaba bölümlerinin yıkılması sonucu, geleneksel dokunun bozulması ve ölçeğin kaybolması konusu da karayollarının kıyı mekânında yarattığı olumsuz etkilere örnek verilebilir. Yol yapımı için materyal temini amacı ile kıyıya yakın alanlarda açılan taş ocakları gibi yapımlar ‘hasta görünümlü’ peyzaj görüntüleri yaratmakta ve bu alanların rehabilitasyonu düşünülmemektedir.

Fiziksel planlama çalışmalarında kıyıların doğal ve kültürel envanterleri ayrıntılarla yapılması, mutlak korunması gereken alanlar doğal sit, tarihi sit olarak ayrılmalıdır. Rekreasyona ve turizme ayrılacak alanlarla bu şekilde kullanışların tür, yoğunluk ve süresi belirlenmeli, kıyıların çeşitli kullanımlarında kıyı boyunca yayılma yerine amaçlı kıyıya dik bir aks üzerinde gelişme modeli denenmeli ve kıyılardaki tarımsal topraklar, tarımsal yerleşimler hiçbir kullanım ayrılmamalı, kıyıların kullanım ve korunmasını sağlayacak yasaların getirilmesi gerekir.

Yolcu ve yük taşıma işlerinde denizaşırı taşımacılıkta kara taşımacılığına göre tercih edilen deniz taşımacılığı limanlarda son bulmaktadır ve limanlar kentin içinde kaldığı sürece sorun olmaktadır. İçi dolan ve kent merkezinde kalan limanlar doldurularak alan kazanmaya ve kirliliğe sebep oluşturmaktadır. Limanların kentin büyüme yönünde imar planları yapılırken merkez dışına ve sistemli bir şekilde yapılması gerekmektedir.

Kıyıdan iç bölgelere açılmanın bir yolu olan demiryolları da sahillere kadar getirilmiş, bakım atölyeleri kurulmasıyla çok büyük alanlar kaplamış ve kıyı ile iletişimi tamamen keserek ciddi bir kullanım zorluğu yaratmışlardır.

2.2.3 Toplum açısından kıyı sorunları

Yöre sakinleri ve ziyaretçiler olarak ele alınabilecek olan kullanıcıların kıyılara ve kıyı kaynaklarına bakışı iki biçimde olmaktadır;

Geçimini kıyı kaynaklarından sağlayan yöre sakinleri ile yöreye dışarıdan gelip, kazancını yörede sağlayan (balıkçılık yapanlar, turizm sektöründe çalışanlar gibi) kesim için kıyı kaynakları önemli bir ekonomik potansiyeldir. Geçmişini kıyı kaynaklarından sağlayan yöre sakinleri için ise kıyı önemli bir doğal kaynaktır. Ziyaretçiler açısından bakıldığında ise, durum biraz daha farklıdır. Yöreye yapılan bilimsel araştırma ve eğitim amaçlı ziyaretlerin dışında en önemli payı turizm amaçlı ziyaretler oluşturmaktadır. Burada önemli olan, kıyının, eğlenme, dinlenme ve diğer rekreasyon olanaklarına yönelik talebi karşılama düzeyidir.

Kıyıların kullanımı sahip oldukları özelliklerin niteliği, çeşitliliği ve düzeyi onlardan nasıl yararlanabileceği ile doğrudan ilgilidir. Sahil şeridinden yararlanmaya yönelik olarak getirilen sınırlamalar kıyı ve kıyı kaynaklarının yönetimini içeren bir dizi strateji kısmıdır. Bu strateji, kıyı kaynaklarının tahribini önleminin yanı sıra, kıyının olabildiğince kamunun kullanımına açık olması gibi iki temel amaca hizmet etmektedir. Özellikle turizm tesisleri ve ikincil konut gelişimleri ile balık üretme çiftlikleri, limanlar, marinalar gibi aktiviteler söz konusu stratejinin hedef aldığı diğer kullanımlardır.

2.2.4 Doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda planlama ve yarattığı sorunlar

Kıyı ve sahil bandı ile ilgili olarak önemli olan bir diğer konu da doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanların planlaması ve bu planlamaların uygulanmasıdır.

Genelde planlama işlemleri yerel yönetimce yapıldığından ve planlamaya uygun, halkın ihtiyaçlarını giderecek sahil yolu, park, çocuk parkı, gezinti yeri gibi kamu yararına yönelik çalışmaların gerçekleştirilmesi çeşitli yasalarla belediyelere görev olarak verildiğinden doldurma işleri genelde belediyeler tarafından yapılmaktadır. Kamu yararına kullanımı zorunlu olmak kayıt ve şartı işe Maliye Bakanlığı'nca yapılacak tahsis işlemi, kiralama; Anayasa'ya aykırı bulunmayıp iptal edilmediğinden bu gibi yerlerden uygulamanın bir an önce yapılıp halkın hizmetine açılabilmesi için tahsis işlerinin yapılması ile ilgili daha açık, kesin önlemler alınması gerekmektedir.

Yürürlükteki kıyı yasanına göre kıyılarının doğal ve kültürel özelliklerinin gözetilerek toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma kurallarını saptamak olduğu belirtilmektedir. Taslakta, kıyı kuşağının kıyılarının süreği ve etkisi altında olduğu tümceden çıkarılmıştır. Yeni düzenleme, kıyı kuşağına herhangi bir toprak olarak bakılmasına, gerçekte böyle kullanılmasına yol açacaktır. Taslak, imar planı kararları ile, kıyı ve su alanlarında kamu yararı ve ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma yoluyla toprak elde edilmesine izin vermektedir.

Kıyı kanunu taslağı 7. maddesine göre; 'Kıyı dolgu alanı ve su alanında, imar planı kararı ile:

- (a) Dalgakıran, tahkimat, mahmuz, menfez, fener, gözetleme kulesi gibi kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler ile,
- (b) Köprü, karayolu, demiryolu, hava meydanı, terminal, gar, açık otopark, park, yeşil alan, açık spor alanı, açık yüzme havuzu, su sporlarına yönelik zorunlu tesisler ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı kullanımları ile sökülüp takılabilir elemanlarla inşa edilen; lokanta, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar ve rekreasyon alanları gibi kıyının kamu yararına kullanımına yönelik altyapı ve tesisler kurulabilecektir. Bu, kıyıdaki yapı yasağını delmeye çalışmaktan başka bir şey değildir.

2.3 Kıyıların Rekreasyon Amaçlı Yeniden Yapılanma ve Gelişim İlkeleri

Kıyıların yeniden yapılanma çalışmaları 1960'lı yıllarda başlamış, 1970'li yıllarda ön plana çıkmış, günümüzde ise tüm hızıyla devam etmektedir (Breen and Rigby 1994). Geçmişte kıyıların yok olmasına neden olan politik ve ekonomik olaylar, günümüzde geçerliliğini kaybetmiştir. Ekonomik değişiklikler ve ticari uygulamalardaki düzeltmeler, günümüze kadar gelen geleneksel kıyı kullanımlarını yeni mekânlara çekmekte, boşalan bu alanları, turizm ve rekreasyon amaçlı kullanımlar doldurmaktadır. Bu durumda kıyı, turizm, ticaret ve rekreasyon alanları haline gelmektedir (Craig-Smith and Fegance 1995). Eski işlevlerini kaybetmiş olan rıhtımlarda, müze, restoran, alış-veriş merkezi gibi potansiyel kullanımlar ön plana çıkmaktadır. Kıyılar, yeni işlevler üstlenerek ve restore edilerek, kente eski kimliğini ve özelliklerini kazandırmakta ve kentsel fiziksel çevre canlandırılmaktadır. Heyecan verici mevsimsel değişimler, dinlendirici Vistalar ve spor olanakları, kişiyi sadece beden değil, ruhen ve beynen de dinlendirmekte, kişinin üzerinde terapik bir etki yaratmaktadır (Miyakoda and Nakase 1991).

Rekrasyon ve turizm amaçlı aktiviteler, direk kıyı yerleşimine dayalı olmamasına rağmen; planlama, tasarım, işletim ve kullanım içeriği açısından kıyıya yakınlığın önem kazandığı, kıyı yerleşimleriyle bütünleşmektedir. Kıyı kadar, onun gerisindeki kıyı kuşağının da korunması ilkesinin benimsenmesinde yarar vardır. Kıyı kuşağında tasarlanan bir kullanımın ya da tesisin, kıyı boyundaki doğal dengeyi bozup bozmayacağı da hesaplanmalıdır.

Kent kıyılarının, yeniden yapılanma çalışmalarında, çeşitli kullanımların kıyıdaki konumları üzerine gelen farklı talepler, bir rekabet ortamı yaratmaktadır. Liman kentlerinin yeniden gelişiminde, yüzme, kürek, su kayağı gibi esaslı rekreasyonel aktiviteler ve ticari aktiviteler bir araya toplanabilir. Kullanımlar arasında denge sağlanarak, tasarımın hayata geçirilmesi, görüş farklılığı nedeniyle, kıyı projesinin yok olmasını engelleyecektir. Çeşitli kullanımlar için, halkın tepkisini ve katılımını dengeleyerek, gelişimin sürekliliğini sağlamak esastır. Gelişimde esas nokta uzlaşmadır. Kıyının her bir alanını kullanıma açmak ve fuar alanlarıyla kaplamak imkansızdır.

Çünkü bu tip alanlar sürekli kullanılamaz ve de değişken ekonomik ihtiyaçlar imkan sağlamaz. Kıyıların yeniden yapılanma projeleri, farklı amaçlara yönelik tasarımları kapsamaktadır. Yeniden gelişimde hedef, serbest zamanları geçirmeye yönelik etkinliklerin sağlanması ve niteliklerini arttırmaktır (Craig Smith and Fagance 1995).

2.3.1 Kıyıların yeniden yapılmasının amaçları

Kıyıların yeniden yapılmasının esas amaçları, insanların kıyı ulaşımının engellendiği, bakımsızlık nedeniyle harap olmaya yüz tutmuş tarihi kıyı kesimlerinin, renovasyonu ve bu alanlara hayat kazandıracak yeniden ekonomik oluşumu sağlamaktır. Kıyıların yeniden düzenlenip, insanlara kazandırılması için gerekli ekonomik değerleri geliştirmek için birtakım stratejilerden hareketle, eski yapılara yeni işlevler yüklenerek, insanlara ait mekânlar haline getirilmesi gibi yan stratejilere ulaşılır. Ancak bunlar geniş bir bakış açısı içinde yapılmalıdır. Yüksek oranda suya dayalı kullanımların yoğunluğu hedef alan bir işletim esası, kıyı yeniden yapılanma ve gelişim projelerinde açıkça ortaya konmaktadır.

Kıyıların yapılanma çalışmaları 1970’li yıllarda, kirlenen suların temizlenmesi ve kaybedilen kıyı değerlerinin geri kazanımı ile başlamıştır (Breen and Rigby 1994).

Kıyı yerleşimlerinde, su kenarında yer alan çeşitli binalar, yapılar ve liman yapılarına yeni işlevler kazandırılmaktadır. Bu yapılara ticari, eğlence ve kültürel amaçlı bir takım mekânlar sağlanmalıdır. Yapı ve alanların yeniden yapılandırılması ve canlandırılması, kullanım alanında büyük bir değişikliğe ve altyapı sistemleri, kamu hizmetleri ve ulaşımında gelişimi içermektedir (Craig- Smith and Fagance 1995).

Kıyıların yeniden yapılanmasında, artık kullanılmayan alanların yerinde, çevresiyle uyumlu, ekonomik ve estetik açıdan canlı bir görüntünün oluşturulması hedeflenmiştir. Alan bütün olarak değerlendirilmelidir. Ayrıca, alanın görüntüsü de önemlidir. Örneğin, modası geçmiş ve artık kullanılmayan aktivitelerin yer aldığı binaların olduğu, yatırımcı desteğinin düşük seviyelere ulaştığı alanlarda, görüntünün yenilenmesi gereklidir (Breen and Rigby 1994).

Kıyı yapılanmasının diğ er bir amacı da, turizmin geliştirilmesidir. Kültürel faaliyetler ve tarihi değerler için giderler, turistler tarafından ilgi gördüğü için, yapılan harcamayı da karşılamaktadır (Craig-Smith and Fagance 1995).

İşlevlerini kaybetmiş yapılar, tasarımda bütün olarak değerlendirilmekte, bu da çevredeki mevcut yapılar üzerinde pozitif bir gelişme sağlamaktadır. Projelerin, mevcut değerler üzerindeki başarısı özel durumlara bağlı olarak farklılık göstermesine rağmen, her proje birtakım esaslara dayandırılabilir. Makul oranda ticari yapıların bulunması, eski tarihi yapılara yeni işlevler kazandırılması, ticari ve estetik çevrenin oluşturulması, eski ve yeni yapılar arasında bütünlük sağlanması, kıyının yoğun trafiğinin, yoğunluğun yüksek olduğu kamu alanlarıyla birleştirilmesi ve rekreasyonel faaliyetlerle ticari etkinliklerin bir arada yürütülmesi gereklidir. Aynı projede farklı ilgi alanlarının bir araya gelmesi, bir rekabet ortamının oluşumunu sağlamaktadır. Kıyıların yeniden canlanmasında, farklı amaçlar elde etmek için, çeşitli kuruluşlar farklı yöntemler izlemektedir (Craig- Smith and Fagance 1995).

2.3.2 Kıyıların yeniden gelişim süreçleri

Yapılan tasarımlar uygulamada olduğu gibi kalmamakta ve birtakım değişimlere uğramaktadır. Proje alanında zamanla meydana gelen değişiklikler tasarım üzerinde etkili olmaktadır.

Alanın konumu, mevcut yapılar, kıyının doğal yapısı ve suyun niteliğine göre gelişim konuları farklılıklar gösterir. Örneğin, bazı projeler serbest zaman geçirmeye yönelik tasarımlar üzerine ağırlık verirken, bazı projeler tarihi yapıların korunmasına veya endüstriyel ve ticari yapılara ağırlık verebilir. Tasarımın net bir konusu olmamaktadır. Çeşitli işlevlerin yer aldığı projelerde, yeni kullanımlar ve yapılar, eski tarihi yapılarla uyum ve bütünlük içinde olmalıdır.

Alanın coğrafi konumu, tarihi, zamanlama ve politik olaylar kıyıların yapılanmasında etkilidir. Tasarımda mekânın kendine özgü özellikleri üzerinde durulmalıdır.

Hedef, diğer alanlarda bulunmayan özelliklerin sunulması, aktivitelerin geliştirilmesi ve artırılmasıdır. Birçok kıyı tasarımı, rekreasyon ve turizm, tasarımı destekleyici unsurlar olarak ele alınmaktadır.

Kıyılarının yeniden yapılanmasında, alanlar kullanımlara göre birkaç kısma ayrılmaktadır. Bazı tasarımlarda turizm ağırlıklı kullanımlar, ticari kullanımlardan ayrılmaktadır. Diğer bir yöntem de ise turizm amaçlı kullanımları arka planda tutarak, ticari amaçlı kullanımlar ve kültürel etkinliklerle bütünleştirilmektedir (Craig- Smith and Fagance 1995).

Kıyı boyunca inşa edilen yapılarda, kullanımları ne olursa olsun, kıyının bir geçiş kapısı olduğu gösterilmeli ve bunlar dengeli cephelerle tasarlanmalıdır.

Rıhtımlar kıyının tarihi karakterine ve kimliğine katkı sağlamaktadır, ama çoğu zaman büyüklüklerine ve kara ile ilişkilerine bağlı olarak yeniden kullanım ve yeniden gelişmeye uygunsuzdurlar. Eski rıhtım yapıları rehabilitasyonunun yüksek maliyeti sorunlardan birini oluşturmaktadır. Yeniden kullanım planları hazırlanmadan önce rıhtımların fiziksel durumları eleştirel bir şekilde değerlendirilmelidir. Söz konusu rıhtımları yıkıp kıyıyı kamu görüşüne açmak tercih edilebilir. Bu düşünce tarzı köhne tesisleri yeni gelir kaynaklarına dönüştürmeye çalışan yöneticiler tarafından kabul edilmese de, bu tür rıhtımların kaldırılması kıyının ıslah edilmesinde ve kent ile entegre edilmesinde önemli bir adım oluşturmaktadır.

Deniz yapılarının kentsel dokuya nasıl entegre edileceği daha önemli bir konudur.

Yeni ve yeniden gelişen binalar kentsel dokuyu ıslah etmede ve geçiş yaşayan kıyı bölgelerindeki izolasyonun üstesinden gelmede bir fırsat sunmaktadır. Bu hedefleri başarmaya yardımcı olan yapılar, yaşanabilir bir bölge ya da komşuluk birimine entegre edilmektedir. Bu düşünce tarzı kentsel tasarım planlarını hazırlamanın öneminin altını çizmektedir.

Geçmişin korunması ve yenilenmesi, kıyının yeniden kullanımı ve yeniden canlandırılması için hazırlanan planlarda başvuru tek kriterdir. Ancak, süreklilik ile

geçmiş arasındaki dengeyi sağlamak önemlidir. Çok önemli mimarilerin sürdürülebildiği sadece birkaç yerleşim bulunmaktadır ve bunlar dikkatli bir şekilde korunmalıdır.

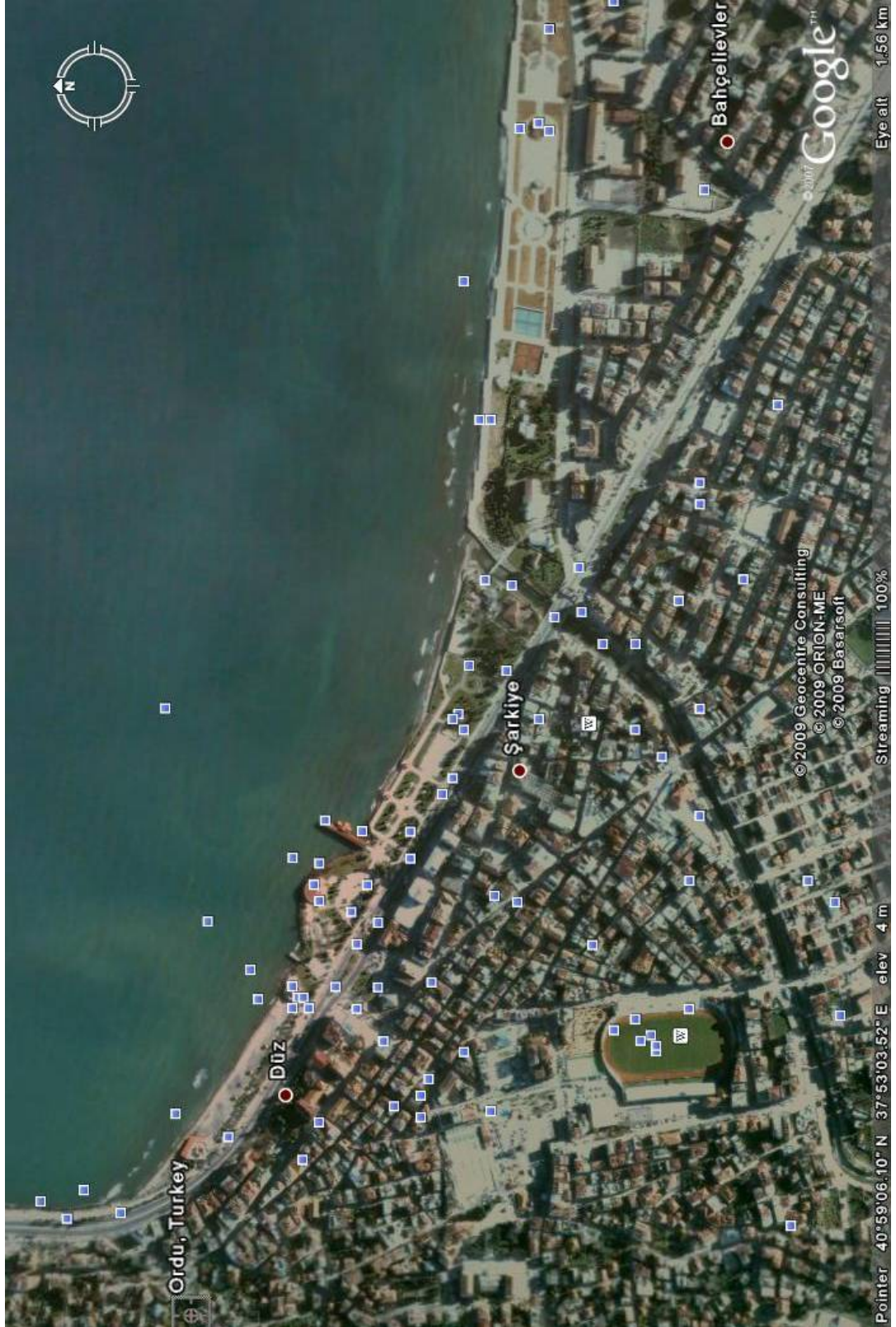
3. MATERYAL VE YÖNTEM

3.1 Materyal

Araştırmanın zeminini oluşturmak adına kıyı alanlarının özellikleri ile Türkiye’de kıyılar ile ilgi gerekli bilgi ve belgeler taranmıştır.

Çalışmanın ana konusu olan Ordu kenti kıyı bandı (şekil 3.1) ele alınarak, kıyı bandının geçmişten günümüze olan değişimlerinde ve yapılan dolgu çalışmalarında kıyıya ait fotoğraflar, harita, hava fotoğrafı ve imar planları çalışma materyali olarak değerlendirilmiştir. Kıyı bandı boyunca yer alan Atatürk Parkı, İlk Adım Anıtı ve tüm kullanımlar, yapılar ve donatı elemanları araştırma materyalini oluşturmaktadır.

Araştırma için elde dokümanlar şöyledir; 1/500 ölçekte sahil şeridi kıyı düzenlemesi projesi, sahil şeridi 1986 yılı 1/1000 ölçekte hali hazır projesi, 1/1000 ölçekte kıyı şeridi imar planı, kıyı şeridi 2007 yılı 1/1000 ölçekte revizyon imar planı Ordu Belediyesi Dergisi haberleri, İlk Adım Anıtı üç boyutlu gösterimleri.



Şekil 3.1 Ordu İli kıyı bandı uydu fotoğrafı (Google Earth, 2009)

3.2 Yöntem

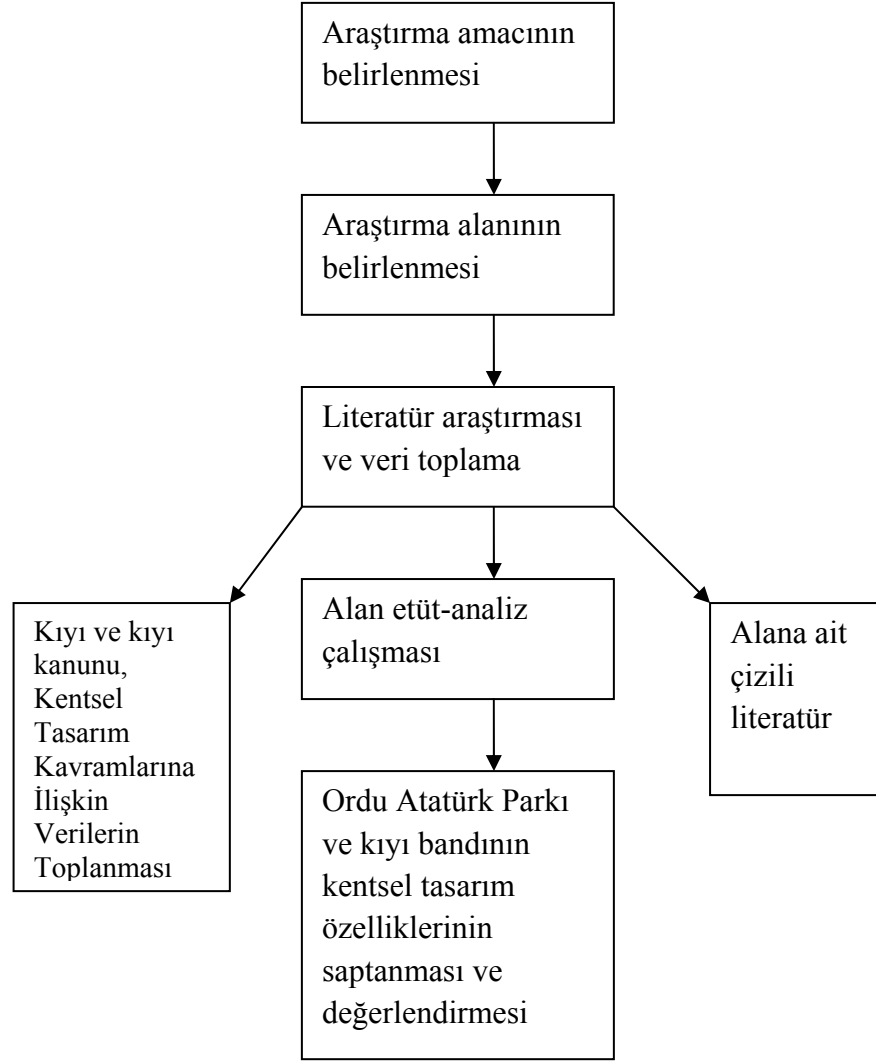
Çalışmada öncelikle kentsel tasarım kavramı, süreci ve dikkat edilmesi gereken unsurlar ile kıyı tanımları ve kıyı sorunlarına yönelik bilgi ve belgelerden yararlanılarak Ordu kenti kıyı alanlarının özellikleri değerlendirilmiştir.

Yapılan çalışmalar sonucunda toplanan kaynaklar sırası ile değerlendirilerek çalışmanın yöntemi ortaya konmuştur. Konu ile ilgili tanımlar, yaşanan sorunlar ve uygulamalar genel anlamda incelenmiş, Ordu kenti kıyı bandının ve Atatürk Parkı'nın geçmişten günümüze değişimi kıyaslanarak, geldiği noktadaki veriler değerlendirilmiştir. Alanda yer alan bir takım eski kullanımlar ve yeni kullanımlar arasında ilişkiler kurulup, tüm kullanımların kullanım yoğunluğuna dikkat edilmeye çalışılmıştır. Tüm bunların gerçekçi olması amaçlanarak bire bir tüm kullanımların, yapıların, bitkisel tasarımların fotoğrafları çekilerek sergilenmiştir.

Çalışma kapsamında toplanan veriler ile insan kaynaklı kullanıma uygunluk Peyzaj Mimarlığı açısından değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Bütün bu incelemelerin yanı sıra, bölgenin tüm doğal ve kültürel özellikleri araştırılmıştır. Daha sonra ise bu verilerin tasarıma nasıl yansıdığı, kent merkezi bütününe tasarım anlayışı, planlama kararları ve gelişme süreçleri tespit edilmiştir.

Çalışmalar sonucunda kıyıdaaki arazi kullanımındaki aksaklıklar, çevreyle uyum, kullanım yoğunluğu ve görsel bütünlük irdelenmiştir.



Şekil 3.2 Yöntem akış şeması (Orijinal, 2009)

4. ARAŞTIRMA BULGULARI

4.1 Doğal Özellikler

4.1.1 İklim

Ordu ılıman bir iklime sahiptir. Kışları ılık yaz ayları ise serin geçer. Karadeniz yağış rejimi ile hâkim durumdadır. Yılın bütün ayları yağışlı geçer. Batı Karadeniz’den daha fazla fakat Doğu Karadeniz (Rize) kıyı şeridinden biraz daha az yağış alır (Ordu İli Çevre Durum Raporu, 2008).

Sahil boyunca bölgede kurak geçen hiçbir aya tesadüf edilmez. Yıllık kuraklık indisi çok nemli sınıfına girer. Bitki örtüsü de aynı şekilde çok nemli orman sınıfına girer. Nemli sahalar doğuya doğru gidildikçe artar.

Ordu’da kar yağışları fazla görülmez. Yağın karın yüksek yerlerde dâhil olmak üzere yerde kalma müddetleri, ortalama 1–15 gündür. Karlı günlerin sayısı 8, karla örtülü günler sayısı 9’dur. Uzun seneler içerisindeki en yüksek kar örtüsü Ocak ayında 72 cm olmuştur.

Ortalama sisli günler sayısı 16, dolulu günler sayısı 1, kırılgılı günler sayısı 18 ve orajlı günler sayısı 14’ tür.

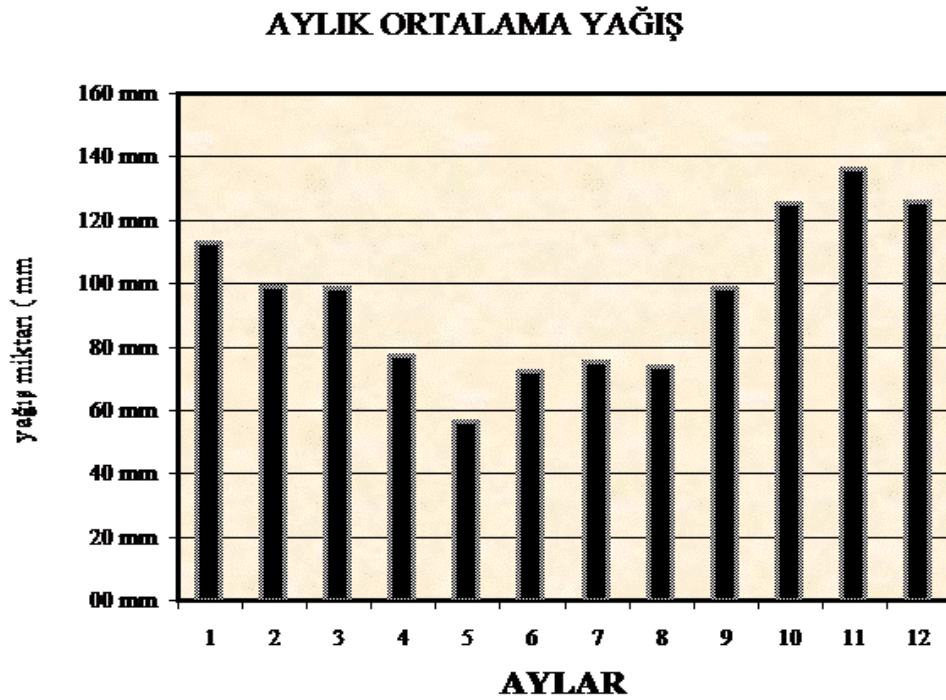
Aylık ortalama rüzgâr hızı saniyede 1,9 m/sec’ dir. En hızlı rüzgâr yönü Batı olup, hızı saniyede 35,7 m/ sec olarak tespit edilmiştir. Kuvvetli ve Fırtınalı gün sayısı ortalama olarak 44 gündür. Hakim rüzgar yönü Güney - Güneydoğu (SSE) yönlüdür. Mart, Nisan, Mayıs, Haziran ayları kuzeyli, Temmuz - Mart aylarına kadar güneyli rüzgârlar bölgeyi tesirleri altına almaktadır.

Ordu günde ortalama 5 saat 6 dakika güneşli geçmektedir. En fazla güneşlenme müddeti 8 saat 6 dakika ile Haziran, en az ise 2 saat 19 dakika ile Ocak ayında görülmektedir. Ortalama deniz suyu sıcaklığı 15,6 C’ dir. Deniz suyu sıcaklığı en yüksek değerini

Ağustos ayında bulmakta (25,8 C). Ocak ayında deniz suyu sıcaklığı 7,0 C' ye düşmektedir.

4.1.1.1 Yağış

Yıllık ortalama yağış miktarı 1152,0 mm' dir. Yılın hemen hemen yarısını teşkil eden günlerinin yağışlı geçmesi bilhassa ilkbahar yağışlarının düşük, sonbahar yağışlarının en yüksek değer alması Doğu Karadeniz tipik yağış rejiminin buralardan başladığını göstermektedir. Senenin ortalama olarak 143 günü yağışlı geçmektedir. Günü en çok yağış miktarı Eylül ayında 153,4 mm olarak kaydedilmiştir.

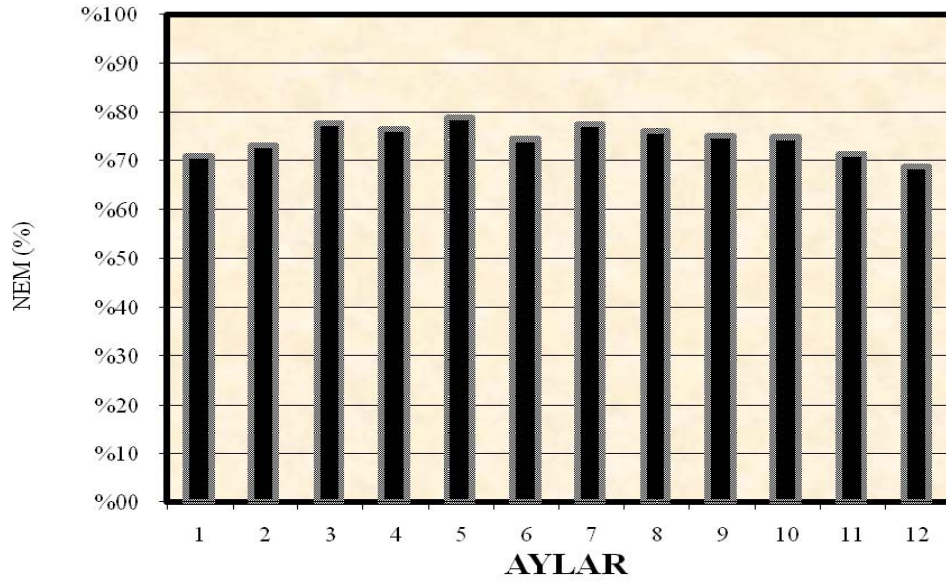


Şekil 4.1 Aylık ortalama yağış (Ordu Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü, 2008)

4.1.1.2 Nem

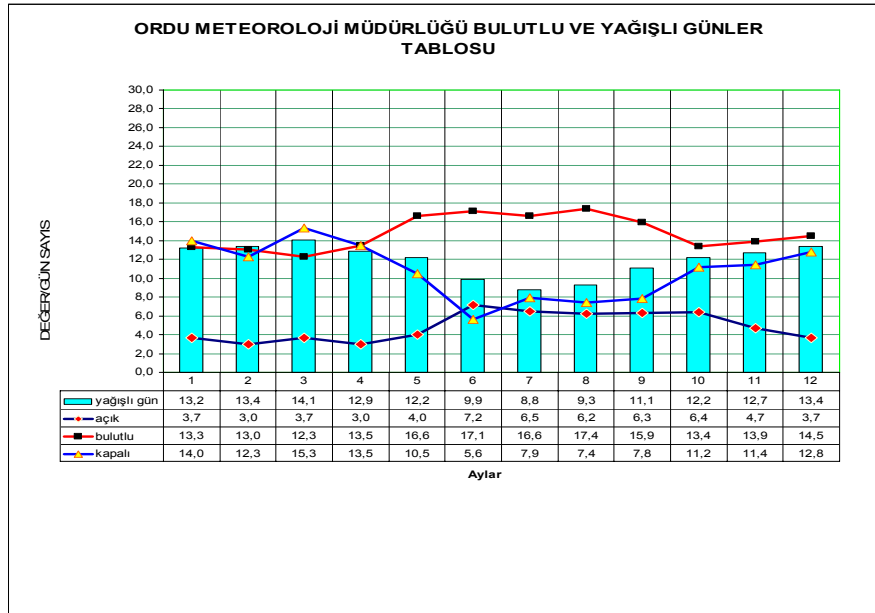
Ordu nem bakımından bir hayli zengindir. Ortalama nispi nem değeri %74,7' dir. Nemin en fazla olduğu ay Mayıs, en az olduğu ay Aralıktır. Muayyen rasatlarda tespit edilen en düşük nispi nem %12 ile Nisan ayındadır. Senenin 58 günü açık, 177 günü bulutlu ve 130 günü kapalı geçmektedir.

ORTALAMA NİSPİ NEM (%)



Şekil 4.2 Ortalama nem (Ordu Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü, 2008)

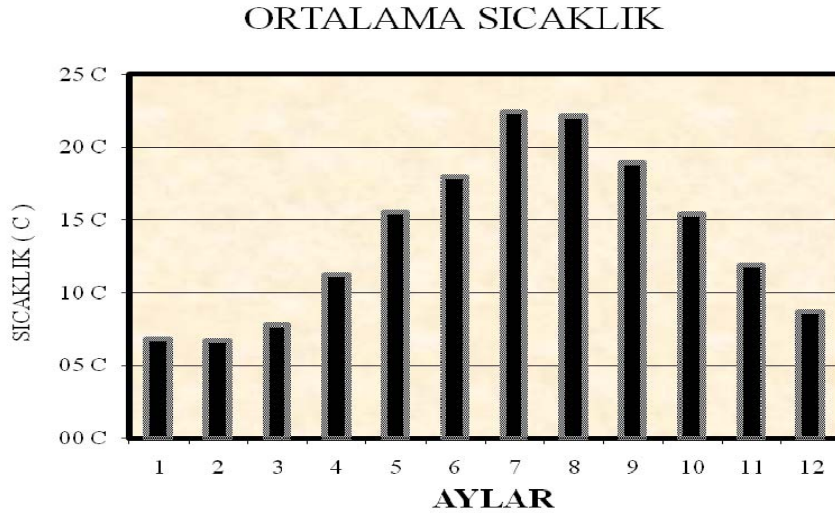
4.1.1.3 Bulutluluk



Şekil 4.3 Bulutlu ve yağışlı günler tablosu (Ordu Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü, 2008)

4.1.1.4 Sıcaklık

Yıllık ortalama sıcaklık 13,8 C' dir. En sıcak ay Ağustos, en soğuk ay Şubat ayıdır. Tespit edilen en yüksek sıcaklık Haziran 1995 ayında 37,3 C' dir. En düşük sıcaklık Ocak ayında – 7,6 C' dir. Uzun seneler içerisinde ortalama olarak 9 donlu gün tespit edilmiştir.



Şekil 4.4 Ortalama sıcaklık (Ordu Meteoroloji İstasyon Müdürlüğü, 2008)

4.1.2 Coğrafi konum

Ordu, Doğu Karadeniz Bölgesi içinde yer almaktadır. Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Tokat, Sivas, doğusunda Giresun, batısında Samsun ili bulunmaktadır. Toplam yüzölçümü 5961 km² olup, üzerinden Melet, Civil Deresi, Akçaova Deresi gibi büyüklü küçüklü akarsuların oluşturduğu yer yer alüvyon düzlükler bulunmaktadır (Ordu İli Çevre Durum Raporu, 2008).

Ordu ili merkez coğrafyasında genelde dağlık, denize dik ve paralel kanyonlar yoğunluktadır. Merkezde bulunan Melet Irmağı'nın doğu kısmında doğu ladini, yüksek kısımlarında ise karaçam bulunmaktadır. Melet Havası'nın batı kıyısından itibaren tarım arazileri dışında kızılağaç, kestane, gürgen ve doğu kayını bulunmaktadır. Tarım arazilerinde ise genellikle ağaççık formunda fındık bitkisi bulunmaktadır. Şehir kıyı ile

birlikte doğu-batı doğrultusunda uzanan, yüksekliği 3000m'yi geçen aşılması güç Doğu Karadeniz dağ sıralarının kıyıda sıkıştırdıkları dar bir bölge ve küçük bir körfezin kenarında kurulmuştur. Ordu ili genel olarak ılıman bir iklime sahip olup, kışları ılık, yazları ise nispeten serin geçer. Yılın bütün aylarında mevsime uygun yağışlar mevcuttur. Akarsu bakımından zengin olup, tüm kanyonlarda ırmak, dere türü akarsular bulunmaktadır. En önemli ırmakları Melet Irmağı, Bolaman Çayı, Elekçi Irmağı, Turnasuyu' dur. Karadeniz maki formuna uygun bitki grupları orman vasfı bozulmuş arazilerde mevcuttur. Tarım arazilerinde yoğunlukla fındık bitkisi egemendir.



Şekil 4.5 Ordu ili ve ilçeleri haritası (www.1resimler.com,2009)

4.1.3 Ulaşım

İl genelinde toplu taşımacılık faaliyeti diğer illerde olduğu gibi karayolu ağırlıklı yapılmaktadır. Orduya en yakın demiryolu ağı Samsun ili Çarşamba ilçesinde bulunmaktadır (Ordu İli Çevre Durum Raporu, 2008).

4.1.4 Fiziki veriler

Ordu kentine ait fiziki veriler, jeoloji, topoğrafik yapı ve toprak yapısı olarak üç başlık altında incelenmiştir.

4.1.4.1 Jeoloji

Ordu ili, Pontid jeotektonik kuşağının doğu bölümünde ve kuzey zonda yer alır. Pontidler Lias'tan Pliosen'e kadar geçen zaman aralığında mağmatik ark özelliğinde kalmış ve bunun sonucunda volkanik kayaçlar gelişmiştir. Bu zaman aralığında Ordu ilini de içine alan kuzey zonda yitime bağlı olarak toleitik, alkali ve kalk-alkali özellikli volkanizma izlenir. Bölgenin en yaşlı kayaçları Üst Kretase döneminde oluşan tortul ara katkılı volkanik kayaçlardır. Mezozoik döneminde oluşan formasyonlar kesintisiz bir süreç içinde gelişmiş olup, Üst Kretase ile Paleosen arasında uyumlu bir geçiş vardır. Üst Kretase sonunda sakinleşen mağmatik aktivite Eosen'den sonra tekrar başlayarak etkin bir şekilde sürmüştür. Granitik sokulum kayaçları Mesozoik ve Senozoik yaşlı birimlerle kontakt zonları oluştururlar. Ordu ilinin güneyinde Eosen sonrası oluşan volkanik kayaçlar izlenir. Plio-Kuaterner oluşukları olarak alüvyonlar görülmektedir.



Şekil 4.6 Ordu İli jeoloji haritası (Ordu İli Çevre Durum Raporu, 2008)

4.1.4.2 Topoğrafik yapı

Ordu şehir kıyı ile birlikte doğu-batı doğrultusunda uzanan, yüksekliği 3000 metreyi geçen ve aşılması güç Doğu Karadeniz Dağ sıralarının kıyıda sıkıştırdıkları dar bir bölge ve küçük bir körfezin kenarında kurulmuştur.



Şekil 4.7 Ordu İli topoğrafik uydu görüntüsü (Ordu İli Çevre Durum Raporu, 2008)

4.1.4.3 Toprak yapısı

Yapılan araştırmalar sonucunda Ordu’da çok sayıda toprak grubuna rastlanmıştır. Bu durum bölgenin kıyı ve iç kesimlerinde görülen farklı iklim şartlar, farklı ana kaya ve değişik eğim şartlarından ileri gelir.

Yağışların bol ve düzenli oldu Ordu’da iklim şartları toprak oluşumuna çok elverişlidir. İlde genellikle yıkanmış topraklar görülür. İl toprakları yüksek oranda demir içerdiği için genellikle kırmızı renklidir. Topraklar, yıkanma sonucu mineral yönünden fakirdirler. Kalkerli topraklar da yaygındır. Kalkerli ve kumlu topraklar organik bakımdan yoksuldurlar.

Kırmızımsı-sarımsı podzolik topraklar (zonal) Karadeniz sahil şeridinde nemli ılıman iklimin görüldüğü yerlerde yaygındır. Organik maddece zengin, yıkanmış topraklardır.

Gri-kahverengi podzolik topraklar ise yağışın 1000-2000mm arasında olduğu görülen topraklardır. 1500-2000m yükseklikte yaygındırlar.

Kireçli-kahverenkli topraklar ise, yıllık ortalama yağışın 500mm'nin altına düştüğü Karadeniz ardında kuru orman sahalarında yaygınlık gösterir. İç kısımlarda Orta Anadolu'ya geçiş alanlarında yer yer kahverengi ve kestane renkli zonal topraklara rastlanır.

Alüvyal topraklar (azonal) akarsu boylarında, akarsuların etki alanları içinde yayılan genç yapılı topraklardır. Verimli topraklar olup, tarımsal ürünlerin yetiştirildiği alanlardır.

Kollüvyal toprak (azonal) ise, yüksek kesimlerdeki kayaların parçalanmasıyla oluşmuş genç topraklardır. Verimli topraklardır ve tuz birikim sorunu yoktur.

Karadeniz ardında ise birçok yerde intrazonal topraklar görülür. Bitki örtüsü son derece dejenere edilmiş eğimli yamaçlarda, taban suyu seviyesinin yüksek olduğu deltalarda yaygındır (Baş ve Gürsoy, 2008).

4.2 Kültürel Özellikler

Bir toplumun uygarlık alanında vardığı nokta onun genel kültürü, sosyal yapısı ve tarih mirası ile ölçülür.

Toplumlar, var olma ve varlıklarını sürdürme çabalarında sahip bulundukları potansiyeli en uygun ve en verimli biçimde kullanılmakla başarıya ulaşırlar. Bu açıdan bakıldığında, Ordu İli'nin genel kültür durumunun bazı eksikliklerine karşın sevinç verici bir yüzeyde bulunduğu kolaylıkla anlaşılır. Gerek halkın geliri ve genel geçim durumunun, ülke standartlarına göre normalin üstünde oluşu, gerekse okumaya ve öğrenmeye karşı büyük ilgi beslemesi özellikle son yıllarda da il sınırları içinde geniş çapta kültürel hareketlere rastlanmaktadır. Tarihi ören yerleri ile eski eser yönünden

zengin bir mirasa sahip olmamakla beraber, yukarıda belirtildiği gibi halkın ilgisi sayesinde ileriye dönük ve hızlı bir kalkınma ve aydınlanma havasını her yerde teneffüs etmek mümkündür.

Bölgenin özellikleri göz önünde bulundurulursa, Ordu İli'ndeki uygar yaşayış biçimi gelen birçok kişilerin dikkatini çeker. Örneğin, köyde yaşayan bir vatandaşın ailece il merkezine inip, tiyatro ve sinema gibi eğlence ihtiyacını karşılayıp evine dönmesi Türkiye'nin pek az bölgesinde görülen bir yaşantı biçimidir. Başta değindiğimiz gibi 20. yüzyılın gerekleri göz önünde bulundurulursa bu gelişme ve uyanmanın yeterli olmadığı kolaylıkla anlaşılır.

Ordu merkezinde yer alan önemli ve kıyı bandı ile ilişkili olan kültürel değerler şunlardır;

Kotyora (Bozukkale), Ordu kentinde sahil yolu üzerinde yer alan, Bizanslılar tarafından XI. yüzyılda yapılan küçük bir gözetleme kulesidir.

Eski cezaevi (Kilise), Ordu kentinde sahil yolu üzerindeki bugünkü kilise 19. yüzyıl ortalarında Ortodokslar tarafından yaptırılmıştır (şekil 4.8). Kilisenin ana mekânı iki sıralı, üç sütunlu ve üç nefe ayrılmış olup, bazilikal bir plandır. Kilisenin düzenleme çalışmaları yapılarak çok amaçlı salon olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.8 Ortodoks Kilisesi (Ordu İli Çevre Durum Raporu, 2008)

Paşaoğlu Konağı ve Etnografya Müzesi, Ordu merkezinde yer alıp, 1896 yılında Paşaoğlu Hüseyin Efendi tarafından yaptırılmıştır. Konağın taşları Ünye'den, ahşap malzemesi Romanya'dan getirilmiş olup, İstanbullu bir usta tarafından yaptırılmıştır. Konak (şekil 4.9) XIX. y.y. sivil mimari örneklerinin en güzellerinden biridir. 18 Kasım 1987 tarihinde müze olarak açılmıştır.



Şekil 4.9 Paşaoğlu Konağı (Ordu İli Çevre Durum Raporu, 2008)

Boztepe, Ordu şehrinin yamaçlarına serildiği Boztepe (şekil 4.10), denizden hemen başlayarak 450 metre yüksekliktedir. Ordunun tüm güzelliklerini ancak buradan görme imkânı vardır. Boztepe 6 km’ lik asfalt bir yolla şehre bağlanır. Üzerinde Rekreasyon tesisleriyle, ormanlık alan mevcuttur.



Şekil 4.10 Boztepe (<http://www.ordu.bel.tr>, 2009)

4.2.1 Ordu kenti tarihi

Ordu kentinde yerleşmeye ve medeniyet eserlerinin verilmesine M.Ö. 15 bin yıllarında başlanmıştır. Bölgede Hitit ve Frig'lerin hâkimiyeti görülmektedir.

Ordu'da ilk yerleşme M.Ö. VIII. yüzyılda Niletli Kolonistlerce başlatılmıştır. Niletli Kolonistlerce Kotyora (Cotyora) ismi ile kurulan ilk şehrin yeri bugün bilinmemektedir. Ordu toprakları Nedler ve Perslerin yaşantısına da sahne olmuştur.

Helenistik, Roma ve Bizansların hüküm sürdüğü Cotyora zamanla önemini kaybetmiştir. Kotyora kelimesini Rumca olarak kabul edip işleyen yabancı tarihçiler ve misyonerler, kelimenin günümüz Türkçesinde kullanılmamasını ve bu kelimenin manasının bilinmeyişi bir ganimet saymışlardır. Kelimeye bir anlam veremeyen tarihçiler de yabancıların dümen suyuna girmişler, konuyu içinden çıkılmaz duruma sokmuşlardır. Selçuklu Türkleri Osmanlıların hâkimiyeti altına geçen Ordu Cotyora'dan sonra 14. yüzyıl ortalarına doğru şehrin 4km güneyinde bugünkü Eskipazar'da Bayramlı adıyla kuruldu.

Bayramlı kasabası 18. yüzyıl başlarında eski canlılığını kaybedince batıda Bucak adıyla yeni bir ilçe merkezi doğdu. Bucak adı 1869- 1870'te Ordu adına çevrildi.

Ordu ilçesi 1920 yılına kadar Trabzon'a bağlı bir kaza merkeziyken 17 Nisan 1920 tarih ve 69 sayılı 'Ordu Müstakil Livası Teşkiline Dair Kanunla' merkezi Ordu olmak üzere müstakil Ordu Livası teşkil edilmiştir.

1923 yılında Sancak adı Vilayet olarak değiştirilerek bugünkü mülki taksimata Ordu Vilayeti olarak yerini almıştır.



Şekil 4.11 Kotyora (<http://www.ordu.bel.tr>,2009)

4.2.2 Turizm

Ordu iline turistler daha çok dağ ve kültür turizmi için gelmektedirler. Deniz turizminden faydalanan turist sayısı oldukça azdır. Ordu İli Doğu-Batı Karadeniz geçiş noktasında olduğu için ayrıca komşu illerin turizm potansiyelinin fazla olması nedeniyle günü birlik konaklama yönünde kullanım daha fazladır.

İl turizmi son yıllarda dağ turizminin yaygınlaşması nedeniyle çekim merkezi haline gelmiştir. Özellikle Boztepe ve Çambaşı Yaylası kültür, turizm etkinlikleri bölgemizdeki turizm hareketliliğinin önderi olma yolundadır. Altyapı eksiklerinin ve özel teşebbüsün girişimleri bu faaliyeti daha üst seviyelere taşıyacaktı.

Doğa kapsamlı turizm çeşitliliği, çevre bilincinin de ön planda tutularak uygulamaya konulması Ordu'nun turizm geleceğine olumlu katkılar sağlamaktadır.

4.2.3 Bitki varlığı

Ordu ili doğal bitki örtüsü bakımından zengin sayılabilecek illerimizden birisidir. Ordu ilinin gerçek toplam alanı 545.473 hektar olup, bu sahanın 184.652 hektarı ormanlık, 411.114 hektarı ise tarım arazisi ve açıklıktır. Genel sahaya göre orman nispeti %30.72 olmaktadır.

Ordu il toprakları yaz ve kış yemyeşildir. Kıyıların ılık ve bol yağışlı olması, bitki örtüsünün zengin olmasını temin etmektedir. Kıyı şeridi 1500 m yüksekliğe kadar meyve ağaçları, ormanlar ve fundalıklarla kaplıdır. Ordunun Karadeniz kıyısında Akdeniz bitkilerine rastlanır. Geniş fındık bahçeleri yanında incir, mandalina, portakal ve limon gibi meyvelerle mersin ve defne ağaçları oldukça çoktur.

Ordu sınırları içerisinde toplam 308 takson bulunmuştur. Ordu sınırları içinde bulunan takson sayıları ile ilgili istatistikî bilgiler ve il sınırlarında bulunan endemik türlerle ilgili liste şöyledir;

77 Familya, 211 cins, 308 tür,

Endemik; familya 13, cins 18, tür 19 çeşittir.

- *Pimpinella anthriscoides*
- *Senecio platyphyllus* DC. var. *Glandulosus*
- *Onosma mutabile*
- *Symphytum longipetiolatum*
- *Dianthus carmelitarum*
- *Trifolium apertum*
- *Geranium asphodeloides*
- *Geranium ibericum* CAV.subsp.jubatum.
- *İris danfordiae*
- *Phlomis russeliana*
- *Salvia cryptantha*

- *Sideritis germanicopolitana*
- *Allium olympicum*
- *Cephalanthera kotschyana*
- *Dactylorhiza nieschalkiorum*
- *Epipactis pontica*
- *Alchemilla orduensis*
- *Asperula woronowii*
- *Digitalis lamarckii*

4.3 Çalışma Alanının İmar Planı

Kıyılarda ve kıyının hukuki rejimine tabi olan, kıyıların çevrelediği su kütlelerinin doldurulması ve kurutulması yoluyla elde edilen arazilerde ve sahil şeritlerinde, gerek kıyının kamu yararına kullanımını sağlayan ve kıyıları korumak amacını taşıyan ve gerek faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıda yapılmalarını zorunlu kılan ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun yapılmasına izin verdiği yapı ve tesislerin inşasına başlanabilmesi için bu bölgelere ilişkin imar planlarının yapılması yasal bir zorunluluktur (Akın 1998).

Kıyılarda ve sahil şeritlerinde yapılması zorunlu kılınmış imar planlarının belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyeler, bunun dışında kalan alanlarda ise il özel idaresi tarafından yapılması ve belediye sınırları içinde belediye meclisi, bunun dışında kalan alanlarda ise il genel meclisi tarafından onaylanarak yürürlüğe girmesi gerekir. Ancak Kıyı Kanunu'nun 7. maddesine göre kurutma ve doldurma yoluyla elde edilen arazilerde yapılacak planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın onayı ile yürürlüğe girer. Yine doldurma ve kurutma yoluyla elde edilen arazilerde ve kıyı ile sahil şeritlerinde 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına giren alanlarda yapılacak uygulama imar planları Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girer (Kalabalık, 2005).

Ordu kentinde en son revizyon imar planı Ordu kadastro tarafından 2007 yılında 1\2000 ölçeğe, daha önceki imar planı ise 1977 yılında hazırlanmıştır. Revizyon imar planı; kentsel ve çevresel alanlarda; uygulama aşamasına geçilmiş yürürlükte bir imar planı

bulunması, ancak bu plânın yönlendirmede yetersiz kaldığının belirlenmesi sonucunda, düzeltilmesinin gerekli görüldüğü durumlarda, yürürlükteki plân üzerinde uygulamaya dönük ayrıntılarda getirilen gerekli bir dizi düzeltme ve yenileme yapılarak, yürürlükteki plânın yenilenmesidir.

Uygulamadaki öncelikler nedeniyle kısa sürede elde edilmesi amaçlanan plân revizyonu için araştırma ve plânlama sürecinin tümüyle yenilenmesi gerekmeyip, ancak fiziksel mekanda plân sonrası ortaya çıkan değişikliklerden kaynaklanan ve revizyon gerekçesi olan aksaklık ve sorunların araştırılması ve toplu değerlendirmenin yenilenmesi ile yetinilir.

Hali hazır plan ise 1986 yılında 1\1000 ölçekte hazırlanmıştır.

İmar planı, kıyı bandı üzerinde park, çocuk parkı ve spor alanlarını, ağaçlandırılacak alanları göstermektedir. Ayrıca kıyı bandı çevresindeki ticaret ve konut alanları, kamu kurum alanları, belediye hizmet alanı, din tesis alanları, önerilen kullanışa göre daha çok kullanılacak yapılar, yapı yaklaşma sınırı ve planlama sınırı işaretlenmiştir.

Kıyı bandı üzerinde Atatürk Parkı ve İlk Adım Anıtı imar planında sadece belediye sahil parkı olarak işaretlenmiştir. Parkta yer alan iskele ve iskelede de belediye balıkhanesi gözükmektedir. Sahil şeridi boyunca park ve spor alanları olarak gösterilmektedir.

Atatürk Bulvarı'nın bir tarafı sahil bandı olarak devam etmektedir. Yolun paralelinde ise kütüphane, belediye ve belediye çarşısı, liman başkanlığı, Yalı Cami, defterdarlık hizmet binası, il özel idaresi ve küçük kent parkları işaretlenmiştir.

4.4 Ordu Atatürk Parkı ve Kıyı Bandının Önemi

Kıyılar, insanlar ve burada yaşayan canlılar için birçok yönden vazgeçilmez bir kaynaktır. Ordu kentinde kentleşmenin artmasıyla yeşil alanlar yerini binalara bırakılmaktadırlar. Yoğun çalışma, kirli hava, gürültü ve kent yaşantısı insanları kıyıya ve parklara yönlendirmektedir.

Ordu kıyısının önemini arttıran özellikler şunlardır;

- Doğal, rekreasyonel, ticari, endüstriyel, estetik kaynaklar bakımından büyük zenginliklere sahiptir.
- Açıklık duygusunun en fazla hissedildiği alanlardır.
- Nüfus artışı ve ekonomik gelişmeler bakımından kıyısal alanlardaki topraklar ve su kaynakları kaçınılmaz bir öneme sahiptir. Bu gelişmeler gün geçtikçe artan ve rekabet eden talepler yaratmaktadır.
- İnsanların yaşam düzeyi için gerekli ekolojik, doğal, kültürel, tarihi ve estetik değerler taşırlar. Bu nedenle bu değerler arasındaki dengenin korunması gerekir.

Kişilerin zaman ve hava koşulları ile açık alanların ve parkların fiziksel kalitesinin iyilik derecesine bağlı olarak meydana gelir. Kıyılar ve parklar, hava almak, yürümek, oturmak vb. eylemler için tercih edilir. Fiziksel mekâna bağlı olarak bu aktivitelerin süresi ve sıklığı değişir. Açık alanların kalitesinin yüksek olduğu alanlarda bu aktiviteler de artar (Paşalıoğlu 1993).

Ordu Atatürk Parkı ve kıyı bandı da kent içerisinde toplumun her kesimince, sınıf farkı, gelir düzeyi göz önünde olmaksızın dinlenme, eğlenme, sağlık ve spor gibi amaçlarla sıklıkla kullanılan alanlardır. İnsanlar kıyı bandını vakit geçirmenin yanı sıra zorunlu olarak da kullanılır. Örneğin, işe ve okula gitmek gibi yürüyüşle ilgili eylemler için sahil yürüyüş bandı kullanılmaktadır.

Kıyıların yarattığı açıklık duygusunun etkisi fiziksel ve görseldir. Kıyılar bu anlamı ile kapalı karakterdeki çevresine karşıt olarak, özgürlük duygusu, zihinsel ve psikolojik bakımdan rahatlama ve dinlenme olanağı sağlar (Sayan 1990).

Su, mekâna zenginlik ve çeşitlilik katarken, insan üzerinde de dinlendirici, neşe ve huzur veren bir etki yaratmaktadır. Suyun serinletici etkisi ise mekânda ferahlık oluşturur. Ayrıca su kaynakları nem ve suyu seven bitki türleri için uygun yetişme koşulları sağlar (Akkan1994).

Kıyı bandı su ürünlerinden faydalanmak ve ulaşım için de kullanılır. Teknolojik gelişmeler, ulaşım ve depolama nedenlerinden dolayı sanayi türü kullanımların kıyılarda yer almasını sağlar.

Ordu kenti kıyı bandının kullanım türleri aşağıdaki başlıklar halinde gruplandırılabilir;

- Liman kullanımları,
- Turistik amaçlı kullanımlar,
- Rekreatif amaçlı kullanımlar.

Bu yoğun kullanım alanları çerçevesinde Ordu kıyı bandı ve Atatürk Parkı kentte yaşayan insanlar üzerinde fiziksel ve psikolojik yönde olumlu etkiler yaratmaktadır. Karadeniz'in mavisiyle ve yeşiliyle insanları rahatlatmakta ve hoş vakit geçirmelerini sağlar.

4.5 Araştırma Alanındaki Tasarım Öğeleri

Kıyı bandı ve Atatürk Parkı üzerinde yapılan gözlemler ve değerlendirmeler, fotoğraflar üzerinde gösterilerek anlatılmıştır. Şekilde gösterilen Ordu Sahili ve Atatürk Parkı'nın hava fotoğrafı alan hakkında genel bir fikir vermektedir.



Şekil 4.13 Atatürk Parkı hava fotoğrafı (<http://www.ordu.bel.tr>, 2009)

Şekil 4.13'te Atatürk Parkı'nda yer alan otoparkı, İlk Adım Anıtı'nı, Atatürk Meydanı'nı, Ayışığı nikâh salonunu ve diğer kullanımları bir arada görmekteyiz.

Ordu kıyı bandı tasarım çalışmalarında, trafiğin olumsuz etkilerinden uzak bir mekân oluşturmak, kent merkezinin çekim gücünü artırmak, kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirebilecekleri yaya mekânları yaratmak gibi amaçlar göz önüne alınmıştır.

Tekeli (1994)'ün sistematığıne göre şöyle bir değerlendirme yapılmıştır;

- Sirkülasyon;



Şekil 4.14 Ordu kıyı bandı eski hali (Anonim, 2009)

Ordu kıyı bandının sürkülasyon sisteminin eski halini ve günümüzdeki halini şekil 4.14 ve şekil 4.15 görmekteyiz.



Şekil 4.15 Kıyı gezinti bandı (orijinal, 2009)

Kıyı boyunca uzanan gezinti bandı özellikle akşam ve sabah saatlerinde çok kullanılan bir yürüyüş ve bisiklet parkuru haline gelmiştir. Sahil boyunca bisiklet yolu çizilen şeritlerle yürüyüş yolundan ayrılmıştır.

Kitle etkisi yaratan bu yol ağaçlandırmasında da genel olarak çınar ağaçları, karaçamlar ve yer yer de palmyeler kullanılmıştır. Ağaçların aralarında çalı türleri kullanılmıştır.

Uygun aydınlatılmış ve sade görünümlü toplanma alanları uygun emniyet koşulları oluştururlar. Uygun peyzaj, yürüyüş yolları, kent mobilyaları, merdivenler rampalar... Kolay yaya ulaşımı, kontrollü hemzemin geçitler. Uygun sirkülasyon ve park çözümleri ile bisiklet ve araç trafiği çözülebilir. Rüzgâr, yağmur ve dalga için korunaklı alanlar düşünülmelidir



Şekil 4.16 Atatürk Parkı'ndan bir görünüm (orijinal 2009)

Park içerisinde bir aks yaratılmıştır. Bu aksı yürüyüş yolunun iki tarafında yer alan bitkilendirme ve aydınlatmalar oluşturmaktadır. Aksın sonu merdivenle yükseltilmiş ve bir meydan oluşturulmuş ve aks bir Atatürk Heykeliyle sonlandırılmıştır. Bu meydan,

tören alanı olarak kullanılmaktadır. Ayrıca çocuklar için çeşitli etkinlikler yapılmaktadır.



Şekil 4.17 Atatürk Parkı'nda yer alan meydan (orijinal, 2009)

Peyzaj tasarımında kullanılan canlı elemanlar ise ağaçlar, çalılar, yeşil alanlar, durgun ve hareketli su yüzeyleri vb. öğelerdir. Atatürk Parkı'nda aks üzerinde yer alan havuz mekânın görsel etki yaratmış ve alanın vurgusunu arttırmıştır.



Şekil 4.18 İlk Adım Anıtı (<http://www.ordu.bel.tr>)

2007 yılında Ordu Belediyesi tarafından KTÜ' ye tasarlatılan İlk Adım Anıtı projesi Atatürk'ün Ordu'ya ilk adım attığı 19 Eylül 1924'ü temsil etmektedir. 300m² olan tasarım alanında Kurtuluş Savaşı Rusumat No 4 gemisi heykeli, büfe, yerden ve yüksekten aydınlatmalar, üzeri mebran kaplı gölgelikler yer almaktadır (şekil 4.18).



Şekil 4.19 İlk Adım Anıtı'nın eski hali (<http://www.ordu.bel.tr/>)

Şekil 4.19 Atatürk Parkı'nın ve İlk Adım Anıtı'nın eski halini göstermektedir. Bugünkü Atatürk Parkı'yla kıyasladığımızda Ordu kentinde peyzaj tasarımı açısından ne kadar büyük gelişmeler yaşandığı gözler önündedir. Önceden hiçbir kullanım olmayan sadece bir meydan özelliği taşıyan bir mekân olduğunu görmekteyiz. Ayrıca bir Karadeniz kenti olmasına rağmen kıyı bandı boyunca neredeyse hiç bitkilendirme çalışmaları yapılmamış, kıyı bandı bomboş bırakılmıştır.

Mimari tasarım açısından Ordu'nun aydınlık ve uygar Kent imajını yansıtan bu park yapılan çevre düzenlemesiyle güzel bir görüntüye kavuşturulmuştur. Anıt ve park alanı halkın buluşma noktası, toplantı, sergileme, çeşitli kültürel ve sanatsal etkinlikler içinde rahatlıkla kullanılabilir.

- Donatı elemanları ve kent mobilyaları;



Şekil 4.20 Park içerisindeki su oyunları havuzu (orijinal, 2009)

Doğal güzelliği, bir kıyının en önemli özelliğidir. Her ne kadar peyzaj, insan ölçeğine saygılı mimari, tarihi binalar ve görüş açılan önemli olsa da, bunlara aktif rekreasyonel kullanımlar eklemek (amfi tiyatrolar, paten pistleri, kum havuzları, çocuk oyun alanları gibi), heykeller, su elemanları, sokak mobilyaları gibi süslemelerle zenginleştirmek kıyı

kullanımına ayrı bir ilgi ve uygun bir kimlik kazandırır. Bu meydana yer alan Atatürk heykeli de bu parka ismini verip, asıl kimliğini kazandırmıştır.



Şekil 4.21 Atatürk heykeli (orijinal, 2009)

Meydanın karşı tarafında İlk Adım Anıtı tasarlanmıştır.



Şekil 4.22 İlk Adım Anıtı iskelesi (orijinal, 2009)

Alandaki iskele (şekil 4.22) emprenye ahşapla kaplanıp düzenlenmiş ve iskele yolu boyunca aydınlatma yapılmıştır. Ayrıca iskele çevresindeki ağaçlar daha etkileyici bir görünüm için yerden de aydınlatılmıştır.



Şekil 4.23 İlk Adım Anıtı aydınlatma elemanı ve gölgelikler (orijinal,2009)

Yapılan yerden ve yüksek aydınlatmalar geceleri de hoş görüntüler yaratmaktadırlar. Ayrıca şekil 4.23'te gördüğümüz üzere tasarlanan tenteler ve güneşlik, renk kullanımı, kalıcı nitelikli yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar, insan ölçeğinde mekânlar yaratma imkânı oluşturur. Oylumlu (girintili cephe hattı olan) binalar ya da bina grupları köşe, kuytu yerler, gölgeli alanlar oluşturarak hem daha iyi bir dış mekân çevresi yaratır, hem de daha insancıl ölçek oluştururlar.

Aynı şekil bize İlk Adım Anıtı'nda yer alan çay bahçesinin dış görünümünü ve cephesini de göstermektedir.



Şekil 4.24 Park içerisindeki otopark (orijinal,2009)

Park içerisinde bir otopark yer almaktadır (şekil 4.24).



Şekil 4.25 Reklam panoları (orijinal,2009)

Park içerisinde bir diğer görüntü kirliliğini de yol boyunca yer alan reklam panoları neden olmaktadır (şekil 4.25).



Şekil 4.26 Görüntü kirliliği yaratan elektrik panoları (orijinal,2009)

Oturma elemanlarının ve yürüyüş yolunun hemen önünde yer alan elektrik panoları da görüntü kirliliği yaratmaktadır (şekil 4.26).



Şekil 4.27 Bozulmuş ve bakımsız çim alan (orijinal,2009)

Şekil 4.27’de gösterildiği gibi park içerisinde bazı çim alanlar geçiş için kullanıldıktan aşınmaya uğramıştır. Bu da bize peyzaj tasarımının hatalı yapıldığını, geçiş yollarının yanlış verildiğini göstermektedir.



Şekil 4.28 Park içerisinde yer alan oturma elemanları (orijinal,2009)

Park içerisinde kullanılan oturma elemanları şekil 4.28’de verilmiştir. Park içerisinde ve yürüyüş yolu boyunca aynı tip oturma elemanları ikişerli olarak kullanılmıştır.



Şekil 4.29 Deniz tarafında yer alan oturma elemanları (orijinal,2009)

Parkın deniz tarafında, kıyı boyunca kullanılan oturma elemanları ise şekil 4.29’da verilmiştir. Bu oturma elemanları park içerisinde kullanılanlardan farklı olmasına rağmen, onlarla tasarım olarak uyum içerisinde. Aynı formlar üzeri kapalı olarak ve dörtlü gruplar şeklinde tasarlanmıştır.



Şekil 4.30 Kumsalda yer alan oturma elemanları (orijinal,2009)

Oturma elemanları sahil boyunca park içinde ve kumsalda devam etmektedir. Bütün park boyunca aynı oturma elemanları, farklı şekillerde kullanılmıştır. Ancak Anıt çevresinde yer alan oturma elemanlarında farklılık yaratılmış ve park boyunca ortaya çıkan monotonluk yıkılmıştır (şekil 4.30).



Şekil 4.31 İlk Adım Anıtı oturma elemanları (orijinal,2009)



Şekil 4.32 Çiçek kasası şeklinde oturma elemanları (orijinal,2009)

İlk Adım Anıtı çevresinde çiçek ve ağaç kasaları, aynı zamanda oturma elemanı olarak tasarlanmıştır (şekil 4.32).



Şekil 4.33 Park içindeki çöp kutuları (orijinal,2009)

Park içinde belirli aralıklarla çöp kutuları kullanılmış ve formları da şekil 4.33'te verilmiştir. Ancak bazıları, görüldüğü gibi ortancaların arasında kaybolmak üzeredir. Bu da çöp kutularının kısmen de olsa saklanması sağlamıştır.



Şekil 4.34 Sahil boyunca kullanılan aydınlatma elemanları (orijinal,2009)



Şekil 4.35 Park içerisinde kullanılan aydınlatma elemanları (orijinal, 2009)

Sahil boyunca tek tip aydınlatma elemanı ve park içerisinde bundan farklı olarak mavi renkli olan aydınlatma elemanları kullanılmıştır (şekil 4.34). Ancak park içerisinde yer alan aydınlatma elemanları bakımsızlıktan eğrilip bükülmüş, bozulmuş ve yıpranmış durumdadır (şekil 4.35).



Şekil 4.36 Kullanılan objelerden birisi (orijinal, 2009)

Park içerisinde yer yer farklılık yaratmak için heykeller ve objeler kullanılmıştır. Bunlardan birisi de şekil 4.36’da gösterilen tarihi top atma makinesidir.



Şekil 4.37 Amfi tiyatro (orijinal, 2009)

Park içerisinde fazla kullanılmayan küçük bir amfi tiyatro yer almaktadır (şekil 4.37).

- Kapalı mekânlar;



Şekil 4.38 Denizin üstünde yer alan restoran (orijinal, 2009)

Park içerisinde yürüyüş yolu üzerinde bir de özel bir işletme olan restoran yer almaktadır (şekil 4.38). Bu restoranın özelliği ise denizin üzerine inşa edilmiş olması ve tabanı cam olduğu için insanlara su üzerinde yemek yeme zevkini vermektir. Dış cephesinin ahşap olması yapının kıyıya bütünlüğünü sağlamaktadır.



Şekil 4.39 Belediye nikâh salonu (orijinal, 2009)

Restoranın yanında belediyenin nikâh salonu yer almaktadır (şekil. 4.39).



Şekil 4.40 Yürüyüş yolunda yer alan büfeler (orijinal, 2009)

Belirli aralıklara konumlandırılmış ve estetik olmayan büfeler yürüyüş yolu üzerinde konumlandırılmıştır.



Şekil 4.41 Park içerisinde yer alan çay bahçesi (orijinal, 2009)

Park içerisindeki çay bahçesi de şekil 4.41’de gösterilmiştir.

- Bitkilendirme;



Şekil 4.42 Oturma elemanlarının bitkilendirmesi (orijinal, 2009)

Yapısal peyzajda tekrar eden bir takım kullanımlar, bitkisel tasarımla desteklenmiştir. Şekil 4.42’de görüldüğü gibi oturma elemanlarının ortasına ağaçlandırma yapılmıştır. Aynı şekilde oturma elemanlarının çevresine de geometrik şekilde çalı formu bitkiler dikilmiştir.

Bitkilendirmeler mekâna üçüncü boyutta bir zenginlik kazandırmıştır. Ayrıca yapılan bitkilendirmeler mekânı rüzgâr, ses, toz gibi çevresel etkilerden korumaktadır.



Şekil 4.43 Ordu sahil bandında yer alan palmyeler (<http://www.ordu.bel.tr/>)

Yol boyunca belirli aralıklarla dikilmiş olan palmyeler (*Phonix canariensis*) yer almaktadır. Bu palmyelerden önce alanda dikilmiş karaçamlar (*Pinus nigra*) bulunmaktaydı. Ancak asfalt kenarında yer alan çamlar yatay köklenme gösterdiğinden asfalta zarar vermekteydiler. Bu nedenle bu çam ağaçları sökülerek yerine palmyeler dikilmiştir (şekil 4.43). Palmyeler Karadeniz iklimine uygun olmayan bitkiler olmasına rağmen bu bölgede yetişmiş durumdadır.



Şekil 4.44 Park içerisindeki bir bitkilendirme örneği (orijinal, 2009)



Şekil 4.45 Park içerisindeki mevsimlik çiçeklerin kullanımına bir örnek (anonim, 2009)

Park içerisinde ağaç ve çalı türleri mevsimlik çiçeklerle birlikte gruplar halinde kullanılmıştır. Ancak bazı bitkiler oldukça bakımsızdır.

5. TARTIŞMA ve SONUÇ

Bütün dünyada, endüstrileşmiş veya gelişmekte olan, yoğun nüfuslu veya az nüfusu barındıran ülkeler, çok duyarlı birer ekolojik birim olan kıyısız alanların doğal dengesinin bozulduğunu ve kıyıların yıprandığı görülmektedir.

Kıyı, doğal bir kaynak olarak canlılar için çok farklı kullanımlara olanak sağlar. Ancak kıyıların tahribi insanlık tarihiyle başlamıştır. Teknolojik gelişmelerle bu tahribat, ekosistemin parçalanması, fiziksel ve görsel olduğu kadar, toplumsal ve tarihi peyzaj değerlerinin yok edilmesi de hızlanmıştır. Denizler kirlenmiş, planktonlar ve dolayısıyla balıklar ve diğer canlılar büyük ölçüde yok edilmiş, jeomorfoloji değiştirilmiş, plajlar tahrip edilmiş, bitki örtüsü yok edilmiş, kıyı çizgileri kesintisiz beton duvarlarla bütün güzelliklerini ve oluşturdıkları yaşamı kaybetmişlerdir. Kıyı tahribatı sadece Türkiye’de değil bütün dünyada olan bir sorundur.

Türkiye kentsel ve kırsal alanlarda gelişmekte olan birçok ülkede olduğu gibi, süratli bir fiziksel ve toplumsal doku değişikliğine konu olmaktadır. Türkiye’de kırsal kesimde veya ona yakın oturan kentlinin büyük kısmı, çevrelerinde oluşan kentsel ve endüstriyel gelişmeye, sadece ekonomik kalkınmanın bir işareti olarak bakmaktadırlar. Ayrıca insan eylemleriyle tüketilmeyecek bir kaynak olarak görmektedirler. Bu nedenle ülkemizde genelde kıyılarda yoğunlaşan doğal ve kültürel peyzaj tahribi hızla artmaktadır (Akdoğan 1984).

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye kıyıları göl ve akarsularla yaklaşık 45000km’dir. Bu durumda ülkeyi kuşatan Karadeniz ve Akdeniz olağanüstü güzel jeomorfolojik gösterileri, kilometrelerce devam eden plajları, koyları, şelaleleri, zengin bir bitki örtüsü bir dizi peyzajları sergiler. Toprak, iklim ve toplumsal yapının ortaya koyduğu birbirinden farklı peyzajlarda kıyıların potansiyelini arttıran etmenlerdir.

Yaşanılır bir dünya isteği, günümüzde artık temel insan hakkı olduğuna göre, bu hakkın her yönden insan uygarlığına yakışır bir çizgide kullanılabilmesi için de öncelikle kıyıların korunması ve toplum yararına açık olarak tüm değerleriyle yaşatılması

gerekiyor. Çünkü insanların ve toplumun çevre hakkı, yoğun bir biçimde, en çok kıyılarda çiğneniyor.

Kirlenilen göller, nehirler ve denizler bu kirliliğin ağırlıklı olarak kıyılardaki çevreyi ve toplum yararını gözetmeyen uygulamalardan kaynaklanması sadece o sulardaki canlı yaşamı, sualtı bitki ve hayvan türlerini tehdit etmekle kalmıyor. Ekolojik yapı ve yaşam zinciri içinde, sıra artık insanlara da geliyor ve bugün dünya, deniz kenarında olmalarına karşın denizin yaşamsal olanaklarını çoktan yitiren toplumları kaygıyla izliyor.

Kıyılarının korunması ve gelecek zamanlara mümkün olduğu kadar kullanışlı mekânlar olarak bırakılması gerekir. Bunun için ekonomik zorluklara ve engellere rağmen koruma dengesinin sağlanması gereklidir. Kıyılarımızı korumak için de öncelikle insanlarımızın, sonra sivil toplum kuruluşlarının duyarlı olmaları gerekir. Kıyılarının korunması ve düzenlenmesinde politikalar oluşturulmalı, kıyı kentlerinde kentsel gelişmenin yönü kıyının devamlılığını ve doğal değerleri bozmayacak şekilde olmalıdır.

Kıyıya erişebilirlik unutulmamalıdır. Bütün kıyı kentlerimizde olduğu gibi Ordu kenti kıyılarında da plansız kentleşme nedeni ile kamu yararına kullanılacak alanların sıkıntısı çekilmektedir. Dolayısı ile bu sorunun çözülmesi için kıyılarının doldurulması ile alan kazanımı yönünde çalışmalar yapılmıştır. Bu durum kıyı morfolojilerinin bozulmasına, ekosistemin kendini yenileyemeyecek ölçüde yok edilmesine neden olmaktadır. Yolları ve sahili ve genişletmek adına kıyı dolgu çalışmaları yapılmış ve bunun gelecekte getireceği tehlikeler de göz önüne alınmıştır. Dolgu alanları kıyı ekosisteminde zararlar oluşturmakta ve kıyının doğal formunu bozmaktadır. Fakat kentsel kullanımların olanak tanımadığı yeşil alan kullanımlarına, rekresasyon alanlarına olanak sağlaması bakımından önemli bir işlevi de üstlendiği doğrudur.

Karadeniz kentlerinin hemen hepsinde otoyol yapımı için kıyılar doldurulmuştur. Ordu kenti bu duruma kısmen de olsa dur diyebilen kentlerimizdendir. Ordu için yapılması planlanan yeni otoyol için kıyı doldurmaya izin verilmemiştir. Bunun yerine, çevre yolu uygulamasına gidilmektedir. Bu demektir ki, Ordu için ikinci bir kıyı doldurma çalışması yapıp kıyı tahribatı daha da arttırılmayacaktır.

Ordu kenti, coğrafi konumu sayesinde bol yeşili olan bir kenttir. Ancak bu yeşil alanlar da daha bilinçli şekilde kullanılmalı, yapılan bitkisel tasarımlar iklim koşullarına ve yetişme olanaklarına dikkat edilerek yapılmalıdır.

Kıyı boyunca oluşturulan alle ağaçları da koşullar dikkate alınarak oluşturulmalıdır. Kıyı alanlarındaki eski ve yeni kullanımların ve yeşil alanların bütünlüğünü sağlamak ve bunu kıyıların rekreasyonel kullanımları yönünde koordine etmek şeklinde geliştirilebilir.

Kıyı düzenlemesindeki eksiklikler, yapılan özensiz bitkilendirmeler, bakımsız donatı elemanları, görüntü kirliliği yaratan büfeler, reklam ve elektrik panoları, kıyının fonksiyonel ve estetik olarak kalitesini düşürmektedir. Kıyıda çok sayıda kentten kopuk ölü alanlar yer almaktadır. Kıyıda bu düzensizlikler Karadeniz üzerinden geçen insanların ve daha da önemlisi bu manzarayı gören turistlerin üzerinde olumsuz etkiler bırakmaktadır. Kıyı bandı bakımsızlıklara rağmen insanlara yürüyüş ve zaman geçirmek için tercih edilen bir alandır. Yürüyüş bandı üzerinde yer alan ve bir çizgiyle ayrılan bisiklet yolu da kullanım açısından çeşitlilik sağlamaktadır. Kıyı bandında yer alan İlk Adım Anıtı Çay Bahçesi ve diğer alanlar da rekreasyon alanı oluşturmaktadır. Atatürk Parkı yürüyüşten ziyade çocuklar için zaman zaman aktiviteler gerçekleştirilen ve tören alanı olarak kullanılan bir meydan özelliği taşımaktadır. Atatürk Parkı'nın yanında yer alan amfi tiyatro da insanlar için iyi bir gösteri alanı olarak kullanılabilir. Fakat bu amfi tiyatro etkin olarak hiç kullanılmamaktadır ve bakımsızdır.

Ordu kenti iklim verilerine bakıldığında, Ordu'nun 4 mevsim bol yağışlı geçtiğini görmekteyiz. Bu nedenle kentte açık alan kullanımı sadece güneşli günlerde yoğunlaşmıştır. Kıyı bandının ve Atatürk Parkı'nın kullanımını arttırmak için iklim şartları göz önüne alınarak kapalı mekân kullanımları arttırılmalıdır.

Kent estetiğini destekleyici özelliklerinin yanı sıra koruma, bilgi verme, işaret verme, süsleme, barındırma, eğlenme, oyun, dinlenme, satış ya da alış veriş amaçlı olarak sınıflandırılan kentsel donatı elemanları kentlere kimlik kazandıran önemli objelerdir. Ancak kıyı bandında yer alan çevreyle hiçbir uyumu olmayan ve görüntü kirliliği

yaratan büfeler hiçbir tasarım kaygısı olmadan, sadece maddi amaçlar doğrultusunda yürüyüş yolu üzerinde inşa edilmiştir. Bu büfeler kıyı bandı üzerinde sıklıkla kurulmuştur.

Kıyı bandı üzerinde belediyeye ait olan bir otopark yer almaktadır. Çarpık kentleşme ve yoğun araç trafiğinden dolayı park içerisine bile otopark yapmak kaçınılmaz olmuştur. Yeterli bitkilendirme ve perdeleme yapılmadığından dolayı park içerisinde yer alan bu otopark görüntü kirliliğine neden olmaktadır.

Kıyı tasarlaması yapılırken kıyı tek başına düşünülmemeli kent ile bütünlüğü de sağlanmalıdır. Kıyıların bilinçli kullanımını sağlamak ve bozulmasını önlemek için, kamuoyu bilinçlendirilmelidir.

İnsanları kıyıya yönlendirmek için çok amaçlı kıyı kullanımını ve ilişki aktivitelerini sağlanıp, kıyıda odak noktaları oluşturulabilir.

Ordu kıyı bandı için çok amaçlı kullanım ve uyum içerisinde verilebilecek öneriler şöyle sıralanabilir;

- İyi bir dış mekân tasarımı ile tampon bölgeler oluşturmak,
- İyi yönlendirme,
- Kullanımlar arası uygun uzaklıklar bırakmak,
- Tamamlayıcı kullanımları genişletmek,
- İyi düzenlenmiş otoparklar,
- İyi düzenlenmiş sirkülasyon dokusu.

Kıyı dolguları üzerinde kullanılacak bitki türleri mukavemeti yüksek düzeyde olmalıdır. Dolgu toprağı, durgun su, deniz rüzgârı ve tuzlu su etkisinde kalan bu alanlarda dikim tekniğı tam olarak uygulanmalıdır. Derin bitki çukurları açılmalı, bitki toprağı, yanmış organik gübre ile oluşturulan dikim harcı ile drenaj yapıldıktan sonra dikime başlanmalıdır.

Bitkisel tasarım yapılırken bir bütünlük düşünölmeli, birbirinden tamamen bağımsız ve kopuk yeşil alanlar oluşturulmamalıdır. Eski ve yeni kullanımların ve yeşil alanların entegrasyonunu sağlamak ve bunu kıyının rekreasyonel kullanımları yönünde düzenlenmelidir.

Ordu kenti kıyı bandı genelinde yolun olumsuz etkilerine, özellikle güröltü ve toza karşı, bitkisel perdeleme yolu ile önlem alınırken öte yandan denizin bir görsel değeri olarak algı sürekliliğine özen gösterilmiştir.

Kıyılar genellikle kentin en eski yerleşim yerleridir. Ve mevcut mimari mirasa sahip olabilirler. Bunlar kıyı planlaması içinde düşünölerek tasarıma dâhil edilmelidir. Her toplum kendi költür çeşitliliğini ve ilgi alanlarını öne çıkarmalıdır, ona önem kazandırmalıdır Kıyılardaki bakış koridorları ve görüş açılarını korumak ve oluşturmak kadar, toplumun (kentin) mevcut kimliğini yansıtan karakteristikleri ve çeşitliliği kıyı düzenlemelerinde korumak şarttır.

KAYNAKLAR

- Anonim. 2007a. Ordu Çevre Düzeni Planı. Ordu Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü. Ordu.
- Anonim. 2007b. Ordu İli İmar Planı. Ordu Belediyesi İmar Müdürlüğü. Ordu.
- Anonim. 2008a. Ordu Belediyesi Park Bahçeler Müdürlüğü kayıtları. Ordu.
- Anonim. 2008b. Ordu Valiliği. Ordu İli Çevre Durum Raporu. Ordu.
- Anonim. 2009a. Web Sitesi. www.ordubel.tr. Erişim Tarihi: 09.11.2009
- Anonim. 2009b. Web Sitesi. www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/790.html. Erişim Tarihi: 09.11.2009
- Anonim. 2009c. Web Sitesi. www.1resimler.com/r-ordu-resimleri-757-ordu-haritasi-1172.html. Erişim Tarihi: 01.01.2009.
- Abacıoğlu, M. 1994. Açıklamalı- İċtihatlı Kıyı Kanunu ve İlgili Mevzuat. Seçkin Yayınevi, 40s. Ankara.
- Akkan, O. 1994. Dış Mekânda Tasarım Ögesi Olarak Su. Sanatta Yeterlilik Tezi. Hacettepe Üniversitesi. Ankara.
- Akdoğan, G. 1984. Peyzaj Planlama Açısından Ülkemizin Kıyısız Sorunları. Kıyıların Korunması Paneli. Çukurova Üniversitesi Tubitak Çevre Araştırmaları Grubu Türkiye Tabiatını Koruma Derneği Yayını:191; 40-46s., Ankara.
- Akın, Ü. 1998. İdare Hukukçusu Açısından Kıyıların Tabi Olduğu Hukuki Rejim. Yetkin Yayınları. 260s., Ankara.
- Barış M. E. 2009. Kıyı Sempozyumu. İstanbul Kültür Üniversitesi. Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi., İstanbul.
- Baş, M. ve Gürsoy, A. 2008. Ordu Yöresinde Oğuz Boyları. Pelin Ofset ve Tipo Matbaacılık. 159-167s., Ankara.
- Breen, A. and Rigby, D. 1994. Waterfronts, Cities Reclaim Their Edge. Mc Graw-Hill, Inc.,1-28s., New York.
- Craig-Smith, S.J. and Fagance, M. 1995. Recreation and Tourism As A Catalyst For Urban Waterfront Redevelopment. 135-156s., London.
- Doğan, E. ve Erçetingöz, M.A. 1997. Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması. Arion Yayınevi. İstanbul.

- Eckbo, G. 1969. The landscape we see. Mc Grow-Hill Book Company, 223 s., U.S.A.
- Günay, B.1999. Urban design is a public policy. Faculty of Architecture Press, METU, 23, 24, 32, 56 s., Ankara.
- Kalabalık, H. 2005. İmar Hukuku: Planlama, Arsa, Yapı, Koruma. Seçkin Yayınları, Güncelleştirilmiş Geliştirilmiş 2. Baskı. 800s., Ankara.
- Kaplan, A. ve Küçükerbaş, E. 2000. Kentsel tasarımda peyzaj mimarlığının yeri ve kentsel peyzaj tasarımı. TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, Peyzaj Mimarlığı Kongresi, 50, 51 s., Ankara.
- Karaçuha Yılmaz, E. 2007. Samsun Kenti Kıyı Dolgu Alanının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi ve Öneriler. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi. 113s., Ankara.
- Kuter, N. 2007. Çankırı Kenti Açık ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından Değerlendirilmesi. Doktora Tezi. Ankara.
- Miyakoda, T. and Nakase, I. 1991. Cincinnati Riverfront Park. Process Architecture. Process Architecture 96s., Japan.
- Moughtin, C. 1992. Urban design: Street and square. Butterworth-Heinemann, Oxford.
- Önemli, S. 2007. Stratejik Planlama-Kentsel Projeler İlişkisi ve Kentsel Kıyı Tasarımı: İstanbul Tarihi Yarımada Kıyı Bandı Üzerine Bir İrdeleme. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi. 84s., İstanbul.
- Paşalıoğlu, A. 1994. İstanbul'da 1980–1992 Arası Düzenlenen Kıyı Mekanlarının Kullanıcı Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul.
- Sayan, S. 1990. Antalya Kenti Kıyı Bandının Gezi Alanı Olarak Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi. Ankara.
- Sirel, B. 1998. Mersin-Silifke Kıyı Şeridi Turizm Gelişmelerinin Değerlendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Çukurova Üniveritesi. Adana.
- Sönmez, R. 1992. Kıyı Planlamasında Yaklaşım Önerileri. Kıyılarımız Semineri. T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü Yayını,125-126s., Ankara.

- Sönmez, İ. 1999. Kentsel yaşam bilincini oluşturmada bir araç olarak kentsel tasarım. 1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi, 26-27-28 Mayıs, MSÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Tekeli, İ. 1994. Bir kentsel tasarım kuramının gerçekleştirilmesi üzerine düşünceler. Kent, planlama, politika, sanat, Tarık Okyay anısına yazılar, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı, Ankara.
- Toroğlu, B.B. 1999. Mersin Kenti Kıyı Bandının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi. Ankara
- Yücel, S. 1999. İzmir Kenti Konak-Alsancak Kıyı Kesimi Peyzaj Planlaması Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi. 76s., Ankara

EKLER

**EK 1- ORDU ATATÜRK PARKI VE KIYI BANDININ 1986 YILI HALİ HAZIR
PLANI**

**EK 2- ORDU ATATÜRK PARKI VE KIYI BANDI 2007 YILI REVİZYON İMAR
PLANI**

EK 3- İLK ADIM ANITI TASARIM AŞAMASI ÇİZİMLERİ

EK 4- ATATÜRK PARKI İLE İLGİLİ BASIN HABERLERİ

EK 5- KIYI KANUNU

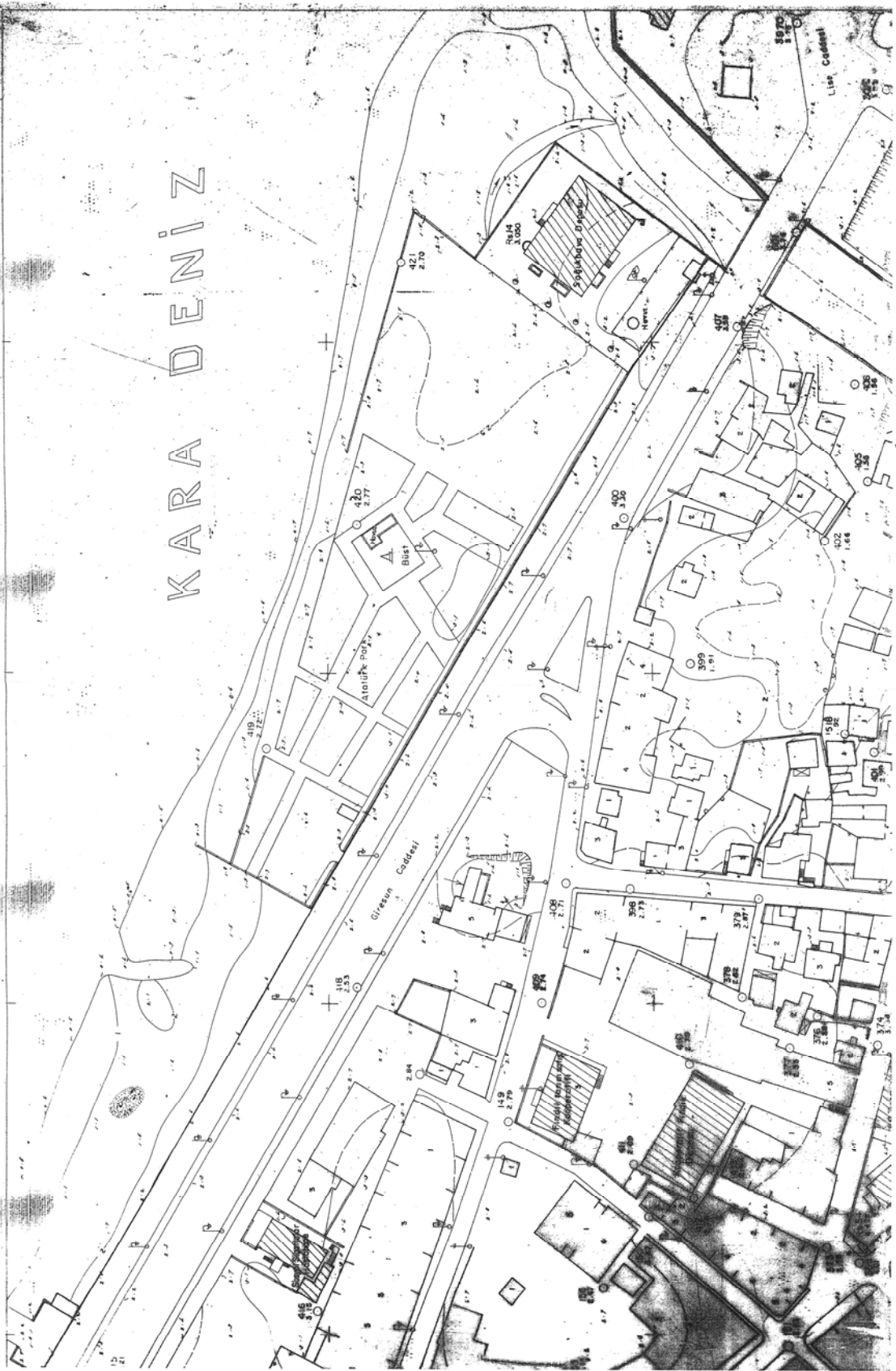
**EK 1- ORDU ATATÜRK PARKI VE KIYI BANDININ 1986 YILI HALİ HAZIR
PLANI**

RDU

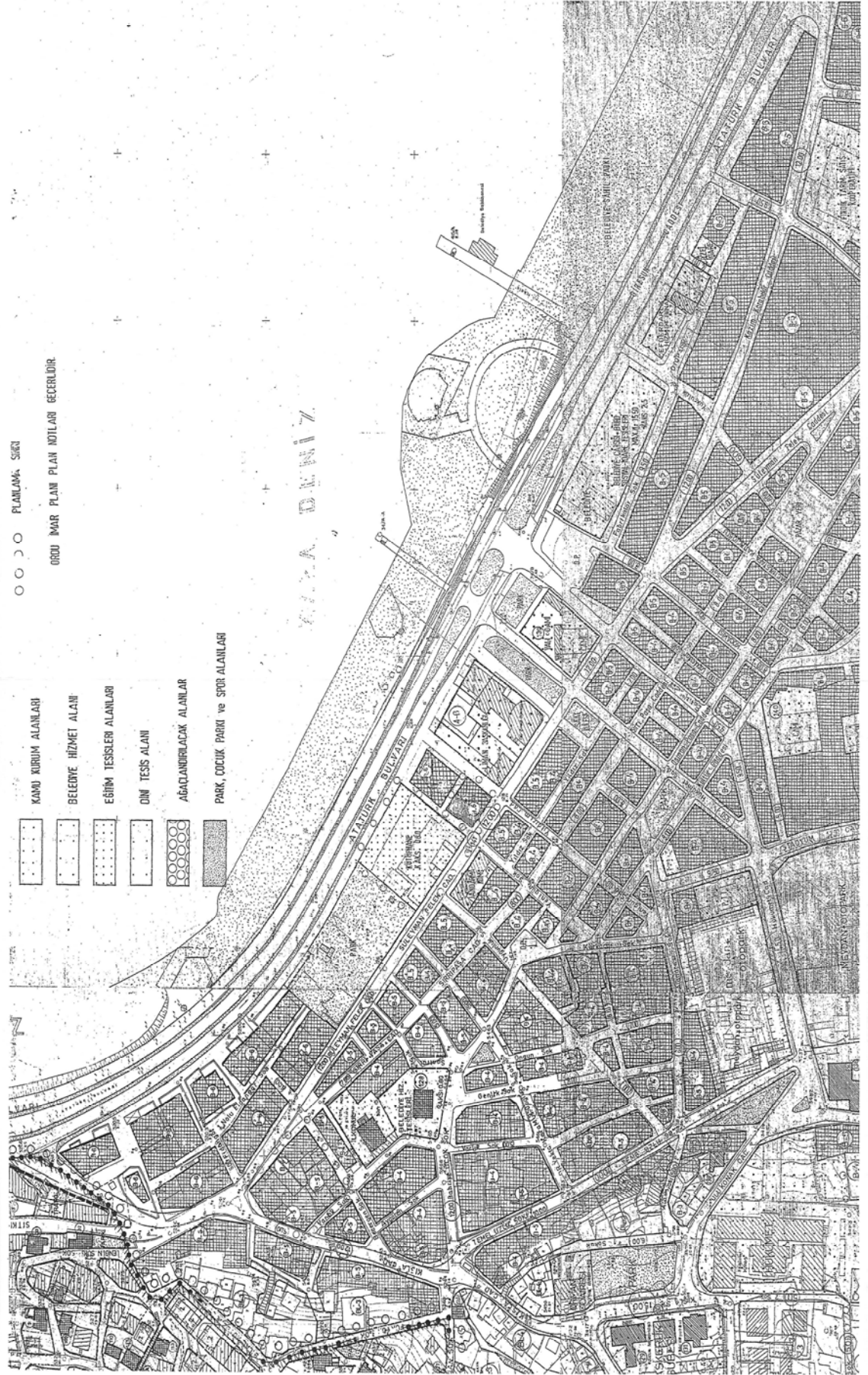
1986 HAKKARİ PLAN
4/1000

18K-II-b

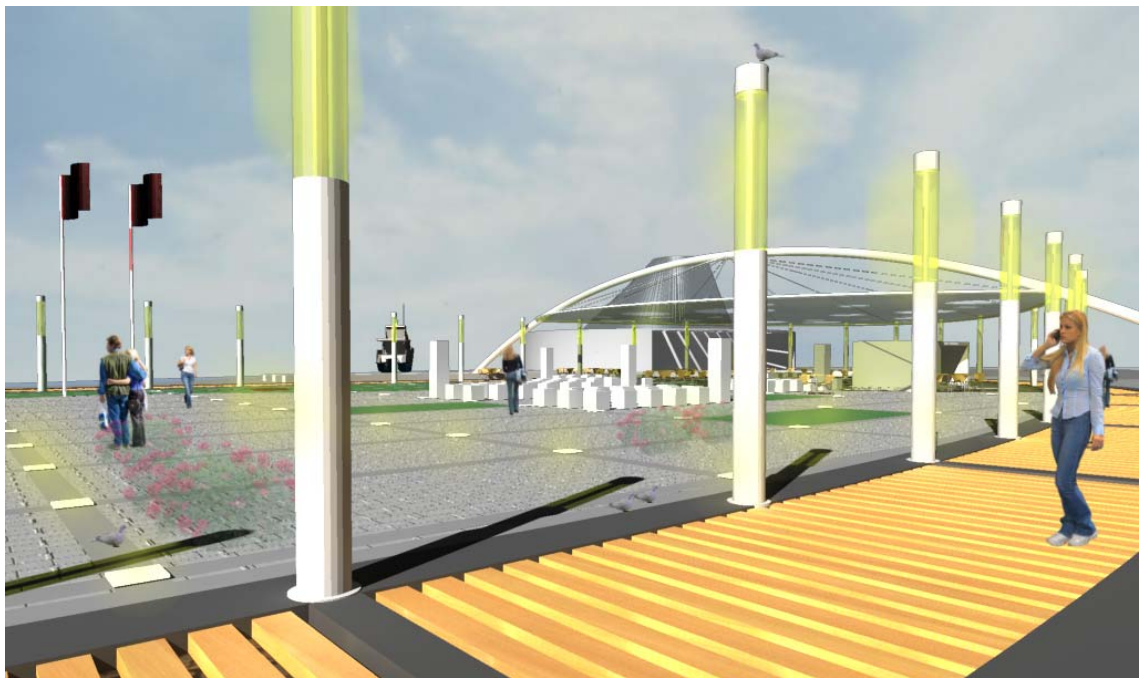
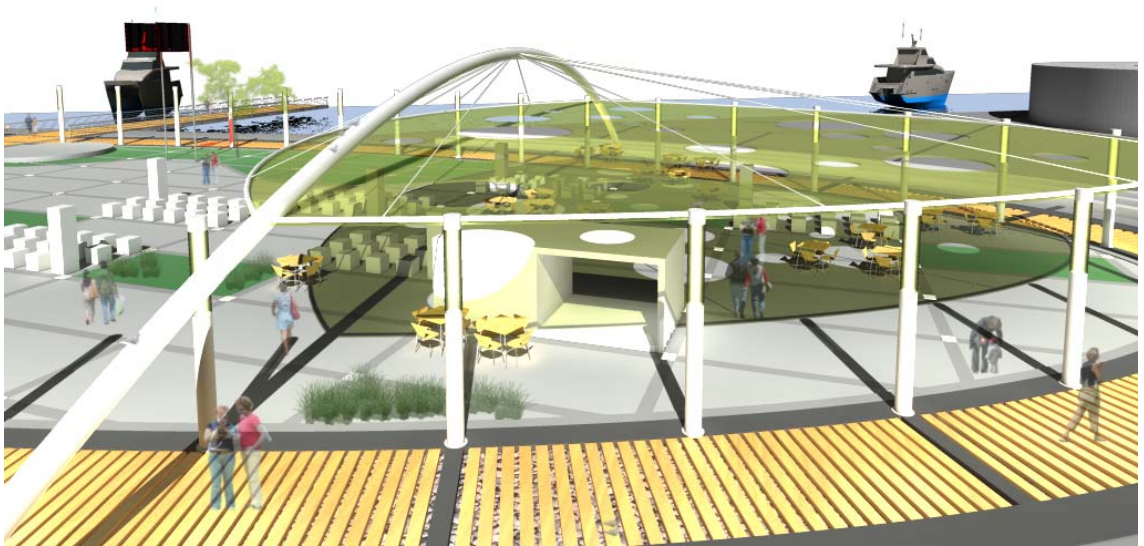
KARA DENİZ



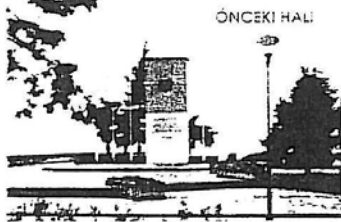
**EK 2- ORDU ATATÜRK PARKI VE KIYI BANDI 2007 YILI REVİZYON İMAR
PLANI**



EK 3- İLK ADIM ANITI TASARIM AŞAMASI ÇİZİMLERİ



EK 4- ATATÜRK PARKI İLE İLGİLİ BASIN HABERLERİ



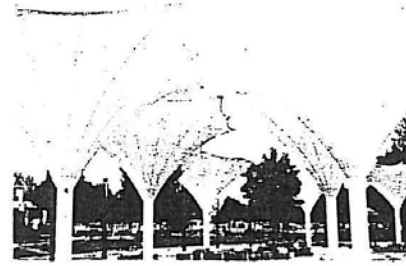
ÖNCEKİ HALİ

Ordu Valiliği ve Ordu Belediyesi'nin öncülüğünde yapılan İlk Adım Anıtının açılış törenine Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Dr.M. Hilmi Güler ve Kültür ve

Turizm Bakanı Ertuğrul Günay'ın yanı sıra protokol üyeleri ve çok sayıda davetli katıldı.

İlk Adım Anıtı'nın açılış töreninde konuşan Belediye Başkanı Seyit Torun, "Ordu Kentinin en önemli günü olan ve Atatürk'ün ilimizi ziyaretinde karaya ayak bastığı alan ile Rusumat No 4 Gemisi anısına yaptığımız İlk Adım Anıtı ve çevre düzenlemesinin açılışını yapmaktan büyük mutluluk duyuyoruz. Ordu halkının sevgi ve coşku dolu beklentileri içinde Mustafa Kemal Atatürk'ün karaya ayak bastığı bu yer hepimiz için büyük önem taşımaktadır. Atatürk'ün Ordulularla karşılaştığı ilk yer olan bu alanda yapılan mimari tasarım ve aydınlatmalarla, Atatürk'ü sevgiyle karşılayan Ordulular anlatılmaya çalışılmıştır" dedi.

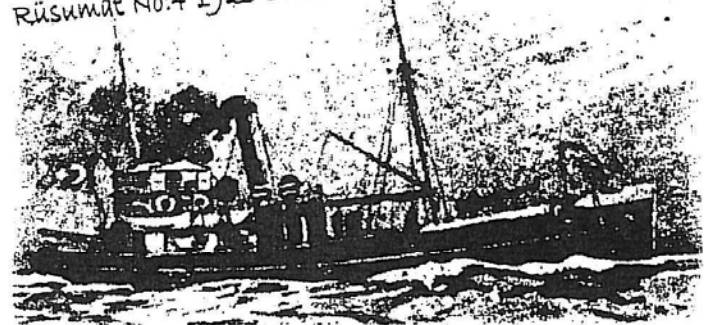
Mimar tasarım bürosu Ordu'nun aydınlık ve uygar kent mabni varlığını İlk Adım Anıtının Ordu Belediyesi'nin yaptığı çevre düzenlemesiyle güzel bir görüntüye kavuşturdu. Sözleşen Başkan Seyit Torun, "Anıt ve park alanı, toplandı, sergileme, besni kültürel ve sanatsal etkinlikler içinde rahatlıkla kullanılacaktır. İlk Adım Anıtı mevcut iskele'nin tamamlanmasında anımsal ve islevsel olarak bütünlüğüne kavuşacaktır. Yaklaşık üç ay önce başlayan ve kısa sürede tamamlanarak açılışını yaptığımız İlk Adım ve Rusumat No-4 Anıtının gerçekleşmesinde katkısı olan herkese teşekkür ediyorum" dedi.



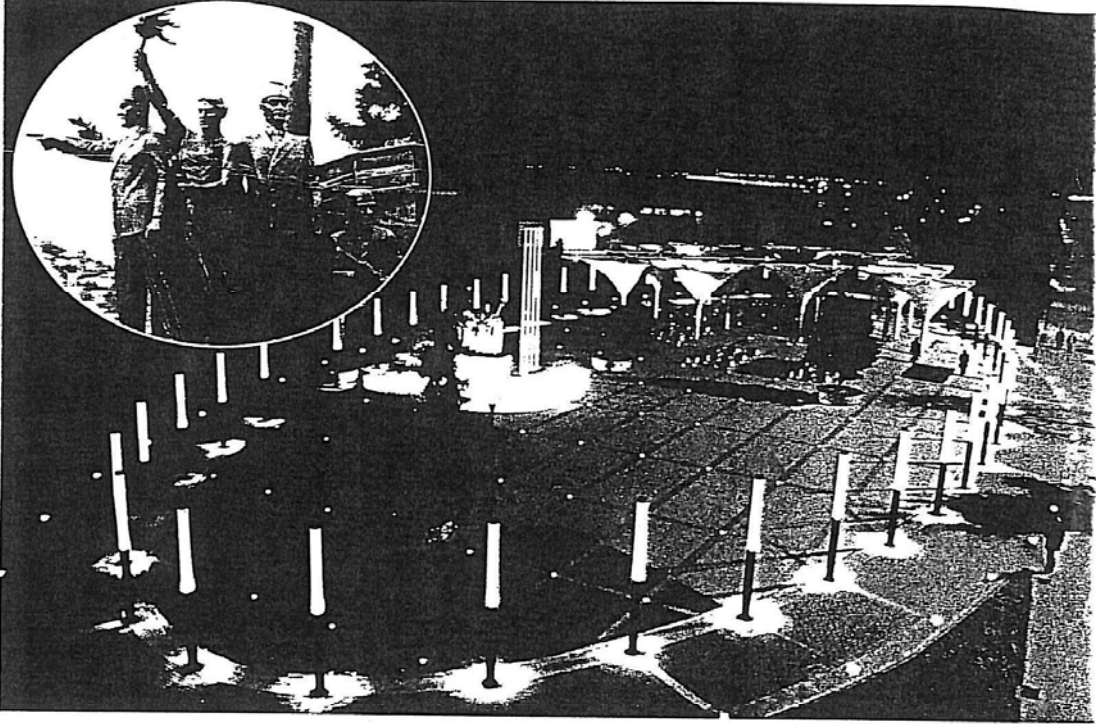
Rüsumat No: 4 Vapuru!

Kurtuluş Savaşı'nın deniz cephesinde yaşanmış unutulmaz bir kahramanlıktır. Cephane taşıyan Rüsumat vapuru, düşman gemilerine yakalanmak üzereyken 19 Temmuz 1921 günü Ordu limanına sığınmış, cephane boşaltılıp saklanmış. Gemide yangın çıkarak takip eden Yunan gemileri söndürmeye çalışmış, geminin yuku boşaltılarak batırılmış, düşmanın eline geçmesi önlenmiştir. Düşman gemileri bölgeden ayrıldıktan sonra gemiyi yeniden yuzdurulmek amacıyla Ordu Halkın da yardımıyla suları boşaltılmaya çalışılmış, pompalarla yaramayınca genç bir Ordu lusu da olarak su alan yerleri kapadıktan sonra gemi yuzdurulabilmiş, cephane tekrar yakinenek cephedeki savaşan ordularımıza yollanmıştır. Kahraman denizcilerimizin ve Orduluların bu büyük

Rüsumat No:4 1923 Ordu Sahiti



yunseverlik ve özveri örneği burada gerçekleşmiş, bu olay Türk denizcilik tarihinin onuru sayılarda yazılmıştır. Kuvvüs Cümhuriyette taçlandırında, ulusumuzun ölümsüz önderi Mustafa Kemal Atatürk 19 Eylül 1924'te, Cümhurbaşkanı sıfatıyla buradan karaya çıkış ve denizcilik tarihine adını yazılan Ordulularla burada buluşmuştur.



İlk Adım Anıtı ve Çevre Düzenlemesi Hizmete Girdi.

Kentin kalbi bu meydan da atacak!

Ulu Önder Atatürk'ün Ordu'ya yaptığı ziyaretinde karaya ayak bastığı alanın çevre düzenlemesi Ordu Belediyesi tarafından projelendirilerek hayata geçirildi. Kurtuluş Savaşında üstlendiği rol ile önemli bir geçmişe sahip olan Rusumat No 4 gemisi Heykelinin de yer aldığı İlk Adım Anıtı ve Çevre düzenlemesi görkemli bir törenle açıldı.



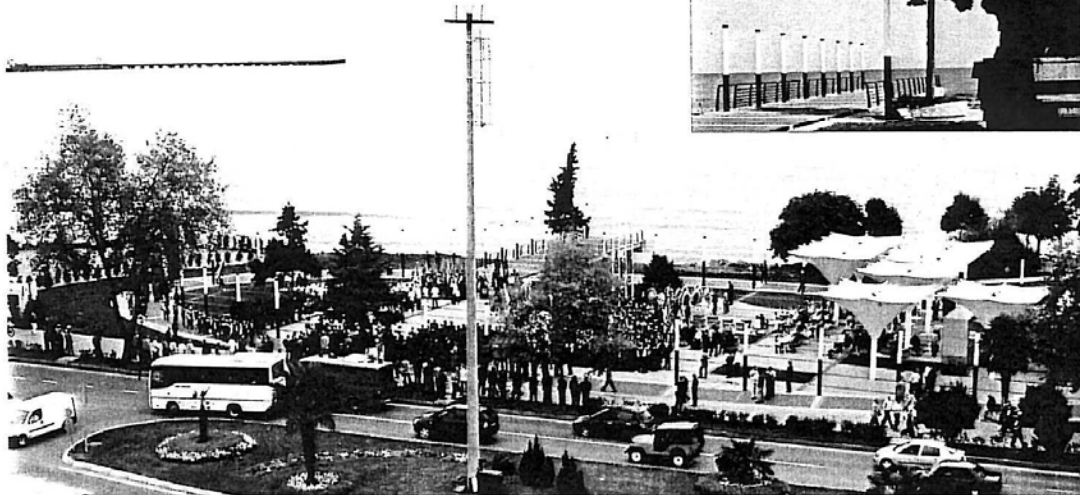
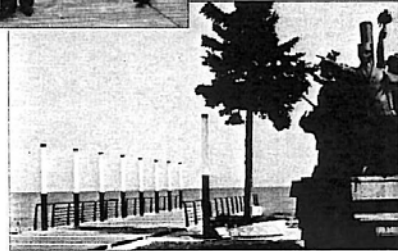
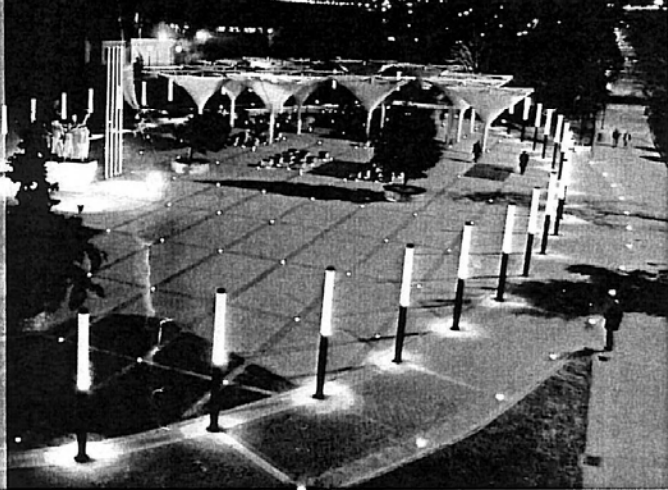
İlk Adım İskelesi yenilendi

Ordu Belediyesi tarafından projelendirilen ve Başkan Seyit TORUN'un 19 Eylül'e yetiyecek dediği İlk Adım Anıtı İskelesi hizmete girdi.

Ordu Belediyesi tarafından projelendirilerek inşaatına başlanan İlk Adım İskelesi 19 Eylül Atatürk'ün Ordu'ya Geliş yıldönümünde hizmete girdi. İlk olarak İlk Adım Anıtı ve çevre düzenlemelerinin açılışını gerçekleştiren Ordu Belediyesi, İlk Adım İskelesini de tamamlayarak, daha modern bir şekilde hizmete sundu.

Başkan Seyit Torun, daha önceki iskelenin üzerindeki yükü

kaldıramayacağını düşündükleri için iskeleyi yıkıp, yerine yenisini inşaa ettiklerini belirterek, "İlk Adım Anıtı Vatandaşlarımız için hem hava alma, dinlenme yeri hem de Atatürk'ün Ordu'ya gelişini ifade ettiği için önemli bir kazanım oldu. Yeni iskele eskiye göre 3 metre daha uzun oldu. Projeye göre 16 metre uzunluğunda ve 6 metre genişliğinde yapılan iskele, kazıklı temel üzerine prekast kirişlerle döşendi ve ahşap kaplama yapıldı" dedi.



EK 5- KIYI KANUNU

KIYI KANUNU

Kanun Numarası: 3621

Kabul Tarihi: 04.04.1990

Yayımlandığı Resmi Gazete Tarihi: 17.04.1990

Yayımlandığı Resmi Gazete Sayısı: 20495

BİRİNCİ BÖLÜM: GENEL HÜKÜMLER

AMAÇ

Madde 1 - Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

KAPSAM

Madde 2 - Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar.

İSTİSNALAR

Madde 3 - Askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerinde veya ülke güvenliği ile doğrudan ilgili, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hareket ve savunma amaçlı yerlerde (konut ve sosyal tesisler hariç) özel kanun hükümlerine, diğer özel kanunlar uyarınca belirlenmiş veya belirlenecek yerlerde ise özel kanunların bu Kanuna aykırı olmayan hükümlerine uyulur.

TANIMLAR

Madde 4 - Bu Kanunda geçen deyimlerden;

Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi,

Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı,

Sahil şeridi (Değişik tanım: 01/07/1992 - 3830/1 md.) Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alanı

Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını,

Toplumun yararlanmasına açık yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulan ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları, ifade eder (Son fıkra iptal: Anayasa Mahkemesi'nin 18/09/1991 tarih ve E.: 1990/23, K.: 1991/29 sayılı kararı ile).

GENEL ESASLAR

Madde 5 - Kıyılar ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir:

Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Ek: (01.07.1992 – 3830/2 md.) Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.

Ek: (01.07.1992 – 3830/2 md.) Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.

Ek: (01.07.1992 – 3830/2 md.) Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.

Ek: (01.07.1992 – 3830/2 md.) Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

Ek: (01.07.1992 – 3830/2 md.) Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

İKİNCİ BÖLÜM: KIYI, KIYI KENAR ÇİZGİSİ, SAHİL ŞERİDİ, PLANLAMA VE YAPILANMA KIYININ KORUNMASI

YAPI YASAĞI VE KIYIDA YAPILACAK YAPILAR

Madde 6 - Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.

Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez.

Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile;

a) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler,

b) Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler,

c) (Ek bent: 3.7.2005-5398 S.K./13.mad) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı kruvaziyer ve yat limanları,

d) (Ek bent: 31/07/2008-5801 S.K./3.mad) Uluslararası spor otoritelerinin, Türkiye'de spor faaliyetlerinin düzenleneceğine dair kararı gereğince Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu spordan sorumlu Bakanlığın izni doğrultusunda, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun (I) sayılı Cetvelinde düzenlenen genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, aynı Kanunun (II) sayılı Cetvelinde düzenlenen özel bütçeli idareler, belediyeler ile il özel idareleri tarafından her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri yapılabilir.

(Ek fıkra: 3/7/2005-5398 S.K./13.mad) Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

DOLDURMA VE KURUTMA YOLUYLA ARAZİ KAZANMA VE BU ARAZİLER ÜZERİNDE YAPILABİLECEK YAPILAR

Madde 7 - Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.

Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz.

Bu alanlar üzerinde 6 ncı maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir.

SAHİL ŞERİDİNDE YAPILABİLECEK YAPILAR

Madde 8 - Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4 üncü maddede belirtilen mesafeler içinde hiç bir yapı ve tesis yapılamaz.

Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

Ancak bu alanlarda; uygulama imar planı kararıyla altı ve yedinci maddede belirtilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günü birlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir.

KIYI KENAR ÇİZGİSİNİN TESPİTİ

Madde 9 - Kıyı kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az 5 kişilik bir komisyonca tespit edilir.

Bu komisyon; jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur.

Komisyonca tespit edilip valiliğin uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı kenar çizgisi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Komisyonun çalışma usul ve esasları Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik ile belirlenir.

KIYI VE SAHİL ŞERİDİNDE PLANLAR

Madde 10 - Kıyıda ve sahil şeridindeki planlar bu Kanunun ve buna dayanılarak çıkarılacak yönetmeliğin hükümlerine aykırı olamaz. Bu yerlerde düzenlenen planlardan, imar mevzuatı veya yerin özelliği dolayısıyla 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına girenler, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre onaylanarak kesinleşir.

KIYIDA VE DOLDURMA VE KURUTMA YOLUYLA KAZANILAN ARAZİLER ÜZERİNDE YAPILANMALARA İZİN VERİLMESİ

Madde 11 - Bu Kanun hükümlerine göre, kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi için, Maliye ve Gümrük Bakanlığından gerekli iznin alınması zorunludur.

Yapı ruhsatı verilmesinde bu izin belgesi yeterlidir.

İznin verilme şekil ve şartları Bayındırlık ve İskan ve Maliye ve Gümrük bakanlıklarınca birlikte tespit edilerek çıkarılacak uygulama yönetmeliğinde belirtilir.

TAPUYA ŞERH VERİLMESİ

Madde 12 - Sahil şeridinde, bu Kanunun 8 inci maddesinde belirtilen hükümlere uygun olarak yapılan yapıların bu niteliklerinin, tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KONTROL, İMAR MEVZUATINA AYKIRI YAPI VE CEZA HÜKÜMLERİ KONTROL

Madde 13 - Bu Kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütülür. İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır.

İMAR MEVZUATINA AYKIRI YAPI

Madde 14 - Bu Kanun kapsamında kalan alanlarda ruhsatsız yapılar ile ruhsat ve eklerine aykırı yapılar hakkında 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

CEZA HÜKÜMLERİ

Madde 15- (Değişik madde: 23.01.2008–5728 S.K./466.mad)

Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara iki bin Türk Lirasından on bin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir. Ayrıca oluşturulan engellerin beş günden fazla olmamak üzere belirlenen süre zarfında kaldırılmasına karar verilir. Bu süre zarfında engellerin ilgililer tarafından kaldırılmaması halinde, masrafı yüzde yirmi zammıyla birlikte kendilerinden kamu alacaklarının tahsili usulüne göre tahsil edilmek üzere kamu gücü kullanılmak suretiyle derhal kaldırılır. Kabahatin tekrarı halinde, ceza üst sınırdan verilir.

Birinci fıkrada sayılan yerlerden kum, çakıl alanlara üç bin Türk Lirasından on beş bin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir.

Birinci fıkrada sayılan yerlere moloz, toprak, cüruf, çöp gibi atık ve artıkları dökenler, atılan veya dökülen maddenin niteliğine, çevreyi kirletici ve bozucu etkisine göre Türk Ceza Kanunu, Kabahatler Kanunu veya Çevre Kanunu hükümlerine göre cezalandırılır.

Yukarıdaki fıkralarda sayılan fiillerin kıyının doğal yapısını bozacak bir etki meydana getirmesi halinde, daha ağır cezayı gerektiren bir suç oluşturmadığı takdirde, failleri hakkında altı aydan iki yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

Birinci fıkrada sayılan yerlerde ruhsatsız veya ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapı yapan kişilere Türk Ceza Kanunu veya İmar Kanunu hükümlerine göre verilecek ceza bir kat artırılır.

İlgili kanunlarda belirtilen makamların yetkileri saklı kalmak üzere, bu maddede belirtilen idarî yaptırımlara karar vermeye mahalli mülki amir yetkilidir.

YÖNETMELİK

Madde 16 - Bu Kanunun uygulanması ile ilgili yönetmelik, Kanunun yayımından itibaren 3 ay içinde Maliye ve Gümrük, Turizm Bakanlıklarının yazılı görüşü alınarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanır.

Ek Madde 1 - (Ek madde: 01.08.2003 – 4971 S.K./26. md.)

Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların kullanımında bulunan ve bu Kanunun 6 ncı maddesi kapsamında kıyıda yer alan arazi ve yapılar için, bu Kanun hükümleri çerçevesinde yapılması gereken tüm işlemler (kıyı kenar çizgisinin tespiti, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca lüzum görülmesi halinde kıyı kenar çizgisinin yeniden tespiti, uygulama imar planlarının hazırlanması, ruhsat ve benzeri hususlar) kuruluşun özelleştirme kapsamına alınmasını takiben ilgili kurum ve kuruluşlarca iki ay içerisinde sonuçlandırılır. Bu arazi ve yapılar Özelleştirme İdaresi Başkanlığının talebine istinaden kadastro müdürlüğünce kadastro paftalarına özel işaretleri ile belirtilir.

Geçici Madde - Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce mevzuat hükümlerine uygun olarak onanmış ve kısmen veya tamamen yapılaşmış 1/1000 ölçekli uygulama

imar planlarının sahil şeritleri ile ilgili hükümleri geçerlidir. Ancak, 8 inci maddenin ikinci fıkra hükümleri saklıdır.

YÜRÜRLÜK

Madde 17 - Bu Kanunun (...) hükümleri yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

YÜRÜTME

Madde 18 - Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

KANUNA İŞLENEMEYEN HÜKÜMLER

01.07.1992 TARİHLİ VE 3830 SAYILI KANUNUN GEÇİCİ MADDESİ:

Geçici Madde - Kısmen veya tamamen yapılaşmamış alanlarla ilgili imar planı revizyonları bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 1 yıl içinde tamamlanır.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Behice KAYNAROĞLU

Doğum Yeri : Fatsa

Doğum Tarihi : 09.12.1984

Medeni Hali : Evli

Yabancı Dili : İngilizce

Eğitim Durumu:

Lise : Fatsa Anadolu Lisesi (2001)

Lisans : Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı
Bölümü (2007)

Yüksek Lisans : Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı (2007-2009)