



**KENTSEL KIYI ALANLARININ BÜTÜNSSEL TASARIMI:
VİRANŞEHİR KIYI ALANI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NUPELDA BEDİRHANOĞLU AKKUŞ

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI**

**MERSİN
KASIM - 2022**

**KENTSEL KIYI ALANLARININ BÜTÜNSEL TASARIMI:
VİRANŞEHİR KIYI ALANI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NUPELDA BEDİR HANOĞLU AKKUŞ

ORCID ID: 0000-0003-4187-7119

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI**

**DANIŞMAN
DOÇ. DR. TOLGA LEVENT
ORCID ID: 0000-0002-9314-4702**

**MERSİN
KASIM- 2022**

ÖZET

Kentsel Kıyı Alanlarının Bütünsel Tasarımı: Viranşehir Kıyı Alanı

Kıyı alanları tarihsel süreçte toplulukların ilk yerleştikleri ve farklı sosyo-ekonomik gerekçeler ile yoğun olarak kullandıkları alanlar olmuştur. Kara ve deniz arasında ara yüz olmasıyla da kıyı alanları, özel karakteristiklere sahip ve genellikle kentlerin en çekici alanlarıdır. Doğal, sosyal, kültürel, ekonomik ve çevreyle ilgili yönleri nedeniyle sıradan bir kent mekânından daha farklı ele alınmaları ve dolayısı ile özel olarak tasarlanmaları gerekmektedir. Ancak kıyı alanlarının farklı öncelikler ile tasarlanmış uyumsuz ve bütünleşemeyen parçalarının bulunması, bu kentsel tasarım süreci önündeki en büyük zorluktur. Bu tez çalışmasında kıyıya yapılan tasarım müdahalelerinin bütünleşmesini engelleyen faktörler incelenmiş, farklı müdahalelerin, kendi içerisinde nitelikli mekân üretse bile, birbiriyle uyuşmayan ve bütünleşemeyen parçalar oluşturduğu tespit edilmiş ve bu parçaların nasıl bütünleşeceğine yönelik genel tasarım ilkeleri oluşturulmaya çalışılmıştır.

Bu kapsamda öncelikli olarak Carmona'nın ele aldığı kentsel tasarım boyutları irdelenmiştir. Kentsel tasarım boyutları kentsel mekânı anlamada ve mekân kalitesini iyileştirmede kullanılacak ilkeleri belirlerken, kentsel tasarım rehberleri de bu ilkeleri uygulamada bir araç olarak değerlendirilmiştir. Kıyı alanlarının mekânsal kalitesinin nasıl artırılacağını anlamak için kentsel tasarım rehberlerinin önemseydiği mekânın fiziksel nitelikleri ile ilgili olan ilkeler üzerinde durulmuştur. Kentsel tasarım rehberleri mekânın kimliği doğru analiz edilerek mekânda yapılacak tasarımlar için tasarım ilkeleri geliştirmeye olanak sağlamaktadır. Bu çalışmada değerlendirilen kentsel tasarım rehberleri seçilirken kentsel kıyı alanlarını esas alan rehberler tercih edilmiştir. Kentsel tasarım boyutlarından oluşturulan kavram seti ile birbiri ile uyuşmayan ve bütünleşemeyen tasarım müdahalelerine çözüm olarak “bütünleşik süreklilik” kavramı kullanılmıştır. Bütünleşik süreklilik farklı biçimlerde ele alınabilecek olsa da bu çalışma, kavramı mekânın fiziksel nitelikleri üzerinden ele almıştır. Fiziksel mekândaki bütünleşik sürekliliği sağlamak için de Gestalt ilkeleri yol gösterici niteliktedir. Gestalt ilkeleri ve kentsel tasarım ilkelerinin ilişkilendirilmesi ile nitelikli kent mekânı oluşturmada kullanılabilecek ilkeler elde edilmiştir. Bu kuramsal çerçeve ile bir kıyı kenti olan Mersin'deki Mezitli ilçesinin vitrini konumundaki Viranşehir Mahallesi kentsel kıyı alanı değerlendirilmiştir. Öncelikli olarak Viranşehir kıyı alanı analiz edilmiş ve kıyı alanında gerçekleştirilen müdahaleler incelenmiştir. Bu analizler ve incelemeler doğrultusunda Gestalt ilkeleri ile “süreklilik, bütünleşme, erişilebilirlik ve geçirgenlik” kavramlarına ilişkin sorunlar tespit edilmiştir. “Bütünleşik süreklilik” sağlayarak nitelikli bir mekân oluşturma amacıyla çeşitli öneriler geliştirilmiştir. Bu önerilerin yapılacak olan kentsel tasarım çalışmalarında mevcut müdahalelerin göz önünde bulundurularak nasıl nitelikli bir mekân oluşturulabileceğine dair yol gösterici olacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Kıyı, Gestalt İlkeleri, Süreklilik, Bütünleşme, Tasarım Prensipleri.

Danışman: Doç. Dr. Tolga LEVENT, Mersin Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Mersin.

ABSTRACT

Integrated Design of Urban Coastal Areas: Viranşehir Coastal Area

In the historical process, coastal areas have been the areas where communities first settled and used extensively for different socio-economic reasons. Being the interface between land and sea, coastal areas have special characteristics and are generally the most attractive areas of cities. Because of their natural, social, cultural, economic and environmental aspects, they should be handled differently from an ordinary urban space and therefore they should be specially designed. However, finding incompatible and non-integrating parts of coastal areas designed with different priorities is the biggest challenge in front of this urban design process. In this thesis, the factors that prevent the integration of design interventions to the shore were examined, it was determined that different interventions, even if they produced a qualified space in themselves, created parts that did not match and did not integrate with each other, and general design principles were tried to be established for how these parts would be integrated.

In this context, primarily the dimensions of urban design that Carmona deals with are examined. While the dimensions of urban design determine the principles to be used in understanding the urban space and improving the quality of the space, urban design guides have been evaluated as a tool in applying these principles. In order to understand how to increase the spatial quality of coastal areas, the principles related to the physical qualities of the space, which urban design guides care about, are emphasized. Urban design guides allow the development of design principles for the designs to be made in the space by analyzing the identity of the space correctly. While selecting the urban design guides evaluated in this study, guides based on urban coastal areas were preferred. The concept of "integrated continuity" has been used as a solution to the design interventions that do not match and cannot be integrated with the concept set formed from the dimensions of urban design. Although integrated continuity can be handled in different ways, this study deals with the concept through the physical characteristics of the space. Gestalt principles are also guiding in order to ensure the integrated continuity in the physical space. By associating Gestalt principles and urban design principles, principles that can be used in creating a qualified urban space have been obtained. With this theoretical framework, the urban coastal area of Viranşehir District, this is the showcase of Mezitli district in Mersin, which is a coastal city, has been evaluated. First of all, the coastal area of Viranşehir was analyzed and the interventions carried out in the coastal area were examined. In line with these analyzes and investigations, problems related to Gestalt principles and the concepts of "continuity, integration, accessibility and permeability" have been identified. Various suggestions have been developed in order to create a qualified space by providing "integrated continuity". It is thought that these suggestions will be a guide on how to create a qualified space by considering the existing interventions in urban design studies.

Keywords: Urban Coast, Gestalt Principles, Continuity, Integration, Design Principles.

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Tolga LEVENT, Department of City and Regional Planning, Mersin University, Mersin.

TEŞEKKÜR

Hem lisans eğitimim boyunca hem de tez çalışmamın hazırlık sürecinde emek ve katkılarıyla bana destek olan kıymetli hocam Doç. Dr. Tolga LEVENT'e teşekkürlerimi sunarım. Tez jürimde bulunmayı kabul eden, bilgi birikimleri ile tez çalışmamı geliştirmemde katkı sunan hocalarım; Doç. Dr. Yener BAŞ'a ve Dr. Öğr. Üyesi Bilge ÇAKIR'a teşekkür ederim.

Tüm eğitim hayatım boyunca yanımda olan ve bana destek olan değerli babam Abdurrahman BEDİRHANOĞLU, annem Taybet BEDİRHANOĞLU'na ve her konuda yanımda olduklarını bildiğim ağabeylerim İdris BEDİRHANOĞLU, Mesut BEDİRHANOĞLU, Bedirhan BEDİRHANOĞLU, Bedri BEDİRHANOĞLU, Saruhan BEDİRHANOĞLU, Süleyman BEDİRHANOĞLU'na teşekkür ederim.

Ayrıca tez çalışmamda desteklerini esirgemeyen Mezitli Belediyesindeki yöneticilerime, iş arkadaşlarıma ve stajyerlerime teşekkür ederim.

Son olarak yüksek lisans eğitimim boyunca yanımda olan, bilgi birikimiyle bana her zaman destek olan ve benimle birlikte emek veren değerli eşim Taner AKKUŞ' a teşekkür ederim.



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇ KAPAK	i
ONAY	ii
ETİK BEYAN	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ	x
1. GİRİŞ	1
HİPOTEZ	2
KAPSAM	2
2. PROBLEM TANIMI	4
2.1. Kıyı Kenti Tanımlanması	4
2.2. Kıyının Ele Alınması; Sınıflandırılması ve Farklılaşması	4
2.3. Kıyı Mekânının Tasarımında Tarihsel Süreçlerin Etkisi	5
2.3.1. Dünyanın Farklı Kentlerindeki Kıyı Alanlarındaki Tarihsel Süreçler	6
2.3.1.1. Minhang Kıyı Yenileme Projesi	7
2.3.1.2. Boston Charles Irmağı	8
2.3.1.3. Tokyo Kıyı Alanı	8
2.3.1.4. Sidney Kıyı Alanı	9
2.3.1.5. Barselona Kıyı Alanı	10
2.4. Kıyıya Yapılan Tasarım Müdahalelerinin Bütünleşmesini Engelleyen Faktörler	12
2.4.1. Tarihsel Süreç	12
2.4.2. Kullanımlar	15
2.4.3. Kentsel Yapılı Çevrenin Oluşumunda İdari Sınırlar ve Aktörler	16
2.4.4. Mevzuat	17
3. TEORİK ÇERÇEVE	18
3.1. Kentsel Tasarım Boyutları	18
3.2. Kentsel Mekânın Tasarım Boyutlarının Ele Alınması	19
3.3. Gestalt ve Tasarım İlkelerinin İlişkilendirilmesi ile Nitelikli Kent Mekânı Oluşturma	24
4. KENTSEL TASARIM REHBERLERİ	29
4.1. Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabı	29
4.2. Kıyı Alanlarına İlişkin Tasarım Rehberi Örnekleri	32
4.2.1. Bozcaada Kentsel Tasarım Rehberi Taslağı	32
4.2.2. Rize Kentsel Tasarım Vizyonu	34
4.2.3. Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlanması, Çatı ve Sokak Ara Yüzleri	37
Sağlıklaştırma Kentsel Tasarım Projeleri	
4.2.4. Kartal Kentsel Tasarım Rehberi	39
4.2.5. Peterborough Kentsel Tasarım Rehberi	42
4.2.6. San Francisco Kentsel Tasarım Rehberi	46
4.2.7. Hong Kong Kentsel Tasarım Rehberi	48
5. ALAN ANALİZİ	59
5.1. Mersin Kentsel Kıyı Bölgesi	59
5.1.1. Kazanlı Doğal Kıyı Alanları	60
5.1.2. Arıtma Tesisi ve Sanayi	60
5.1.3. Balıkçı Barınağı ve Ticari Bölge	61
5.1.4. Serbest Bölge ve Liman	61
5.1.5. Atatürk Parkı	62
5.1.6. Askeriye	62
5.1.7. Marehan-Hilton Otel	62

	Sayfa
5.1.8. Hilton Otel-Yat Limanı (Marina)	63
5.1.9. Yat Limanı (Marina)	63
5.1.10. Rekreasyon Alanı (Marina-Babil Kavşağı)	64
5.1.11. Viranşehir Kıyı Alanı	65
5.1.12. Sit Alanı	65
5.1.13. İkinci Konut	66
5.1.14. Askeriye	66
5.1.15. İkinci Konut-2	66
6.MEZİTLİ İLÇESİ, VİRANŞEHİR MAHALLESİ KIYI ALANINA YÖNELİK KENTSEL TASARIM İLKELERİ	68
6.1. Viranşehir Sahilinin Tarihi ve Mekânsal Gelişimi	69
6.2. Çalışma Alanında Hazırlanan Projeler	71
6.3. Çalışma Alanının Genel Özellikleri ve Alana İlişkin Tespitler (Viranşehir Kıyı Alanı Mekânsal Analiz)	75
6.4. Viranşehir Kıyı Alanında Tespit Edilen Sorunlar ve Öneriler	89
6.4.1. Süreklilik (Biçimsel Çeşitlilik ve Algılanabilirlik)	90
6.4.2. Bütünleşme (Etkileşim ve Aktivite)	95
6.4.3. Erişilebilirlik (Hareketlilik)	100
6.4.4. Geçirgenlik (Görsel Uyum ve İşlevsel Uyum)	103
7. SONUÇ	108
KAYNAKLAR	112
ÖZGEÇMİŞ	117

TABLÖLAR DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 2.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Kent Kıyı İlişkileri	5
Tablo 4.1. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Genel Özellikleri	56
Tablo 4.2. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Tasarım İlkelerine Göre Analizi	57
Tablo 6.1. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Tasarım İlkelerine Göre Hazırlanan Analiz Matrisinin Viranşehir Kıyı Alanında Uygulaması	90



ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 2.1. Minhang Kıyı Yenileme Çalışmaları-Kavramsal Şema	7
Şekil 2.2. Boston- Charles Irmağı Kıyı Kullanımı	8
Şekil 2.3. Tokyo Kıyı Kullanımı	9
Şekil 2.4. Sidney Kıyı Kullanımı	10
Şekil 2.5. Barselona Kıyı Kullanımı	11
Şekil 2.6. Kıyı Kent İlişkisini Engelleyen Ulaşım Kararları	12
Şekil 2.7. İzmir Kıyı Alanının Tarihsel Dönemleri	13
Şekil 2.8. Kıyı Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim Şeması	15
Şekil 3.1. Mekân Oluşumu İçin Gereken Temel Bileşenler	19
Şekil 3.2. Süreklilik Kavramının Peyzaj Öğeleriyle Sağlanması	20
Şekil 3.3. Süreklilik Kavramının Peyzaj Öğeleriyle Sağlanması	21
Şekil 3.4. Kıyı Alanlarında Bloklar Arası Geçirgenlik Kavramı	22
Şekil 3.5. Bütünleşik Süreklilik Kavramlarının Birbiriyle İlişkilendirilmesi	23
Şekil 3.6. Gestalt İlkeleri	25
Şekil 3.7. Gestalt ve Kentsel Tasarım İlkelerinin İlişkilendirilip Nitelikli Kent Mekânı Oluşturma	26
Şekil 4.1. Bozcaada Kıyı Alanı	33
Şekil 4.2. Rize Kıyı Alanı	34
Şekil 4.3. Rize Kentsel Tasarım Vizyonu	36
Şekil 4.4. Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Örneği	37
Şekil 4.5. Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Rehberi Uygulama Bölümleri	38
Şekil 4.6. Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Stratejileri	39
Şekil 4.7. Kartal Kentsel Tasarım Projesi	40
Şekil 4.8. Bloklar Arasında Geçirgenlik	40
Şekil 4.9. Kartal Kentsel Tasarım Çerçevesi	41
Şekil 4.10. Peterborough Kentsel Tasarım Projesi	43
Şekil 4.11. Peterborough Şehir Merkezi ve Kentin Doğusu	44
Şekil 4.12. Peterborough Kentsel Tasarım Projesi Yaya Köprüleri	45
Şekil 4.13. Peterborough Vitrin Konsepti	45
Şekil 4.14. San Fransisco Kentsel Tasarım Projesi	47
Şekil 4.15. Hong Kong Kıyı Alanı Kullanımları	49
Şekil 4.16. Hong Kong Kıyı ve İç Kesim Arasındaki Koridorlar	50
Şekil 4.17. Hong Kong'da Kıyıya Erişilebilirliği En Üst Düzeye Çıkarmak	51
Şekil 4.18. Hong Kong'da Açık Alanda Odak Noktası Özelliği	52
Şekil 4.19. Hong Kong'da Yayaları Açık Alana Yönlendirmek İçin Görsel Bağlantı	52
Şekil 4.20. Hong Kong'da Güvenli, Temiz ve Erişilebilir Yaya Ortamı	53
Şekil 4.21. Yol Tabelası Karmaşasından Kaçınmak	54
Şekil 5.1. Mersin Kıyı Alanı Alt Bölgeleri	59
Şekil 5.2. Kazanlı Planlama Bölgesi	60
Şekil 5.3. Kent Merkezi Kıyı Alanı	61
Şekil 5.4. 1960'lı Yıllarda Liman İnşası Sırasında Kıyıda Başlayan Dolgu, 1970'li Yıllarda Atatürk Parkı	62
Şekil 5.5. Marehan-Hilton Otel Alt Bölgesi	63
Şekil 5.6. Marehan-Mezitli Deresi Arasındaki Bölge	63
Şekil 5.7. Marina	64
Şekil 5.8. Soli-Pompeipolis Arkeolojik Sit Alanının Genel Görüntüsü	65
Şekil 5.9. Soli-Pompeipolis Arkeolojik Sit Alanını Çevresinde Yüksek Katlı Yapılar	66
Şekil 6.1. Viranşehir Kıyı Alanı Kullanımlar	68
Şekil 6.2. Viranşehir Sahilinin Tarihsel Değişimi	69
Şekil 6.3. Viranşehir Mahallesi Enerjisa Kurumu Aydınlatma Çalışması ve Sokak Aydınlatma Elemanı Örneği	71
	72

Şekil 6.4. Bisiklet Güzergâhı	72
Şekil 6.5. Kıyı Alanı Boyunca Bisiklet Yolu – Gündüz ve Akşam Saatlerinden Görüntüler	72
Şekil 6.6. Mezitli Deresi Boyunca Bisiklet Yolları	73
Şekil 6.7. Evden Okula Güvenle Pedalla Projesi	74
Şekil 6.8. Viranşehir Mahallesi Kerim Avşar Parkı Önünde Bulunan Plaj Alanı	75
Şekil 6.9. Menderes Mahallesi Soli Pompeipolis Parkı Önünde Bulunan Plaj Alanı	76
Şekil 6.10. Çalışma Alanı Viranşehir	78
Şekil 6.11. Kıyı Alanındaki Konut Alanlarının Kat Yükseklikleri	79
Şekil 6.12. Kıyı Alanındaki Konut Alanlarının Bahçe Kullanımları, Otopark Alanları	80
Şekil 6.13. Kıyı Alanındaki Yapıların Zemin Kat Kullanımı	81
Şekil 6.14. Kıyı Alanında Yapılan Projelerde Belirlenen Zemin Malzemeleri	82
Şekil 6.15. Ağaç Grupları	83
Şekil 6.16. Aydınlatma, Kent Mobilyaları, Ağaç Varlığı	84
Şekil 6.17. Sentez Şeması	85
Şekil 6.18. Çalışma Alanından Alınan Kesitler	86
Şekil 6.19. Çalışma Alanından Alınan 1 Numaralı Kesit	86
Şekil 6.20. Çalışma Alanından Alınan 2 Numaralı Kesit	87
Şekil 6.21. Çalışma Alanından Alınan 3 Numaralı Kesit	87
Şekil 6.22. Çalışma Alanından Alınan 4 Numaralı Kesit	88
Şekil 6.23. Çalışma Alanının Bütünleşik Süreklilik Bağlamında İncelenmesi	91
Şekil 6.24. Alandaki Bisiklet Yolları Farklılıkları	91
Şekil 6.25. Alandaki Kullanım ve Malzeme Farklılıkları	92
Şekil 6.26. Mezitli Dere Kenarı Tasarımı ve Bisiklet Yolları Arasındaki Bağlantısızlık	92
Şekil 6.27. Bisiklet Yollarının Bağlantısızlığı	92
Şekil 6.28. Soli Pompeipolis Parkı Girişi	93
Şekil 6.29. Alanda Tespit Edilen Zemin Farklılıkları	94
Şekil 6.30. Cephe Tasarımlarının Birbirinden Farklılaşması	94
Şekil 6.31. Mavi Renkli Koruyucu Set	96
Şekil 6.32. Birbirini Tamamlamayan Ulaşım Aksları	96
Şekil 6.33. Alanda Bütünleşmeyen Yol Aksları	97
Şekil 6.34. Alanın Doğusunda Bulunan Halk Plajı	97
Şekil 6.35. Soli-Pompeipolis Parkı Kıyı Alanını Sınırlandırması	97
Şekil 6.36. Soli-Pompeipolis Parkı Kıyı Alanı İle Bağlantısızlığı	98
Şekil 6.37. Spor Alanı	98
Şekil 6.38. Barış ve Kardeşlik Parkı	98
Şekil 6.39. Pasif Yeşil Alanlar	99
Şekil 6.40. Alandaki Yeşil Alanların Birbiriyle Olan Bağlantısızlığı	99
Şekil 6.41. Atıl Alanlar	101
Şekil 6.42. Taşıt, Yaya ve Bisiklet Yolu	101
Şekil 6.43. Çelik Köprü ve Kullanıcılar	102
Şekil 6.44. Bisiklet Park Alanı	102
Şekil 6.45. Çocuk Oyun Alanının Peyzaj Öğeleri İle Sınırlandırılması	102
Şekil 6.46. Alanda Bulunan Çıkmaz Sokaklar	104
Şekil 6.47. Yol Kenarına Park Eden Araçlar	104
Şekil 6.48. Eski Tasarım İzleri	105
Şekil 6.49. Alanda Bulunan Aydınlatma Elemanları	105
Şekil 6.50. Alanda Bulunan Kent Mobilyaları	106
Şekil 6.51. Levhalar ve Çöp Kutuları	106
Şekil 6.52. Atıl Alanlar	107
Şekil 6.53. Kıyı Boyunca Geçirgen Olmayan Bir “Duvar” Oluşturulmasından Kaçınmak	107
Şekil 6.54. Geçirgen Yapılar	

1. GİRİŞ

Okyanus, deniz, göl ve nehirlerle kıyısı olan kentler için kıyı, o kentin tanımlanması ve dikkat çekiciliğinin artırılması açısından önemli bir faktördür. Tarih boyunca kıyı alanları insanlık için önemli alanlar olmuştur. Suyun sunduğu avantajlarla kıyı kenti kara kentinden daha farklı ve daha hızlı gelişmiştir (Kılıç, 1999). Böylesi kentlerde kıyı aynı zamanda önemli bir kimlik bileşenidir.

Kıyı kentlerinin bu hızlı gelişimi ile artan nüfus kıyı alanlarına olan baskıyı artırmış, kıyı alanlarının doğal yapısının zarar görmesine neden olmuştur. Kıyı alanları öncelikle konut ve ticari kullanımının yoğun olarak geliştiği alanlar iken, önemli bir ulaşım alternatifi oluşturduğu için sanayileşme dönemlerinde sanayi alanları olarak da kullanılmıştır. Sanayi alanlarının kıyı alanlarını terk etmeye başlaması ve kentin çeperinde yer seçmesi ile kıyı alanlarında turizm gelişmiş, kıyı alanları ekonomik olarak daha da değer kazanmıştır (Uçlar, 2012).

Kıyı alanları kentin vitrini konumunda olup, kentsel tasarım müdahaleleri yapılmak istendiğinde ilk akla gelen konumlar olmuşlardır. Bu müdahaleler farklı önceliklere bağlı olarak gelişmiş ve bu neden ile kentin stratejik noktalarından olan kıyı alanlarını bütüncül bir tasarım anlayışı ile ele almak çoğu zaman mümkün olamamıştır. Kentsel tasarım müdahaleleri, bağlam ile güçlü bir ilişki kuramayan bir çerçevede, parçalı/noktasal bir mantıkla ele alınmış, kendi içinde başarılı olan müdahaleler olsa bile bütüncül olarak düşünülmediği ve tasarlanmadığı için ortaya çıkan fiziksel çevre nitelikli olamamıştır. Oysaki kıyı alanları için hazırlanan projelerin bütüncül bir çerçeveden ele alınması ve kıyının doğal yapısı, sosyo-kültürel bileşenleri ve mevcut yapılara/tasarımlara uyumluluk göstermesi önemlidir (Kılıç, Akın ve Koç, 2014).

Bu çalışma, birbirleriyle uyumlu olmayan ve bütünleşemeyen bu kentsel tasarım müdahaleleri nedir, nasıl ele alınabilir ve nasıl uyumlu hale getirilebilir soruları üzerinde durmakta; kentsel kıyı alanlarında yapılmış olan, uyumsuz ve bütünleşemeyen tasarım müdahalelerin sorunlarını ortaya koymayı ve bu müdahaleleri uyumlu hale getirmeye olanak sağlayacak kentsel tasarım ilkelerini belirlemeyi amaçlamaktadır.

HİPOTEZ

Farklı önceliklere göre gerçekleştirilen iki farklı tasarım müdahalesi yan yana veya üst üste gelerek uyumsuzluklar ortaya çıkarmakta ve bütünleşmemektedir. Bu uyumsuzlukların giderilmesi için söz konusu müdahaleleri/tasarımları bütünleştirmek ve dolayısı ile daha nitelikli kentsel çevreler elde edebilmek için yeni ve yenilikçi kentsel tasarım ilkelerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ilkeleri kentsel tasarımın tüm boyutları ile ilişkili olarak ele almak mümkün olsa da, bu ilkelerin üretilmesinde dikkat edilmesi gereken boyut görsel boyut başta olmak üzere morfolojik boyut ve algısal boyuttur.

KAPSAM

Bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm çalışmanın giriş kısmıdır. Bu bölümde ilk olarak çalışmanın amacı ve hipotezleri ortaya konulmuş, sonrasında çalışmanın kapsamı açıklanmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise çalışmanın problemi ortaya koymak amacıyla ilk olarak kıyı kavramı, kıyı alanlarının farkı kullanımı, tarihsel süreç içerisinde farklı kıyı kullanımları belirtilmiş, dünya ve Türkiye kentlerinde ekonomik, sosyal, kültürel olarak kıyı alanlarına yapılan müdahaleler tarihsel olarak irdelenmiştir. Bu örneklerle kıyıların yaşadığı değişim durumu ve bu değişimlerin tasarıma etkisi ele alınmıştır.

Üçüncü bölüm yazın taramasına dayalı yapılan araştırmaya dayanmaktadır. Bu araştırmada, konuyla ilgili olarak hazırlanmış tez çalışmaları ve makaleler incelenmiştir. Ancak, yazında kamusal alanlar için kentsel tasarım boyutlarını inceleyen çalışmalara yer verilirken, kentsel tasarım boyutlarını Gestalt ilkeleri ile ilişkilendirip kentsel mekânı analiz eden, kıyı alanlarında yapılan tasarım müdahalelerinin oluşturduğu sorunları irdeleyen çalışmaların sayısının sınırlı olduğu görülmüştür. Bu gerekçe ile bu bölümde kıyı alanında kentsel tasarım boyutları tartışılmış, kentsel tasarım boyutlarını ele alan kavramlardan belirli ilkeler elde edilip bunların alt kavramları belirlenmiştir. Gestalt ilkelerinin de yardımıyla, tüm bu kavram setinden problemi çözümleyecek kavram olan “bütünleşik süreklilik” kavramına ulaşılmıştır.

Dördüncü bölümde dünyada ve Türkiye’ de kıyı alanlarına sahip kentler için hazırlanan kentsel tasarım vizyonları ve rehberleri incelenmiş ve bu rehberlerin esas aldığı temel ilkeler irdelenmiştir. Bu bölüm kıyı alanlarında kentsel tasarımın nasıl ele alındığı, hangi noktalara dikkat edildiği konusunda ipuçları vermektedir.

Beşinci bölümde ise genel olarak Mersin kıyıları incelenmiş, Mersin’ de kentsel kıyı alanlarının süreçler ve niteliklere göre nasıl alt bölgelere ayrıldığı açıklanmıştır. Bu alt bölgeler kendi içinde değerlendirilmiş kamusal açıdan kente değer katan belirli bir bölgeye –Viranşehir kıyı alanına- odaklanılmış ve bu bölgeye ilişkin gözlemlere ve yazın araştırmasında belirlenen ilkeler çerçevesinde detaylı analizlere yer verilmiştir. Analiz çalışması yapılırken Viranşehir kıyı alanına yapılan

müdahalelerle ilgili belediye ve diğer bağlantılı kurumlardan gerekli veriler toplanmıştır. Tüm bu verilerle alanda yapılan gözlemler, Google Earth yazılımından elde edilen görüntüleri, Netcad ve AutoCAD programları kullanılarak bir arada değerlendirilmiştir. Böylece Viranşehir kıyı alanında mevcut müdahaleleri bütünleştirecek kentsel tasarım ilkeleri ortaya koyulmuştur.

Sonuç bölümü, Türkiye’de kentlerin birbiri ile uyumsuz ve bütünleşemeyen parçalardan oluştuğu ve bu parçaların uyumunu ve bütünleşmesini bir tasarım problemi olarak ele almanın neden gerekli olduğunu kıyı alanları üzerinden tartışmaktadır. Bu bölümde ayrıca, uyum ve bütünleşmeye yönelik tasarım ilkeleri belirleme üzerine bir değerlendirme yapılmıştır.



2. PROBLEM TANIMI

2.1. Kıyı Kenti Tanımlanması

Dünyanın pek çok ülkesinde su kenarı alanları, diğer alanlardan daha erken bir zamanda gelişmiş ve şehirlerin gelişimi için uygun bir yer haline gelmiştir. Bu şehirlerde kentsel alan ve su arasında kalan ara yüz kentsel kıyı alanlarıdır.

Kentsel kıyı alanları, kendine özgü coğrafi yapısı, ekolojisi, jeomorfolojisi, hareketliliği, çeşitliliği ve sürekliliği, kara ile etkileşimi gibi yönleri ile çok boyutlu sistemlerdir. Ancak bu alanları salt doğal alanlar olarak ele almamak gerekmektedir. Bu alanlar, sosyal ve ekonomik açıdan etkileşim alanlarıdır ve bu nitelikleri kıyı alanlarını kentsel yaşamın önemli bir parçası haline getirmektedir. Kıyı alanlarında gözlemlenen bu etkileşim zamanla kentin bütününe etki ederek kente bir kıyı kenti olma niteliğini kazandırmaktadır (Zucker, 1959).

Kentin kolay algılanabilir, dikkat çekici ve tanımlanabilir olması için; kentin algılanabilir odaklarının ve işlevsel olarak tanımlanabilen bölgelerinin olması ve kenti tanımlayan belirleyici faktörlerin kentli tarafından hissedilebilir olması gerekir (Lynch, 2012).

2.2. Kıyının Ele Alınması; Sınıflandırılması ve Farklılaşması

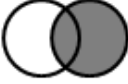
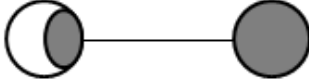
Kıyı alanları tarihsel süreçte toplulukların ilk yerleştikleri, sosyal ve ekonomik olarak öncelikle kullandıkları alanlar olmuştur. Bu yönüyle kentin stratejik noktaları olan kıyı alanları, nüfusun artması, sanayi, turizm gibi etkenler ile birlikte kıyının sunduğu olanaklar sayesinde yoğun kullanım alanları olmuştur (Akköse, 2007).

Doğal kıyı alanlarının tarımsal üretim, maden çıkarımı gibi farklı kullanım şekilleri olsa da insanın şekillendirdiği kentsel kıyı alanları liman, yol gibi çeşitli yapılar ile değiştirilen kıyılardan oluşmaktadır. Kentin ekonomik, sosyal ve kültürel yapısına göre kıyılardaki kullanım türleri de değişmektedir. Genel olarak kıyılar önce su ürünlerinden yararlanma ve ulaşım için kullanılmıştır. Erişilebilirlikten dolayı sanayi kullanımları da kıyıda yer almıştır. Hızlı kentleşme sonucu kentin ferahlama alanlarının tüketilmesi ile kıyı alanları rekreasyon amaçlı olarak tasarlanmaya başlanmış ve deniz dolguları yapılarak alan kazanılmaya çalışılmıştır. Kentsel kıyı kullanımları genel olarak ticaret, rekreasyon ve eğlence alanları, karma kullanımlar, marinalar, konut alanları olarak sınıflandırılabilir (Akyarlı vd., 2002). Ancak kıyı alanları farklı kullanımlar için fırsatlar sunmakla beraber, genellikle gelişme ve yapılaşma baskısı altındadırlar.

2.3. Kıyı Mekânının Tasarımında Tarihsel Süreçlerin Etkisi

Kıyı alanlarındaki farklı parçaların oluşumu kent ve kıyı arasındaki ilişkiye bağlıdır. Kıyı alanları için alınan kararlar değiştikçe kıyı ve kent arasındaki ilişki de bu kararlara göre değişmektedir. Hoyle ve Pinder (1992), süreç içerisinde kıyı-kent ilişkisinin nasıl değiştiğine ilişkin bir şema ortaya koymuşlardır.

Tablo 2.1. Tarihsel Süreç İçerisinde Kent Kıyı İlişkileri, (Hoyle ve Pinder, 1992)

AŞAMA	KENT 	KIYI 	DÖNEM	ÖZELLİKLER
İLK KENT			19. Yüzyıl öncesi Eski ve Orta Çağ	Kent ve kıyı arasında kapalı bir mekan ve sosyal birliktelik
SANAYİ KENTİ			19. Yüzyıl 20. Yüzyıl ortası	Büyüyen ticaret ve endüstri güçlenen liman ve büyüyen kıyı
KIYIDAN GERİ ÇEKİLME			1960=1980	Teknolojik değişim alan gereksinimi ve büyüme
KIYILARIN YENİDEN GELİŞTİRİLMESİ			1970=1990	Terk edilen kıyı ve kıyı gerisindeki alanların yenilenmesi

Hoyle ve Pinder (1992) tarafından geliştirilen bu şemada tarihsel süreç içerisinde kıyı ile olan etkileşim düzeyi görülmektedir (Tablo 2.1.). Kentteki kıyı alanlarının dönüşümü, ekonomik ve kültürel değişimlerle birlikte gündeme gelmiştir. Tarihi süreçte bu değişimlerin tekrar ettiği görülmektedir.

İlk kentte insanlar temel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kıyıda yer seçmişlerdir ve ilk yerleşimler kıyı alanlarında olmuştur. 19. yüzyıl öncesi bu dönemde, kent ve kıyı arasında güçlü bir birliktelikten bahsetmek olanaklıdır. 20. yüzyılın ortalarında kadar olan dönemde, denizin bir ulaşım alternatifi olarak görülmesi ile kıyı alanları sanayi birimlerine ve limanlara terk edilmiştir. Kıyı ekonomik olarak kullanılmaya başlanmıştır. Hoyle ve Pinder (1992), üçüncü dönemi kıyıda geri çekilme dönemi olarak adlandırmaktadır. Bu dönemde, sanayi kentlerinde artan nüfus ile kentler

çeperlere doğru genişlemiş ve geniş alanlara yayılmaya başlamıştır. Bu yayılma kıyı alanlarının göreceli önemini azaltmıştır. Kıyı alanlarının kente yeniden kazandırılması istenilen dönemde ise liman ve sanayi alanları olarak kullanılan bu alanların dönüşümüne ilişkin projeler hazırlanmış olup, bu alanların kente rekreasyon alanı olarak katkı sunması yönünde çalışmalar başlamıştır. Günümüzde de gelişmekte olan ülkelerde bu uygulamalar devam etmektedir.

Hoyle ve Pinder (1992) tarafından hazırlanan şemayı Türkiye kentleri kapsamında yorumladığımızda bazı kentlerde ilk yerleşmelerinin kıyı etrafında olduğu görülmektedir. Bu kentlerin ilk gelişmeye başladıkları dönemde bu kentlerde deniz ile doğrudan bağlantısı bulunmaktadır. 19. ve 20. yüzyıllar arasında sanayileşme ile birlikte kıyıda liman alanları gelişmiştir. I. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan nüfus artışı kıyılarda yoğunluğa neden olmuştur. 1960'lı yıllardan sonra sanayi faaliyetlerine bağlı olarak kentin kıyıdan çekilmesi ile kıyı alanları başka bir sürecin içerisine girmiştir. Bu geri çekilme ile kıyı alanları görece ıssızlaşmıştır. Bunun ardından kıyı alanlarının yeniden ele alınıp yeni gelişim politikaları üretilmesi ihtiyacı doğmuştur. 1970'li yıllarda yoğunlaşan kentlerde rekreasyon amaçlı alanlara ihtiyaç duyulmuş ve bu dönemlerde kıyı alanları bu ihtiyacı karşılamaya yönelik olarak kullanılmıştır. 1990'lı yıllarda ise sanayileşmenin doğurduğu kirlilik ve toplumsal sağlık problemleri nedeniyle kıyılardan geri çekilme başlamıştır. Kıyı alanlarının kirlilettiği işlevlerden arınması, ulaşım sorunları, artan kentleşme ile oluşan rekreasyon alanı ihtiyacı ile kıyı alanlarının yeniden geliştirilmesi amaçlanmıştır. Günümüzde ise kıyı alanları yoğun olarak ulaşım ve rekreatif ihtiyaçlar için kullanılmaktadır.

Kıyı düzenlemeleri zamanla yeni bir kıyı kullanım kültürünü oluşturmaya başlamıştır. Fakat yeniden düzenleme ile deniz dolgu alanlarının genişletilmesi, oluşum sürecinin durmasına ve hatta yeniden başlamasına neden olabilmektedir.

Genel olarak, ülkemizde kapsamlı bir planlama anlayışının olmaması, kıyı alanlarına yapılan müdahalelerde farklı dönemlerde farklı aktörlerin yer alması bu alanların farklı nitelikler ile ve bazen de amaçsızca üretilmesine neden olmuştur. Kıyı alanlarında plansız deniz dolgularıyla alan kazanılması, farklı önceliklerle gerçekleştirilen yapılan müdahalelerin uzun vadeli düşünülmemesi farklı ve uyumsuz tasarımlar ortaya çıkarmıştır (Kılıç, 1999).

2.3.1. Dünyanın Farklı Kentlerindeki Kıyı Alanlarındaki Tarihsel Süreçler

Kıyının tarihsel süreci dünyanın farklı bölgelerinden seçilen örnekler ile incelendiğinde, her ülkenin kıyı alanları için farklı öncelikleri olduğu gibi farklı politikalarının da bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda tarihi süreç içerisinde kıyı alanlarının kullanımları ve kıyıya yapılan müdahaleler dünya örnekleri üzerinden ele alınmış ve birbirinden nasıl farklılaştıkları incelenmiştir. Dünyanın farklı bölgelerinde yakın dönemlerde ve benzer nedenlerle önemini yitiren ve yeniden dönüşen kıyı kentlerini kapsayan Çin, Amerika, Japonya, Avustralya ve İspanya ülkelerinin kıyı kentlerindeki bu süreçler aşağıda açıklanmaktadır.

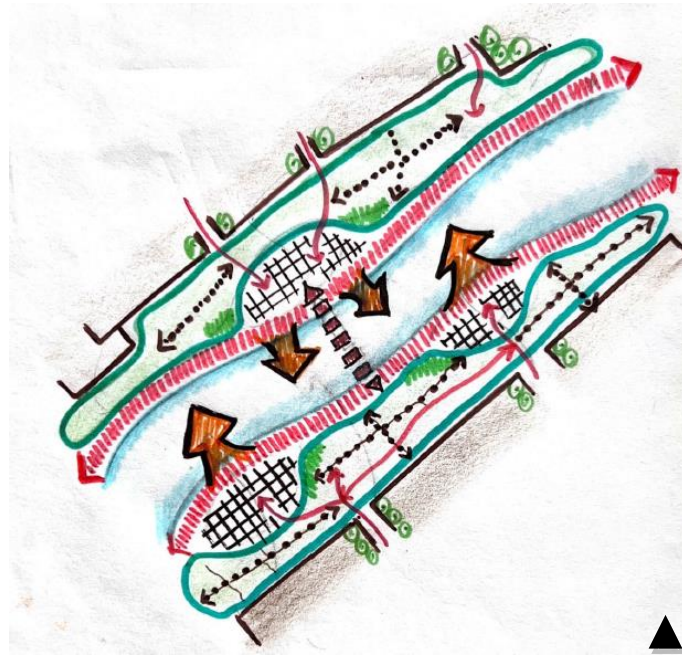
2.3.1.1. Minhang Kıyı Yenileme Projesi

Çin'in Şangay şehrinin Minhang bölgesindeki kamusal alan yenileme projesinin ilk aşaması kıyı alanı yenileme projesidir.

Minhang Kıyı Yenileme Projesi, proje öncesinde sanayi alanları, depolama alanları, işlevsiz yolların bulunduğu, nehir kıyısındaki bakımsız bir kentsel çevreyi iyileştirmek, yaşam kalitesini yükseltmek, güvenli ve çekici bir kentsel ortam haline getirmeyi amaçlamaktadır.

Kentsel mekân kalitesi açısından önemli olan su kenarı Hoyle ve Pinder (1992) tarafından tanımladığı gibi Minhang'da da sanayi alanları için kullanılmış, daha sonra işlevsiz ve bakımsız kalan bu alanların rekreasyon kullanımı ile kentte katılımı sağlanmak istenmiştir.

Bu proje kapsamında, 750 metre uzunluğunda bir rekreasyon alanı önerilmiştir. Bu rekreasyon alanı yaya bağlantılarını artıran, yer duygusu oluşturan ve kentsel çevreyi iyileştiren bir tasarımı ortaya koymaktadır. Kıyı tasarımı, yaya köprüleriyle yeşil alanlarla birlikte, bisiklet ve yaya yolları arasında bağlantılar oluşturmaktadır. Peyzaj öğeleri ile alan dört farklı bölge olarak ele alınmaktadır. Manzaranın iyileştirilmesi ile görsel geçirgenlik artırılmış ve mekâna erişim kolaylaştırılmıştır. Kıyı alanında kafeler, spor alanları ve etkinlik meydanıyla yeni faaliyet alanları tasarlanmıştır.



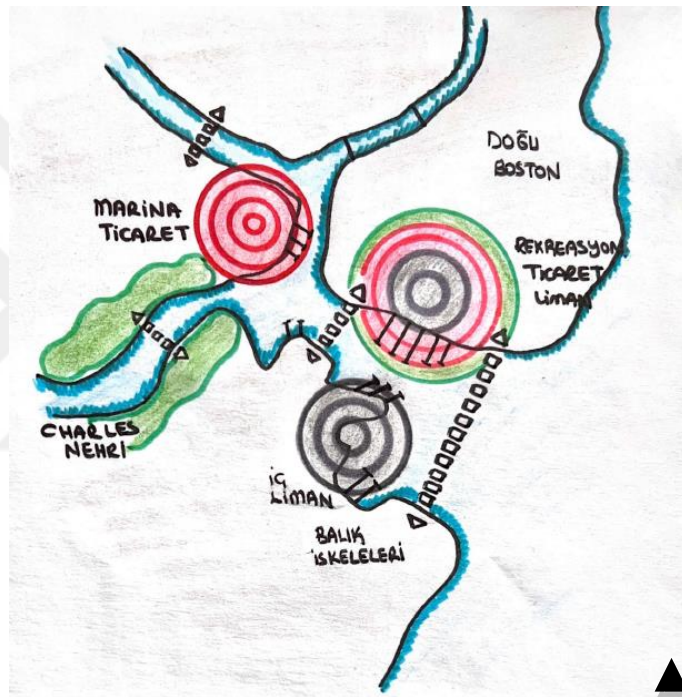
Şekil 2.1. Minhang Kıyı Yenileme Projesi – Kavramsal Şema

(Minhang Kıyı Yenileme Projesi kapsamındaki görsellerden faydalanılarak yeniden üretilmiştir.)

2.3.1.2. Boston Charles Irmağı

Amerika Birleşik Devletlerin de Massachusetts eyaletinin başkenti olan Boston kenti, 1630 yılında Charles Irmağı ve koyu arasındaki alçak yarımada kurulmuştur. Boston eski kenti, yeni iskelelerin yapımı ve bataklık koylarının dolmasıyla kıyı yönünde gelişme göstermiştir (Kırkık, 2010).

Ülkenin önemli limanlarından birine sahip olması nedeniyle Boston uzun süre deniz ticaretinin merkezi olmuştur. II. Dünya Savaşı'ndan sonra Boston limanı ikinci plana düşmüştür. Bu noktadan sonra kıyı ve kentin bütünleşmesini hedefleyen projeler yapılmış, Boston kıyılarında kamusal alan artışı sağlanmak ve karakteristik birimlerin bir araya gelmesiyle oluşan binalara farklı işlevler yüklenerek kıyıda odak noktaları oluşturulmak istenmiştir.



Şekil 2.2. Boston- Charles Irmağı Kıyı Kullanımı (Bireysel olarak üretilmiştir.)

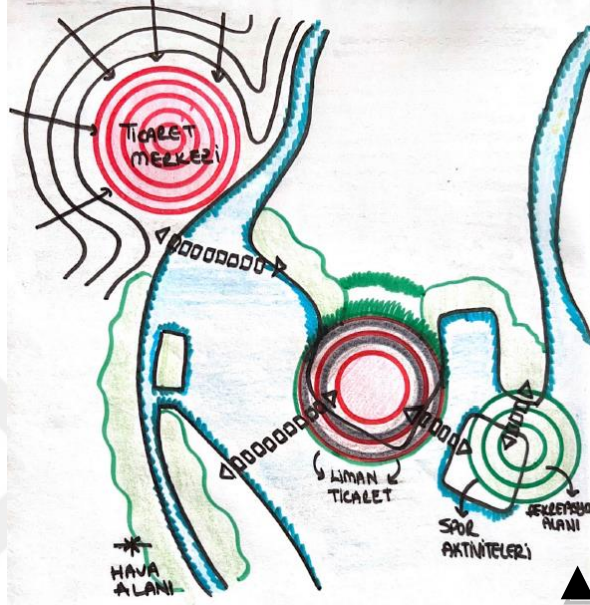
Boston kıyı alanı Hoyle ve Pinder (1992) tarafından üretilen şemaya göre yorumlandığında kentin ilk oluştuğu aşamada kent ve kıyı arasında bir bütünleşme varken, sanayi kenti aşamasına gelindiğinde kıyının liman ve ticari aktiviteler için kullanıldığı görülmektedir. Daha sonra kentin ihtiyaçları doğrultusunda kıyı gerisindeki alanlar yenilenmiştir.

2.3.1.3. Tokyo Kıyı Alanı

Japonya 1950'li yıllarda sanayileşen bir ülkedir. Bu dönemde, Japonya'nın önemli kıyı kentlerinde büyük kentsel projeler hazırlanmıştır. Bu projelerde kentleşmenin oluşturduğu baskının önüne geçmesi amaçlanmıştır. Tokyo kıyı alanı için hazırlanan proje, bu büyük kentsel projelere örnek

bir projedir. Bu proje kapsamında Tokyo kıyı alanı kıyıdan geri çekilme sürecine girmeden önce kıyının aktif kullanımı için çeşitli tasarım ve planlama çalışmaları yapılmıştır.

Tokyo körfezindeki gelişmelerin, kentin ihtiyaçları ve Tokyo'nun kentsel problemlerine çözüm olması amacıyla Tokyo körfezi içinde yeni bir ticari merkez oluşturulması hedeflenmiştir. Bu durum, Tokyo'nun merkezi iş alanında önemli değişimlerin gözlemlenmesine neden olmuş ve merkezi iş alanı ile kentsel kıyı arasında yeni ofis alanları oluşmuştur (Akköse, 2007).

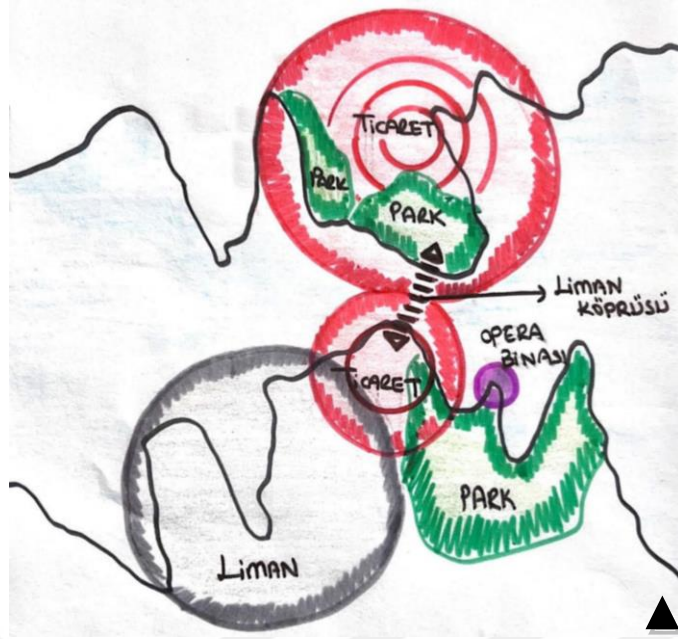


Şekil 2.3. Tokyo Kıyı Kullanımı (Bireysel olarak üretilmiştir.)

Hoyle ve Pinder (1992) tarafından üretilen şemadan daha farklı bir sürece giren Tokyo körfezinde mekân kalitesinin artırılması amacıyla sanayi alanlarında köhneleşme ve işlevsizleşme başlamadan yeni ticaret merkezi yapımı için müdahale edilmiştir.

2.3.1.4. Sidney Kıyı Alanı

Avustralya'nın en gelişmiş kenti olan Sidney kenti kurulmasından itibaren liman ile güçlü bir ilişki içinde olmuştur. Liman köprüsü ve Opera Binası Sidney için önemli kent imgeleridir. Kent merkezinin biçimi liman yerleşimine yansımıştır. Sidney kentinin fiziki gelişimini kamu duyarlılığıyla tarihi, ekonomik ve politik nedenlerle biçimlendirmiştir. Kamu öncelikli bir planlama yaklaşımı ile bu bölgelerde yeni kentsel alanların yaratılması amaçlanmıştır (Akköse, 2007).



Şekil 2.4. Sidney Kıyı Kullanımı (Bireysel olarak üretilmiştir.)

Yapılan projeler ticari ve eğlence faaliyetlerini kapsamakta olup proje alanında yerleşik bir nüfusa yönelik konut alanları bulunmamaktadır. Bundan dolayı alanda perakende faaliyetleri sadece alanı ziyaret edenlere dayalıdır. Yerleşik nüfusun olmamasından dolayı alan geceleri ölü bir alan haline gelmektedir. Bu durum kent ile bağlantıların zayıf olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca alan kent merkezi ile yakın olmasına rağmen alanı çevreleyen otoyol bir kenar oluşturmakta, kent merkezine erişimi zorlaştırmaktadır (Akköse, 2007). Yapılan projeler köhneleşme sürecine engel olsa da kıyı alanında bütünleşme iyi kurgulanmadığı için kent ile bağlantıları zayıftır. Hoyle ve Pinder (1992) tarafından üretilen şemaya göre Sidney kenti kurulmasından itibaren güçlü bir liman varlığına sahip olup, ticari faaliyetlerinin çoğunu kıyı bölgelerinde gerçekleştirmektedir. Kıyı alanındaki liman ve ticari faaliyet alanları terk edilmeden yeni kentsel alan üretim projeleri hazırlanmıştır. Bu projelerle kıyı alanları canlı kamusal alanlar haline getirilmek istense de artan teknoloji ve kentleşme ihtiyaçları doğrultusunda kıyı ile kent ilişkisi güçlü bir biçimde kurgulanamamıştır.

2.3.1.5. Barselona Kıyı Alanı

Barselona, Akdeniz'e kıyısı olan liman şehirlerinden biridir. Limanın önemini yitirmesiyle bölge için canlandırma çalışmaları yapılmıştır. Kentin 19.yy'da İspanya'nın sanayileşmesinde önemi büyük iken, 21.yy'da yeni bir kimlikle yeniden dönüşmüştür (Akköse, 2007). Eski liman bölgesinin dönüşüm sürecinde üç hedef belirlenmiştir. Bunlardan ilki liman alanının kentsel kullanıma açılması, ikincisi liman alana eğlence ve rekreasyon faaliyetlerinin kazandırılması, sonuncusu da liman alanının karakteri korunarak alandan tekrar yararlanmadır.

Barselona kıyı alanlarını kentle ilişkilendirmiş ve kıyı kullanımı ile yaşam kalitesine katkıda bulunmuştur (Uzunali ve Acar, 2020). Uzun bir kıyı alanına sahip olan Barselona’da birçok farklı kullanım ve tasarım mevcuttur. Aynı zamanda kıyı çizgisi ve taşıt yolu arasında geniş bir kıyı bandına da sahiptir (Balçık ve İnceoğlu, 2020).



Şekil 2.5. Barselona Kıyı Kullanımı (Bireysel olarak üretilmiştir.)

Barselona kıyı alanı Hoyle ve Pinder (1992) tarafından hazırlanan şemaya göre değerlendirildiğinde bölgenin 19. yüzyılda sanayinin yoğunlaştığı bir alan olduğu, daha sonrasında bu alanların kentsel kullanıma açılarak rekreasyon faaliyetleri için geliştirildiği söylenebilir.

İncelenen bu kentlerden de yola çıkarak dünyadaki pek çok kıyı kentinin nehir, haliç veya açık bir denizle ilişkisi bulunduğu ifade edilebilir. Sanayi devrimiyle gerçekleşen değişiklikler kentlerin biçimlenmesinde kentin su sınırını kaybetmesine izin vermemiştir. 19. yüzyıl sanayi kentlerinin çoğu su kenarlarında yer seçmiştir. Ancak verilen örneklerde de görüldüğü gibi kentler her zaman aynı dönemde aynı süreçlerden geçmemiştir ve kıyı alanlarının dönüşüm süreçlerinde de farklılıklar oluşmuştur. Kimi teknolojik gelişmelerle dönüşüm geçirirken kimi de sanayi alanlarının kentin dışına gitmesi ile oluşan köhneleşme süreçlerine bağlı bir dönüşüm yaşamıştır.

Farklı kıyı alanlarına süreç içerisinde yapılan müdahaleler ile birbirinden farklı tasarımlar meydana gelmektedir. Her yeni müdahale çevresiyle bütün olarak düşünülmediğinde birbirinden farklı

çevreler oluşabilmektedir. Bu farklılıkların oluşması ile uyumsuzluk ve bütünleşmeme problemi meydana gelmektedir.

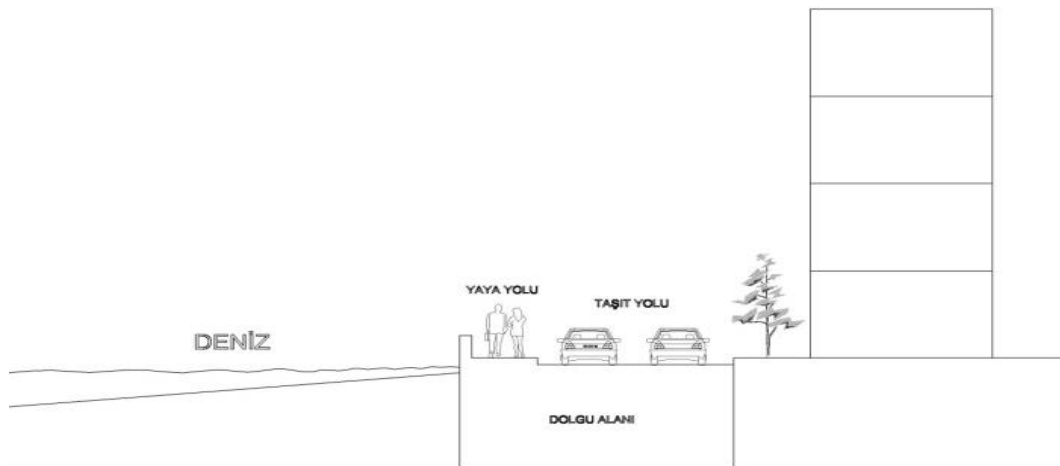
2.4. Kıyıya Yapılan Tasarım Müdahalelerinin Bütünleşmesini Engelleyen Faktörler

Türkiye’ de kıyı alanları için yapılan tasarımları farklılaştıran dört temel neden bulunmaktadır. Bunlar; tarihsel süreç, arazi kullanımı, aktörler ve idari sınırlar ile mevzuattır.

2.4.1. Tarihsel Süreç

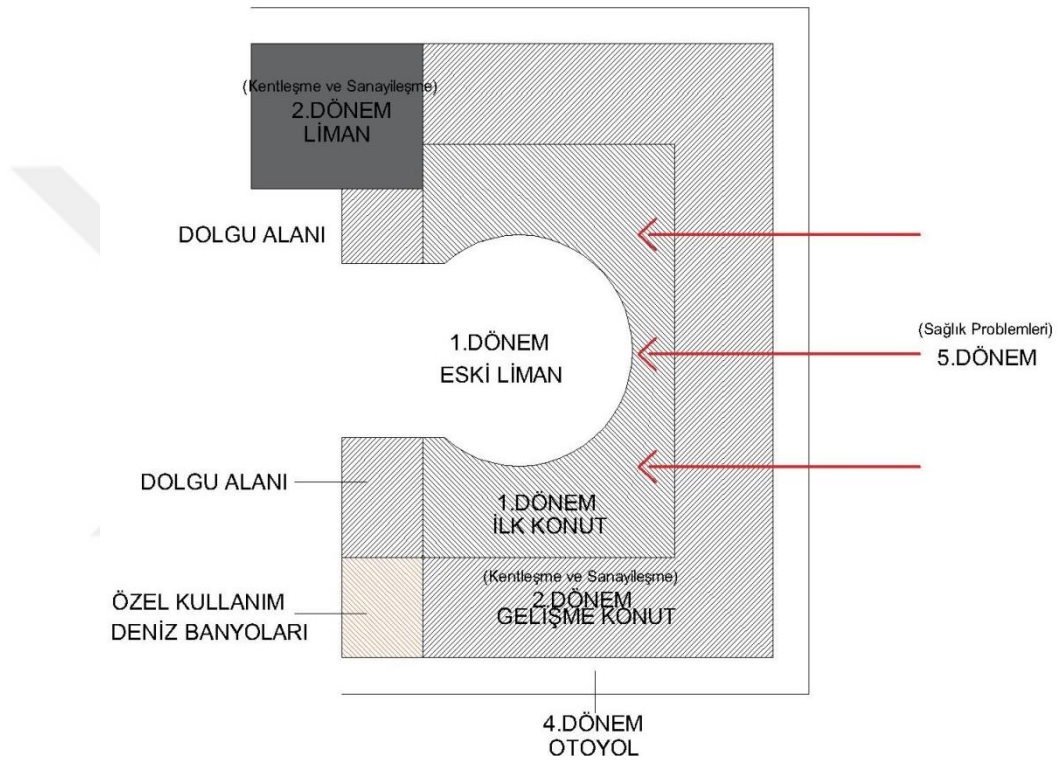
Türkiye için kıyı kentlerinin tarihsel süreci değerlendirildiğinde; kentleşme, geç sanayileşme, turizm, ikinci konut gelişimi, ulaşım ve rekreasyon alanı ihtiyacı kıyının değişimine neden olan etkenlerin başında gelmektedir. Hoyle ve Pinder (1992) tarafından üretilen şemaya göre tarihsel süreç içerisinde her dönem kendi parçalarını üretmiş olup, her dönemin farklı öncelikleri bütünleşme problemini de ortaya koymuştur. Bu doğrultuda Türkiye’deki başlıca kıyı kentlerinin tarihsel süreçleri aşağıda özetlenmiştir.

İzmir: İzmir’de ilk kent iç liman çevresinde kurulmuş olup, 15.yy’da kıyıda deniz banyoları gibi özel kullanım alanları bulunmaktaydı. 15.yy-17.yy arasında ticari faaliyetlerin yoğunlaşması ile kıyıda konut yoğunluğu artmıştır. Kıyı alanına ilk müdahaleler de bu dönemde başlamıştır. 19.yy’da yaşanan sanayileşme ile birlikte yapılan liman ve rıhtım ile yoğunluk artmıştır. 1970 yılında Bayraklı’da denizin doldurulması ile yapılan Altinyol’un geçmesi ile 1-2 katlı konutların yerini apartmanlar almıştır (Güven, 2000). Altinyol projesi ile Altinyol’un hemen doğusundaki depo alanları ve daha da doğuda yer seçmiş konut alanlarından kıyıya erişim olanakları azalmış ve kıyı-kent ilişkisini zayıflatmıştır. Aynı zamanda, söz konusu yol ve kentsel işlevler, körfezin kuzeyi ve güneyi arasındaki bağlantılarda sürekliliği azaltmıştır.



Şekil 2.6. Kıyı Kent İlişkisini Engelleyen Ulaşım Kararları (Atay,1978 çalışmasından faydalanılarak üretilmiştir.)

1980 yılı sonrasında kentin mekânsal yayılımı artmış, buna bağlı olarak ulaşım alt yapılarının gelişmesi gündeme gelmiştir. Bu yeni alt yapılar ile erişilebilirlik ve kıyıya yönelimler de artmıştır. 1989-1997 arasında yapılan İzmir-Çeşme otoyolu ile kent kıyıdan uzaklaşmıştır. 2000’li yıllarda ise kentte artan yoğunluk nedeniyle kentin ferahlama alanları kalmamış ve kıyıda deniz dolgusu yapılarak bu sorun çözülmeye çalışılmıştır. İzmir kenti kıyısı günümüzde liman, rekreasyon, ulaşım, askeri kullanımlar ve altyapı tesisleri gibi işlevlerle kullanılmaktadır. Rekreasyon alanı ihtiyacını karşılamak amacıyla kentin çeşitli noktaları için kentsel tasarım projeleri hazırlanmış olup, kıyı alanı kullanım düzeylerinin artırılması hedeflenmiştir.



Şekil 2.7. İzmir Kıyı Alanının Tarihsel Dönemleri (Atay,1978 çalışmasından faydalanılarak üretilmiştir.)

Farklı dönemlerde liman, sanayi alanı, askeri alan, konut alanı, ticari alan, arıtma, doğal koruma alanları gibi farklı kıyı kullanım kararları verilmiş ancak bu kullanım kararları birbiriyle bütünleşmemiştir.

Antalya: İlk yerleşimin Kalekapısı çevresinde başladığı Antalya’da kentleşme süreci sanayileşmenin başlamasıyla, 1950-1960 yılları arasında kırdan kente nüfus artışı ile 1960-1970 döneminde de turizm politikasıyla ikincil konutların ortaya çıkması ile şekillenmiştir. İkincil konut kooperatifçiliği kıyılardaki arazi rantının yükseldiği bir süreci yaratmıştır. Güney Antalya’nın turizm alanı ilanı ve altyapı çalışmalarının başlaması, yeni liman inşaatının tamamlanması, havaalanı kapasitesinin artırılması, eski liman ve Kaleiçi projesinin uygulamaya konulması, Fethiye-Kaş

yolunun yapılması ve ülke çapında çok önemli bir turistik merkez işlevi yüklenmesi Antalya'yı büyük bir yapılaşma baskısı altına almıştır (Manavoğlu, 2009). Bunların yanında Antalya Kaleiçi'nin batısında ve güneyinde yer alan ve Antalya kıyısının doğal değerleri olan falezler doğal bir engel oluşturmaktadır. Falezler seyir alanı olarak görsel etkileşim sağlasa da fiziksel olarak sınırlayıcıdır. Kıyı ve kent arasındaki ilişkiyi kısmen azaltmaktadır.

1990-2000 yılları arası dönemde turizme dayalı Konyaaltı kıyı düzenlemeleri yapılmış olup, turizm politikaları da geliştirilmeye devam etmiştir (Özer, 2009). Konyaaltı sahilinde kıyı ve kenti ayıran karayolunun etkisini azaltıp kıyı kent ilişkisini güçlendirmek amacıyla yeniden düzenlenmiştir. Bu çerçevede kıyı boyunca kentin kullanımına sunulacak olan rekreatif, kültürel ve sportif aktivite alanları önerilmektedir. Alanda öncelikle belirli odak noktaları oluşturulmuştur. Konyaaltı sahili yüzme amaçlı kullanılan tek düze bir tasarıma sahip bir bölge niteliğinde iken yapılan yeni tasarım kararları ile alan kullanımı çeşitlenmiş, hareketlilik kazanmış, pek çok işlevi barındıran kamusal alanlar oluşturulmuştur. Taşıt yolunun etkisi azaltılarak yürüyüş ve bisiklet yolları tasarlanmıştır. İnsanların kıyı alanını kullanması amacıyla etkinlik, festival ve açık yeşil alanlara olanak sağlayan meydanlar tasarlanmıştır. Yenilenen kıyı alanı kentin rekreasyon ihtiyacını karşılayarak, kent-kıyı etkileşimin artırmış, kıyı boyunca sürekliliği sağlayarak kentin estetiğine katkıda bulunmuştur (Balçık ve İncoğlu, 2020).

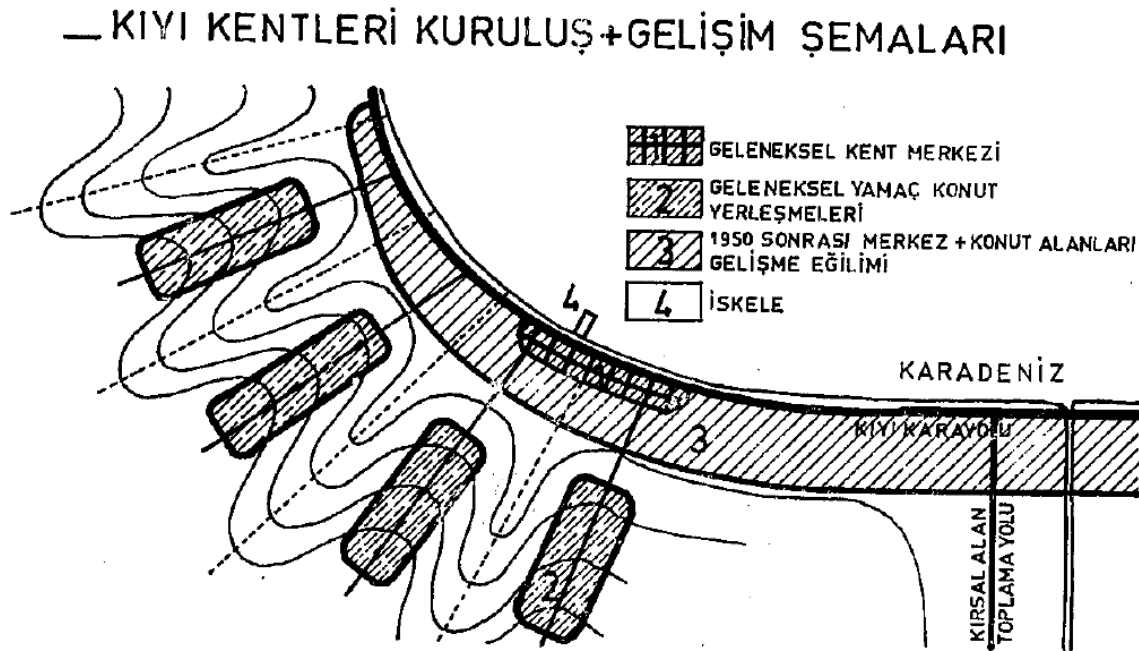
Trabzon: Trabzon, denizin hemen kıyısından oluşmaya başlayan bir kenttir. İlk büyümeye başladığı dönemlerde deniz ile direkt bağlantısı bulunmaktadır. 1960-1970 yılları arasında Karadeniz Sahil Yolu Projesi ile yavaş yavaş denizden uzaklaşmaya başlamıştır. Kentleşmenin kontrolsüz bir şekilde artışı kıyı alanlarının tahribatına neden olmaya başlamıştır. Yapılan sahil projeleri doğal kıyı şeridinin, kumsalların ve kıyı etkinliklerinin büyük oranda yok olmasına neden olmuştur. 2019 yılında dolgu çalışmaları başlatılmıştır. Deniz dolgu yöntemi ile oluşturulan sahil düzenleme projelerinin yapılması da yapım süresi boyunca kentin uzun süre kıyı alanlarından uzaklaşmasına sebep olmuştur (Uzunali ve Acar, 2020).

Alaplı: Batı Karadeniz kıyısında yer alan Alaplı kıyı alanını incelendiğinde; kıyı alanı olmasına rağmen rekreasyon alanı ihtiyacı karşılanmamıştır. Artan rekreasyon ihtiyacının karşılanması amacıyla kıyıda deniz dolgu yapılmıştır. Yapılan bu dolgu çalışması kıyıyı uzun bir süre atıl bırakmıştır. Kıyı alanında yapılan fiziksel değişim kenti sosyal, kültürel ve ekonomik olarak etkilemiştir. Sahil Park Projesi ile kıyı alanı rekreasyon alanı olarak tasarlanmıştır. Fakat hazırlanan kentsel tasarım projesi hayata geçirilmemiştir (Henden, 2018). Kıyı kentlerinin birçoğunda görülen kıyı ve kenti ayıran otoyol problemi Alaplı için de geçerlidir.

Özetlemek gerekirse, Türkiye'de genel olarak kıyı kentlerinde ilk yerleşmelerinin kıyı etrafında olduğu görülmektedir. 1930-1950 yılları arasında sanayileşme hareketleri, 1950-1980 yılları arasında kentleşme hareketleri, aynı dönemde ikinci konutun oluşumu ve gelişimi, 1970lerden sonra

da turizmi teşvik politikalarının etkisi ile dolgu çalışmaları da başlatılarak büyük sahil yolları açılmıştır. Kıyı rekreatif özelliklerini kaybetmiş ve ticari faaliyet yoğunluğuna geçmiştir. Artan rekreatif alan ihtiyacı ile günümüzde ise kıyı alanları yoğun olarak ulaşım ve rekreatif ihtiyaçlar için kullanılmaktadır. Hoyle ve Pinder (1992) tarafından hazırlanan şemaya göre Türkiye kıyı kentlerinin dünya kentleri ile benzer dönemlerden geçtiği görülmektedir. Ancak bu süreçleri Türkiye kıyı kentleri dünya kentlerinin gerisinden takip etmiştir.

Her bölgenin potansiyeli ve ihtiyaçları farklıdır. Ayrıca kıyı alanlarındaki bir başka durum, Şekil 2.8. de görüldüğü gibi tarihsel süreçler içerisinde kent-kıyı ilişkilerinin farklı parçalar üretmiş olması ve bu parçaların farklı anlayışlarla farklı dönemlerde üretilmesi nedeniyle bir bütünleşme probleminin ortaya çıkmasıdır.



Şekil 2.8. Kıyı Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim Şeması (Kaptan, 1978)

2.4.2. Kullanımlar

Kıyı alanları turizm, rekreasyon, ikinci konut, liman, ticaret, sanayi ve diğer ekonomik etkinlikler için fırsatlar sunmakla beraber gelişme ve yapılaşma baskısını da taşımaktadır.

Türkiye’de ikincil konut kullanımı ilk olarak 1950’li yıllarda başlamış, 1960’lı yıllarda gelişme eğilimleri sürdürmüş ve 1980’li yıllarda konut kooperatifçiliği ile birlikte hızlanmıştır. İkincil konutlar halkın kıyıda özgürce faydalanmasını kısıtlayıp doğal sit alanları üzerinde baskı oluşturan etmenlerdendir. İlgili mevzuat hükümlerine uygun inşa edilse bile kıyıyı özel plaj şeklinde kullandıkları için kıyıya erişim açısından engel yaratmaktadırlar.

Kıyıda ticari faaliyetler kıyı alanında kendi özel alanlarını oluşturmaktadır. Kıyıda yer seçen otel, restoran, kafe ve kamusal olarak görünse de ekonomik açıdan belirli bir sınıfa hitap eden

marinalar kıyı ve iç kesimler arasında kopukluk yaratmaktadır (Atakan ve Erdoğan, 2019). Örneğin; İzmir kıyı alanı tarih boyunca farklı özellikleri nedeniyle değişmelere uğramış ve liman, rekreasyon alanları, askeri alanlar, konut ve ticaret alanları gibi farklı bölgelerde yoğunlaşan arazi kullanımları üzerinden farklı amaçlar için kullanılmıştır. Kıyı kullanımına olan talep sürekli olarak artış gösterdiği için, bu talepleri karşılamaya yönelik müdahaleler, özellikle rekreasyon alanı ihtiyacını karşılamak için yapılan dolgu alanları ile, kentin eski kıyı kimliğini kaybetmesine neden olmuştur (Erdoğan, 2012). Bu dolgu alanlarında aktif ve pasif alanlar önerilmiş olsa da, kentin denizle ilişkisi kesintiye uğramıştır. İzmir örneğinde de görüldüğü gibi mekânlar farklı zaman dilimlerinde farklı şekillerde kullanılmaktadır. Mekânı tasarlarlarken mekânın nasıl değişeceğini öngörebilmek, neyin aynı kaldığını ve zaman içinde neyin değiştiğini de anlamak gerekmektedir (Arslan, 2005).

2.4.3. Kentsel Yapılı Çevrenin Oluşumunda İdari Sınırlar ve Aktörler

Metropolitan kentler teknolojik gelişmeler ve sanayileşme ile hızla büyümüş ve yoğun olarak kullanılan alanlar haline gelmiştir. Bu büyümeyi ve yoğunlaşmayı idare etmek için farklı idari sınırlarla bölünmüştür. Bu durum kıyı alanlarının farklı parçalarının farklı idari sınırların içerisinde kalmasına neden olmuştur. Kentlerin farklı idari sınırlar ile bölünmesi genellikle işlevsel bütünlükler ve doğal çevre unsurları (coğrafi yapı ve eşikler) dikkate alınmadan gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda kıyı şehrin geri kalan bölgelerinden daha farklı bir bakış açısıyla değerlendirilmemiş olup, bütüncül bir planlama yaklaşımı da benimsenmemiştir. Her idarenin kendi önceliklerine bağlı olarak gerçekleştirdiği müdahaleler ise ortaya birbirinden bağımsız/bağıntısız parçalar çıkmaktadır. Bu birbirinden bağımsız/bağılantısız parçalar mekânın bir bütün gibi algılanmasını güçleştirmekte ve genel olarak kentsel mekân kalitesini düşürmektedir. Kıyı alanlarında bir ilçeden diğerine geçerken mekândaki tasarım detayları farklılaşmakta ve tasarım öğeleri arasında süreklilik sağlanamamaktadır. İdari sınırlar, bir bütün olan/olması gereken kıyı alanını farklı yönetimlerin farklı kararları ile birbirinden ayırmaktadır.

Kent mekânının oluşumunda merkezi ve yerel yönetimlerin rolü bulunmaktadır. Kentsel mekânın biçimlendirilmesi aktörlere göre de değişkenlik göstermektedir. Öne çıkan aktörler kendi istekleri ve çıkarları doğrultusunda mekânın biçimlenmesine neden olmaktadır. Yerel politikalar belediye sınırları içerisinde kentsel mekâna ilişkin öneriler ve mekânda yapılacak değişiklikler, yöneticiler, meclis üyeleri ve çalışan teknik personelin önerilerine göre şekillenmektedir (Tekel ve Arı, 2013). Her aktörün farklı önceliklerinin bulunması farklı dönemlerde farklı tasarımların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Ülkemizde kıyı alanlarını geliştiren ve biçimlendiren planlama ve tasarım çalışmalarında her yeni aktör tarafından yeni tasarım kararı verilmiştir. Söz konusu tasarımlar; kentin altyapı ve ulaşım, otopark gibi sorunları, park gibi pasif açık alan kullanımlarını içeren deniz dolgu alanlarının, terk edilen sanayi alanlarının planlanmasını ve tasarım uygulamalarını kapsamaktadır (Kılıç, 1999).

2.4.4. Mevzuat

3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin dördüncü maddesinde; sahil şeridi; deniz, tabii ve suni göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan olduğu, iki bölümden oluşan bu alan kullanım amacının ve doğal eşiklere göre belirleneceği belirtilmiştir. Sahil şeridinin birinci bölümü, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen bölümdür ve bu bölümün tümü ile açık alanlar olarak düzenlenmesi, yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme ve yönetmelikte tamamlanan rekreatif alanlardan ve yaya yollarında oluşması gerekmektedir. Tek düze planlamanın gerekçeleri kısmen kıyı mevzuatında yer almaktadır. Mevzuat bu alanlarda ne olması gerektiğini söylemekte fakat nasıl olması gerektiği üzerine açılım sağlamamaktadır. Kıyı alanlarına ihtiyaca göre parçalar eklenirken bütünleşme konusu öncelikli bir konu değildir.

Sonuç olarak, kıyı alanları tasarım müdahalelerinin bütünleşmesini engelleyen faktörler nedeniyle bütüncül tasarım anlayışının takip edilmesini zorlaştırmaktadır. Farklı dönemlerde farklı gerekçelerle ve yaklaşımlarla üretilen kıyı mekânlarının bütünleşememesi ve bu durumun hem mekân algısını hem de mekânın niteliğini düşürmesi problemini ortaya çıkarmaktadır.

3. TEORİK ÇERÇEVE

Kent mekânının detaylı olarak düzenlenmesini sağlayan kentsel tasarım, mekân kalitesinin artırılması ve kentsel mekânın bir bütün olarak algılanması, bütünlük için; kentsel tasarım mekânının çevresiyle birlikte ele alınması, kentsel süreklilik bağlamında mekânın çevresiyle bütünleşmesini sağlayabilmektedir.

Bu bölümde; kentsel tasarım kavramını açıklayan Carmona'nın kentsel tasarım boyutları (Carmona, 2003) ile birlikte mekânın bütününe parçalarını üretmeye çözüm olabilecek Gestalt ilkeleri irdelenecektir. Gestalt ilkelerini kentsel tasarım ilkeleriyle beraber kent formunu anlamının ve yeniden üretmenin/tasarlamanın operasyonel bir aracı haline getirmek, daha sonraki zamanlarda kentsel kıyı alanlarında yapılmak istenen tasarım çalışmalarının kentle ilişkisi güçlü kılacak ve kendi içinde birbiriyle ilişkili mekânlar oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapılmasına olanak sağlayacaktır.

3.1. Kentsel Tasarımın Boyutları

Kentsel tasarımın boyutları Carmona (2003) tarafından aşağıdaki maddeler ile ifade edilmektedir:

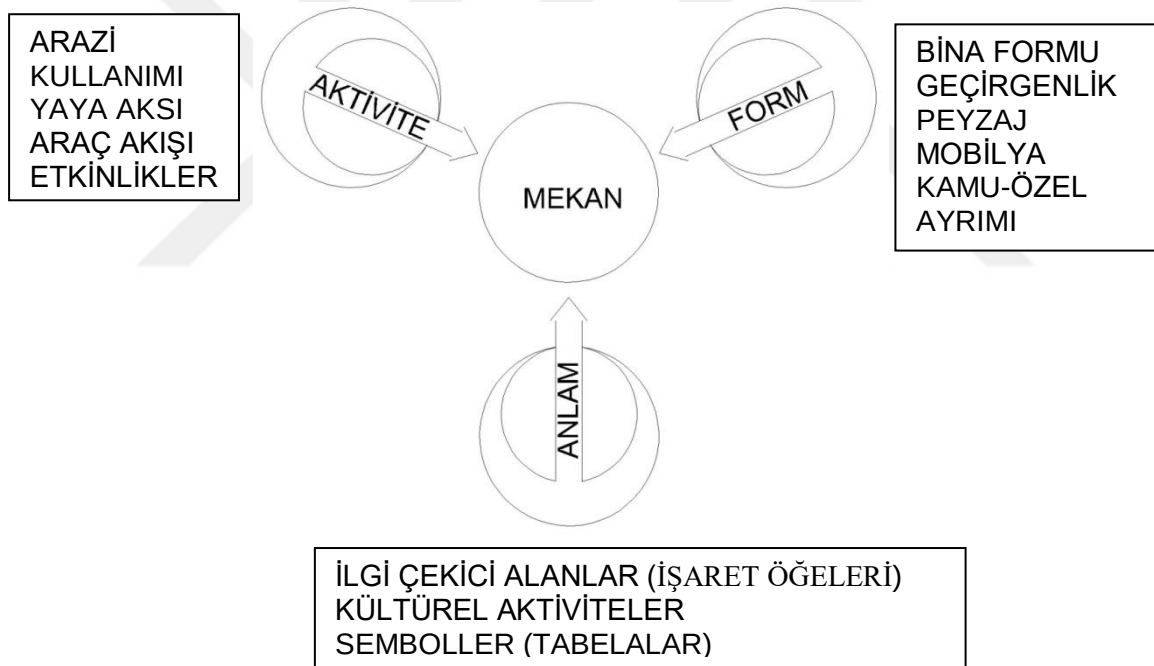
- Görsel Boyut: Kentsel mekânın görsel karakterine katkıda bulunan ana etmenleri ele almaktadır. Mekânın beğenilmesi, kent mekânlarını ve manzaranın görsel niteliklerinin kentsel alanı tanımlayan öğelerin tasarımını ve mimariyi, sert ve yumuşak peyzaj olmak üzere dört temel konuya değinilmiştir. Kent tasarımcılarının, kent mekânına yapılan ilavelerin görsel yönüne yaklaşırken bütünü göz önünde bulundurma gerekliliğini vurgulamıştır.
- İşlevsel Boyut: Mekânların nasıl çalıştığını ve kentsel tasarımcıların nasıl “daha iyi” mekânlar üretebileceğine değinmektedir.
- Algısal Boyut: İnsanların mekânı nasıl algıladığı, değer verdiği, kentsel çevreden çıkardığı anlam ve kentsel çevreye kattığı anlama odaklanmaktadır.
- Morfolojik boyut: Geleneksel kentsel mekândaki değişimi analiz etmeye odaklanmaktadır. Kentsel adaların formu ve ızgara, geçirgen cadde tercihlerini tartışılmıştır.
- Sosyal Boyut: Mekân ve toplum açıkça ilişkili olduğu ve sosyal içerik olmadan 'mekân' düşünülemeyeceği için, toplumun mekânsal bir bileşen olmasını konusunu içermektedir.
- Zamansal Boyut: Zamanla yaşanılır hale gelen mekân kavramı, mekânın nitelikleriyle birlikte daha anlamlı hale gelmektedir. Zaman, döngülerde gerçekleşen değişimi ve ilerici, açılımlı ve geri döndürülemez şekillerde meydana gelen değişimi içermektedir.

Carmona'nın ifade ettiği kentsel tasarım boyutları, bu çalışmada kentsel mekân karakterinin irdelenmesinde hangi bileşenlerle ele alınarak değerlendirileceği bir sonraki bölümde açıklanmaktadır.

3.2. Kentsel Mekânın Tasarım Boyutlarının Ele Alınması

Kentsel çevrenin karakteri sadece mekânsal niteliklerinden değil, aynı zamanda o mekânı tanımlayan sınır ve yüzeylerinin renginden, dokusundan ve detaylarından da kaynaklanmaktadır. Kentsel çevrenin görsel olarak değerlendirilmesinde sadece mekânlara odaklanılmamalı, bunun yanında mekânın sınırlarını oluşturan yüzeylerin renk, doku ve detaylarına da dikkat edilmelidir. Kent tasarımcıları, kent ortamına yapılan ilavelerin tüm bağlamını göz önünde bulundurmalıdır. Binalar, caddeler ve mekânlar, sert ve yumuşak peyzaj ve kent mobilyaları birlikte düşünülmelidir ve tüm bu öğeler, görsel ilgi yaratmak ve yer duygusunu pekiştirmek/geliştirmek için kullanılmalıdır (Arslan, 2005).

İnsanların mekânı önemli ve anlamlı bir yer olarak görmesinde çeşitli bileşenler etkilidir. Bu bileşenler, mekândaki aktiviteler ve aktivitelerin türü, mekânda bulunan öğelerin formu ve niteliği, mekânın ne anlam ifade ettiğidir. Bu bileşenlerin ilişkisini özetleyen şema Şekil 3.1. de görülmektedir.



Şekil 3.1. Mekân Oluşumu İçin Gereken Temel Bileşenler (Carmona, 2003)

Kentsel kıyı alanlarında alanın kalitesini artırmak, nasıl daha iyi yerler oluşturulabileceği, müdahalelerin nasıl bir araya geldiğini anlamak amacıyla kentsel tasarım boyutlarının esas aldığı süreklilik, bütünleşme, geçirgenlik ve erişilebilirlik kavramları ele alınacaktır.

Süreklilik kavramı, alanda ritmik olarak tekrarlanabilen, benzerlik gösteren, yüzeylerin ve formların uyumlu kullanımları gibi niteliklerle tanımlanabilmektedir. Bir bütün olarak dolaşım sistemi mekânları belirli bölgelere ayırmakta ve onları açığa çıkarmaktadır. Bu ayrılmalar sınırları çizmekte, mekânın merkezini ve yüzeyini oluşturmaktadır. Bir dizi imgeler yardımıyla da alanın mekânsal

algısına işaret etmektedir. Bu algının sürekliliği ise, bütüncül bir organizasyon ile sağlanmaktadır (Arisu, 2018).

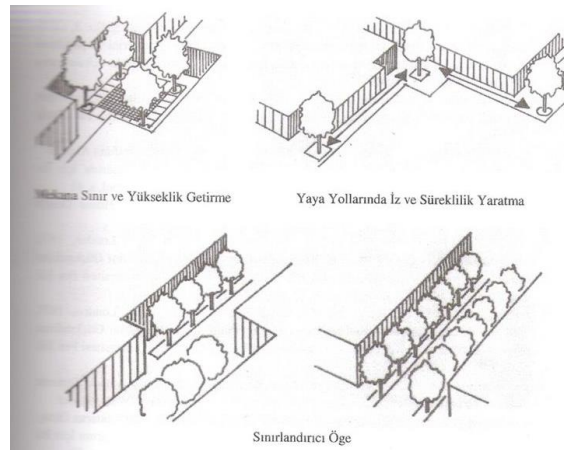
Süreklilik kavramı, iki noktada karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki yapısal sürekliliktir ki, bununla beraber çevreleme kavramını ortaya çıkarmaktadır. Fiziksel yapıda süreklilikte ilk akla gelen, mekânı oluşturan düşey elemanlar, yapılar ve cepheleridir. Sokakların cephelerinde oluşan süreklilik ve cephelerin kaplaması mekânları tanımlanmaktadır (Akyarlı vd., 2002).

Süreklilik kavramının bir diğer ele alınış şekli, mekânlar arasındaki geçişin sürekliliğidir. Hareket ederken algılanan mekânlar dizisi, birinden ötekine geçerken gözlemciye süreklilik ve hiyerarşik bir düzen içinde sunulmalıdır. Hiyerarşik düzenlemelerde mekân, kendinden daha geniş açıklığa yönlenecek biçimde düzenlenmelidir. Sürekliliği sağlamadaki bir diğer yöntem peyzaj öğelerini kullanmaktır (Şekil 3.2.). Ağaçlar kentsel mekânda kapalılığın ve sürekliliğin sağlanmasında önemli bir göreve sahiptir. Bu doğrultuda ağaçların dikkatle konumlandırılması önem taşımaktadır (Arslan, 2005).

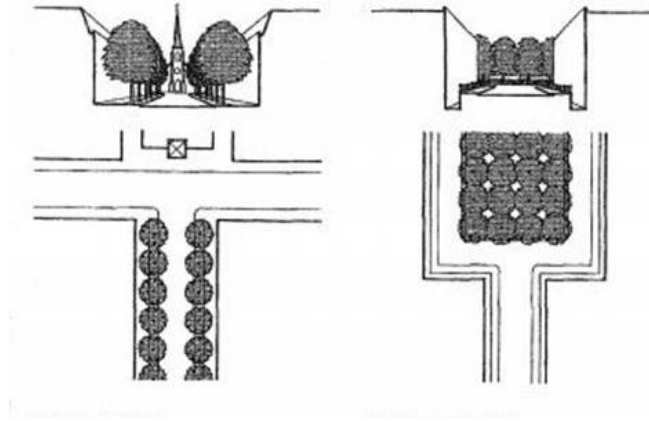
Kıyı alanlarında tanımlı alanlar oluşturmak amacıyla süreklilik ve kapalılık hissi verecek şekilde tasarım öğeleri konumlandırılabilir. Denizi bir sınır olarak kabul edip ağaç dizilimiyle tanımlı alanlar oluşturulabilir.

Sokak duvarının sürekliliği ve genişlik-yükseklik oranı mekânsal kapalılık duygusunu, genişlik ise çevre mimarisinin nasıl görüldüğünü belirlemektedir.

Kapalılığın sağlanması ile alanın kullanım durumunu etkileyen geçirgenlik ve okunabilirlik gibi ilkelerde denge kurulmalıdır. Mekânsal bir çevreleme duygusu yaratmanın en basit yolu, tasarımda kullanılacak öğeleri bir alan etrafında gruplamaktır (Şekil 3.3.). Boşluklar bir eksen üzerinde veya tek bir baskın öğe tarafından düzenlenebilir. Güçlü bir kapalılık hissi yaratmada bir başka önemli etmen, boşluğa açılan açıklıkların tasarımıdır (Arslan, 2005). Carmona (2003), Sitte (1889)'nin bir binanın temel estetik kaygısını, cephesinin bir mekânın sınırlarını nasıl tanımladığına ve kentsel kamusal mekânın içinden nasıl görüldüğüne göre değerlendirdiğini ortaya koymaktadır.



Şekil 3.2. Süreklilik Kavramının Peyzaj Öğeleriyle Sağlanması (Giritlioğlu, 1991)



Şekil 3.3. Çevreleme Duygusunun Peyzaj Öğeleriyle Sağlanması (Carmona, 2003, p. 49)

Bütünleşme kavramı: Başarılı kamusal alanlar üretmek için hareketi ve yayaları anlamak gerekmektedir. Yayalar için yerler arasındaki bağlantı noktaları önemlidir ve kamusal alanlar hareket sistemi ile bütünleşmelidir. Çeşitli hareket sistemlerinin taleplerini karşılayabilen ve bütünleşebilen sistemlere ihtiyaç vardır.

Yapıların cephelerindeki yoğun bölümlenmeler ile farklı ticaret alanlarının faaliyetlerini fazlaştırmak sokak yaşamında canlılığın artması sağlanabilir. Yapı formlarının farklılıklarını ortaya koyan olan kentsel alanlar, farklı kullanıcılar için mekânın algısını artırmaktadır. Mekânda bütünleşmeyi sağlamak için ölçek ve ritim gibi görsel ölçütler önemlidir. Basit tekrarlardan ziyade önemli olan bir sistemin içerdiği yakınlığı savunmaktadır. Tasarımcılar genellikle daha uyumlu sonuçlar elde etmek için oranları değiştirmektedir (Akyarlı vd., 2002).

Meydanların çevreleyen yapılarla orantılı olması gerektiğini savunan Sitte (1889), yapıların uzun ve düşük veya uzun ve dar olmasına bağlı olarak 'derin' ve 'geniş' tiplerini tanımlamıştır. Plan şekli açısından, Sitte (1889) hiçbir ilişkinin üçe birden fazla olmamasını tavsiye etmektedir (Carmona, 2003).

Yapı adalarının boyutları yaya hareketi ve dolaşımı açısından çok önemli bir faktördür. Yaya hareketini aktifleştirmek için yapı adaları gereğinden büyük olmamakla beraber gereğinden küçükte olmamalıdır. Eğer yapı adaları çok büyük olursa yayayı yürünebilirlikten uzaklaştırarak araç kullanımına teşvik etmektedir. Eğer yapı adaların gereğinden çok küçük olursa artan geçişler okunabilirliği ve algılanabilirliği azaltarak geçişlerin kolayca bulunabilmesini ve mekânı anlamayı güçleştirmektedir. Yapı adalarının oranı ve bağlantılı olması ile mekânlar arası geçişlerin sürekliliği sağlanmalıdır (Arslan, 2005).

Kıyı alanların da, iki tarafı yapı olan bir alan olmadığı için, yol kenarındaki binalar esas alınıp, kıyı alanındaki peyzaj öğeleri mekânda ölçek kavramını aramada kullanılabilir. Yol en kesiti daraldıkça yükselen binalar yayaya bir duvar hissi oluşturmaktadır.

İyi bir kentsel form üretmek için kentsel öğeleri (tasarımda kullanılacak mobilyalar, ağaçlar) tek tek tasarlamak yerine mekânı tanımlayan kentsel bloklar halinde tasarlanmalıdır. Bağımsız öğeler kamusal alanlar ve öğeler arasındaki ara yüzün pasifleşmesine neden olmaktadır (Arslan, 2005).

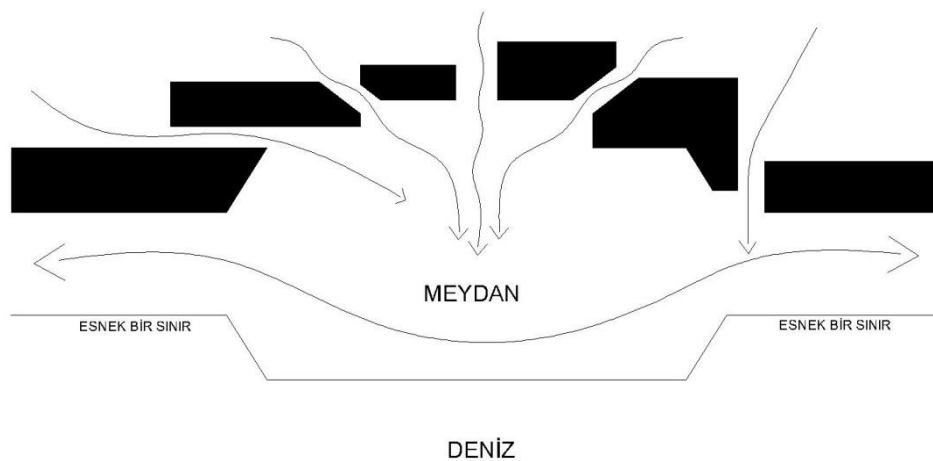
Birbirine bağlı ve bütünleşmiş hareket sistemleri kamusal alanların sosyal amaçla daha fazla kullanılması olasılığını beraberinde getirmekte ve kamusal yaşamın kalitesine katkıda bulunabilmektedir.

Geçirgenlik, kamusal alan boyunca hareket, yaşam ve aktivite üretmede önemli bir etmen olarak rol alabilmektedir. Mekânda geçirgenlik iki şekilde hissedilebilir: görsel geçirgenlik ve fiziksel geçirgenlik. Görsel geçirgenlik bir rotanın belirginliği ve şeffaf yüzeylerle mekânın dışarıdan izlenebilmesi ve algılanabilmesidir. Fiziksel geçirgenlik ise mekânda hareket edebilmektir. Hareketin bir ölçütü olarak görülen geçirgenlik bir bölgenin içini ve dışını ifade eder (Carmona, 2003). Kamusal ve özel alanlar arasındaki sert ve geçirimsiz bir ara yüzden ziyade daha yumuşak ve geçirgen bir ara yüz oluşturulabilmektedir. Öte yandan fiziksel geçirgenlik kamusal alanı zenginleştirebilse de, kamusal ve özel alan arasındaki sınırların birbirine karışmasına neden olabilmektedir.

Erişilebilirlik yaratımı için kıyı alanlarında, kentsel alandaki formların kıyı alanındaki boşlukları tanımlayacak şekilde belirli bir ritimde dizilimi gerekmektedir. Kentsel tasarım sürecinde kıyı alanları hem bir kenar hem de esnek bir sınır olarak da düşünülebilmektedir.

Kentsel açık alanlar erişilebilir nitelikte olmalıdırlar. Açık alanda yer alan fonksiyonların çeşitliliği erişilebilirliği etkileyen önemli faktörlerden birisidir (Atakan ve Erdoğan, 2019).

Erişilebilirliğin kullanıcıların günlük rotaları, toplu taşıma aksları ve yerleşim yoğunluğu gibi parametreleri varken sürdürülebilirlik, geçirgenlik, hiyerarşi ve bağlantı erişilebilirlik ile birlikte mekânı anlamada kullanılabilmektedir (Arslan, 2005).



Şekil 3.4. Kıyı Alanlarında Bloklar Arası Geçirgenlik Kavramı (Bireysel olarak üretilmiştir.)

Şekil 3.4.'te görüldüğü gibi kıyı esnek bir sınır olarak görülebilirken, kıyıda genişlemelere de imkân sağlamaktadır. Yapı adalarının konumu kıyıya erişimi kolaylaştırmakta ve geçirgenliği artıracak şekilde dizilebilmektedir. Böylece kapalı mekân algısı veren büyük kamusal meydanlar elde edilebilir.

Açık alan tasarımlarında erişilebilirlik, geçirgenlik, süreklilik ve bütünleşme kavramlarının ardışık olarak ele alınması ile kentsel yapıyı çevrenin bir niteliği olan **bütünleşik süreklilik** kavramı ele alınabilir (Şekil 3.5.). Bu kavramlar ve bu kavramların birlikteliğinden ortaya çıkan “bütünleşik süreklilik” uyumsuz tasarımların bütünleştirilmesinde kullanılabilmektedir.



Şekil 3.5. Bütünleşik Süreklilik Kavramlarının Birbiriyle İlişkilendirilmesi (Bireysel olarak üretilmiştir.)

Bütünleşik Süreklilik

Metropolitan kentlerin kıyı alanları sanayileşme ve sanayinin gelişmesine olanak tanıyan teknolojik gelişmeler ile birlikte yoğun kullanılan alanlar olmuştur. Farklı ihtiyaçlara göre kıyı alanları farklı parçalara ayrılmış, ancak yapılan planlama ve tasarım çalışmalarında genellikle bu parçaların çevre ile uyumu ve ilişkisi irdelenmemiş ve çevresi ile bütünleşmesi konusu düşünülmemiştir. Bütünleşmenin birinci boyutu budur.

Bütünleşmenin ikinci boyutunda ise tarihsel süreçler içerisinde farklı nitelikteki kıyı ilişkilerinin farklı parçalar üretmiş olması ve bu parçalar farklı anlayışlarla üretildiği için bir bütünleşme probleminin ortaya çıkması bulunmaktadır.

Her kentin kıyısı coğrafi, sosyal, kültürel ve ekolojik olarak birbirinden farklılaşmaktadır. Aynı zamanda kıyı kentin geri kalan bölgelerinden daha farklı bir bakış açısıyla değerlendirilip bütüncül bir planlama yaklaşımı benimsenip tasarlanmalıdır (Gedikli, 2011). Bu çerçevede kıyı alanlarının bütüncül tasarımında temel ilkelerin neler olduğu tartışılmalıdır. Kamusal alan kullanımı açısından büyük önemi olan kıyı alanları tasarlanırken alanın potansiyellerini, fiziksel yapısına ve işlevlerine göre bölgeleyerek kıyı değerlendirilmelidir. Bu değerlendirmenin yanı sıra kıyı ve kent ilişkisi geliştirilmeli, kıyıya erişim artırılmalıdır. Bölgelerin özellikleri göz önünde bulunarak ilişki

içerisinde tasarım çalışmaları yapılmalıdır. Ulaşım sistemleri geliştirilip aynı zamanda kıyıda yayalaştırma çalışmaların yapılması ile kıyıya erişim kolay ve güvenli olması sağlanmalıdır (Sönmez, Akyol ve Şenik, 2015).

Makro ölçekte bakıldığında bütünleşik yapısı ve erişilebilirliği daha yüksek olan kentsel açık alanlar, kentlilerin çok bir araya geldikleri mekânlardır. Bu bağlamda bütünleşme ve erişilebilirlik, sosyal mekân oluşturma potansiyelinin yüksekliğini tanımlayan terimler haline gelir (Akyarlı vd., 2002).

Bütünleşme ve uyum, farklı parçalar arasındaki ilişkilerin uyumlu bir bütün oluşturmak için nasıl bir araya geldikleri ile ilişkili olup, fiziksel çevredeki bileşenlerin birbiri ile etkileşimi sistemin sürekliliğini sağlamaktadır.

Kentsel tasarım, kentsel alanların ortaya çıkardığı kavramların birbirleriyle oluşturdukları ilişkileri içermektedir (Akyarlı vd., 2002). Bu nedenle, kentsel formun kompozisyonunu tasarlamada bu ilişkilerin ortaya çıkardığı bütünleşik sürekliliğin geliştirilmesini gerektirmektedir ve Gestalt teorisi bunun için gerekli çerçeveyi sağlayan bir çözüm niteliğindedir (Arslan, 2005). Gestalt araştırmacıları, mekânın görsel olarak daha tutarlı olmasını sağlamak için bölümlerden 'nitelikli' bir form oluşturmak için bu ilkelerin kullanıldığını iddia etmektedir (Akyarlı vd., 2002). Gestalt ilkeleri estetik düzenin ve tutarlılığının gruplandırılması, tanınması ve ortamın görsel olarak daha tutarlı olmasını sağlayarak nitelikli bir form oluşturmak için kullanılabilecek ilkelere (Arslan, 2005).

Bu çalışmada önemli bir tasarım ortamı olan kıyı alanları kapsam, süreç, biçim ve ölçeğine göre tartışılmaktadır. Birbirinden farklılaşan alanların neden ve hangi süreçlerde farklılaştığını, bütüncül olarak ele alınacağı zaman neye göre bir bütünleşme olacağını belirleyen kavram seti ile problemin tasarım açısından kıyı alanlarında karşılığı irdelenmektedir.

3.3. Gestalt ve Tasarım İlkelerinin İlişkilendirilmesi ile Nitelikli Kent Mekânı Oluşturma

Gestalt, Almancada şekil, biçim, desen veya konfigürasyon anlamına gelmekte olup, Gestalt teorisi görsel kompozisyonun üretilmesinde, birbirine aitmiş hissi veren parçaları üretmeye olanak tanımaktadır. Gestalt teorisinin temel katkısı, parça-bütün ilişkisinin analizine dayanmaktadır. Parçalanmış ve ilişkisiz mekânın aksine bütün olarak ilişkilerinin algılanmasına ve bütünleşmesine katkısı vardır. Herhangi bir ortamdaki birbirine ait öğeleri ayırt etmek, herhangi bir bütünün ve parçalarının Gestalt ilkeleri ile ayırt edilebilmesi olanaklıdır (Günay, 1994).

Gestalt teorisi ve tasarım ilkeleri, problem çözme yöntemlerini desteklemektedir. Herhangi bir bütünün öğeleri arasındaki ilişkiler ve bunların yeniden yapılandırılması Gestalt teorisi ile bağlantılıdır (Carmona, 2003).

1920'li yıllarda temelleri kurulan Gestalt teorisi, öncelikli olarak, bütünün mü parçaları, yoksa parçaların mı bütünü etkilediğini tartışmış, bu tartışmaların sonucunda bütünün parçaların toplamından farklı olduğu vurgulanmış, nesnelerin tek tek değil, niteliğini düzen ve anlamın oluşturduğu nesnelerin birleşiminin aldığı belirtilmiştir.

Gestalt kuralları ilk olarak öğelerin birlikteliğini sağlamak için üç kuralın gerekli olduğu sonucuna varmaktadır:

- Benzerlik (birbirine benzeyen öğeler),
- Yakınlık (birbirine yakın öğeler),
- Süreklilik (iyi bir devamlılık gösteren öğeler)

Daha sonra bu 3 ilkeye;

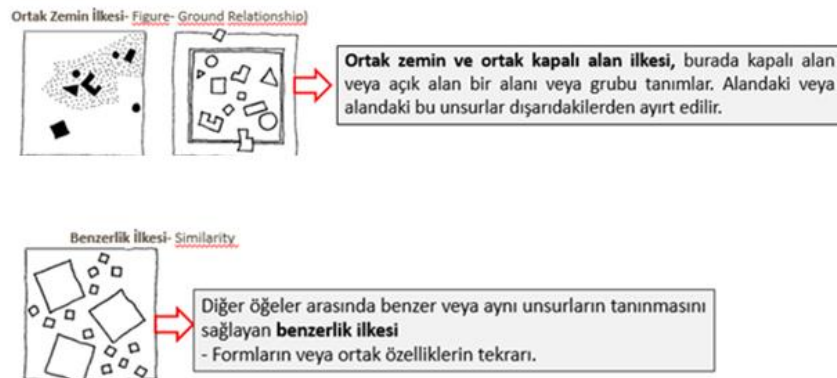
- Kapatma (boşluğu çevreleyen parçalar)-çevreleme
 - Kapalı Formlar (eksik unsurlar olsa bile tam bir bütün)
 - Simetri (kompozisyonun tutarlılığını sağlama),
 - Hizalama (elemanları grup veya bütün oluşturacak şekilde sıraya koyma)
 - Basitlik (okunaklı parçalar ve bütünler)
 - Ortak kader (aynı kompozisyon modellerini gösteren parçalar)
 - Bağlantılılık (birbirine benzemeyen iki nesnenin veya kalıbın bağlantı elemanı)
- ilkeleri eklenmiştir (Günay, 1994).

Bunlara ek olarak da açıklanamayan hususlarda deneyim olgusu Gestalt kuralları içerisinde yerini almıştır.

Mekânın düzenlenmesinde **kademelenme, özel ve ortak alanlar, yapı, omurga ve kenar gibi öğeler** Gestalt kuralları çerçevesinde biçimlendirilmektedir.

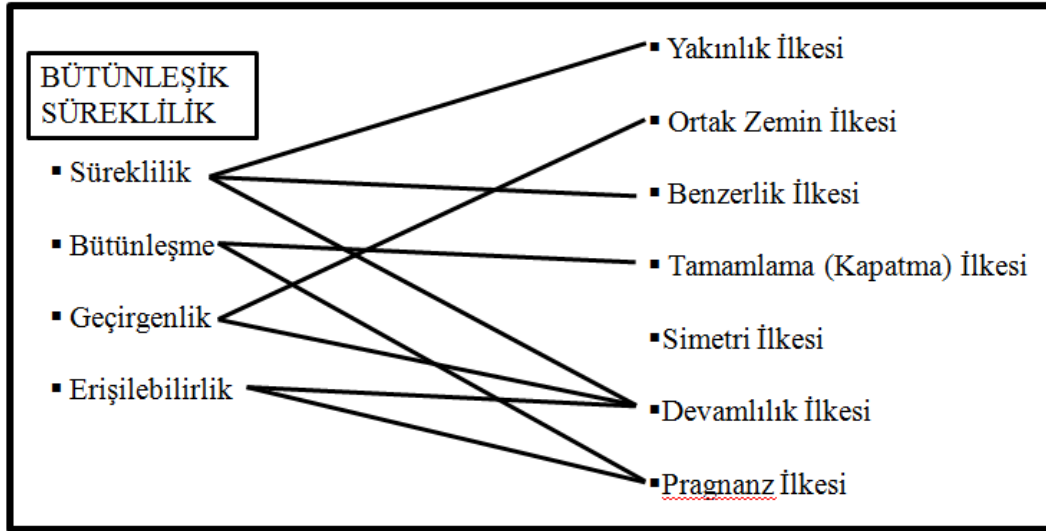
Gestalt İlkeleri, tasarımda kentsel mekânı açıklamak amacıyla kullanılır (Şekil 3.6.). Bu ilkeler şunlardır:

- **Yakınlık İlkesi** - Proximity
- **Ortak Zemin İlkesi** - Figure- Ground Relationship)
- **Benzerlik İlkesi** - Similarity
- **Tamamlama (Kapatma) İlkesi** - Closure
- **Simetri İlkesi** - Symmetry
- **Devamlılık İlkesi** - Continuation
- **Pragnanz İlkesi**





Şekil 3.6. Gestalt İlkeleri (Von Meiss, 1990, s. 36-8 den, Carmona, 2003)



Şekil 3.7. Gestalt ve Kentsel Tasarım İlkelerinin İlişkilendirilmesi ile Nitelikli Kent Mekânı Oluşturma (Bireysel olarak üretilmiştir.)

- **Süreklilik** kavramını mekânda ararken yakınlık, benzerlik ve devamlılık ilkeleri esas alınmaktadır. Birbirine benzeyen, birbirine yakın olan, iyi bir devamlılık gösteren öğelerle süreklilik kavramı oluşturulabilmektedir.

Kentsel açık mekânlarda eşit aralıklar ile konumlanan ağaç grupları ve zemin kaplamaları; yakınlık bağlamında mekânı bütün olarak algılamaya örnek oluşturabilmektedir (Kürkçüoğlu, 2009). Yakın elemanlar birbirine ait olarak görünmektedir. Birbirine yakın nesneler bir bütün olarak yorumlanır ve algılanır (Erkan, 2019).

Benzerlik de süreklilik ilkesi ile ilişkilidir. Peyzaj öğeleri, yapı cepheleri de benzerlik ve tekrarı göstermekte kullanılabilmektedir. Kent mobilyaları, peyzaj öğeleri ve benzer zemin malzemelerin oluşturduğu gruplar hem görsel hem de işlevsel olarak kullanılmaktadır (Erkan, 2019).

Mekânda devamlılık ilkesini irdelediğimizde, devam eden benzer özellikli elemanlar mekânın bütün olarak algılamasını ve mekânın sürekliliğini de sağlamaktadır. Mekân içinde aynı alanda bulunan ve aynı yöne giden öğeler; kesintilere uğrasalar bile, devamlılığı olduğu için bütün olarak algılanabilmektedir (Kürkçüoğlu, 2009). Aydınlatma elemanları gibi yönlendirmeyi sağlayan öğeler mekânda süreklilik algısı oluşturabilmektedir.

- **Bütünleşme** kavramını ise, tamamlama ilkesi ile boşlukları çevreleyen öğeler, eksik unsurlar olsa bile tam bir bütün hissi verme, birbirine benzemeyen iki nesnenin bağlantı elemanları ile bir bütün oluşturmaya olanak sağlayan pragnanz ilkesi üzerinden irdelemek mümkün olabilmektedir.

Tamamlama; mekânda bulunan tasarım öğelerinin birbirini tamamlayıp bir bütün olarak algılanması sağlanabilmektedir. Farklı iki parçanın birbiriyle uyumu ile parçalar birbirine aitmiş hissi verilebilmektedir.

Pragnanz ilkesi ile mekânda düzenli, dengeli şekiller oluşturan unsurlar birbirine ait olarak görünmektedir. Örneğin; kentsel açık mekânda kullanılan farklı zemin döşemeleri kendi içinde bütün, mekân genelinde sıralanmış olarak algılanabilmektedir. Kentsel açık mekânlarda çeşitli malzemelerle oluşturulan kent mobilyaları benzer özellik göstermesi durumunda bir bütün olarak algılanabilmektedir (Kürkçüoğlu,2009).

-**Geçirgenlik** kavramı, ortak zemin ve devamlılık ilkesinin mekân da kapalı ve açık alanları tanımlamasıyla sağlanabilmektedir.

Şekil – zemin ilişkisi ile yapı veya kent mobilyası gibi fiziksel çevre unsurlarının kent mekânına uygun bir şekilde organize edilmesi ve mekândaki görsel ve fiziksel geçirgenlik sağlanabilmektedir. Bu noktada kent mobilyalarının, peyzaj öğelerinin konumlandırılması ve seçimine dikkat edilmesi gereklidir (Erkan, 2019). Dolu - boş dengesinin sağlanması ile mekâna görsel anlamda geçirgen olarak etki edilebilmektedir.

Parçaların birbirine konum olarak yakınlığı, benzerliği ve formların tekrarlanması ile mekân algısı artırılabilir. Devamlılık ilkesi benzer grupların bir bütün olarak algılanmasına neden olur ve mekânın devamlılığı sağlanarak mekânlar arası geçirgenlik kolaylaştırabilmektedir.

- **Erişilebilirlik** ise devamlılık ve pragnanz ilkeleri ile mekânsal bir sistematik oluşturularak, mekânın en iyi şekilde kullanılmasını sağlayabilmektedir.

Devamlılık ilkesi ile yönlendirici öğeler kullanılarak mekânda dolaşımı sağlayıp, birbiri ile bağlantılı alanlar oluşturulabilmektedir. Bu anlamda birbirine bağlanan ve devam eden bisiklet yolları örnek olarak gösterilebilir.

Pragnanz ilkesi ile dengeli bir dağılım sağlanarak mekândaki ulaşım akslarının bağlantıları sağlanabilmektedir. Bu bağlantıların basit, düzenli ve dengeli bir şekilde sağlanması mekânı daha erişilebilir hale getirebilmektedir.

Sonuç olarak, kentsel tasarım ilkelerinin uygulanmasında kentsel çevreyi detaylı ve doğru analiz etmek önemlidir. Gelişim ve değişim için dinamik bir sistem olan kentsel tasarım, kaliteli mekân üretmenin yanında bu mekânın sürekliliği ve çevresiyle bütünleşmesini önemsemektedir. Mekândaki bütünleşik sürekliliği sağlamak için de Gestalt ilkelerin yol gösterici nitelikte olduğu görülmektedir. Gestalt ilkeleri ve kentsel tasarım ilkelerinin ilişkilendirilmesi ile nitelikli kent mekânı oluşturmakta bir yöntem olarak kullanılabilmektedir (Şekil 3.7).



4. KENTSEL TASARIM REHBERLERİ

Kentsel tasarım rehberleri kentsel yapılı çevrelerde kullanımların güçlenmesi, etkileşimin artması, yaya öncelikli kamusal alanların düzenlenmesi, çevre kalitesinin artırılması amacıyla hazırlanmaktadır. Bu rehberler, mekânın kimliği doğru analiz edilerek malzeme seçimi, strüktürün belirlenmesi gibi süreçler için tasarım ilkeleri geliştirmeye olanak sağlamaktadır. Kentsel tasarım rehberleri kentsel peyzaj; biçim, estetik, form gibi unsurlar içermekte; mekânların sürekli, bütünlüyci, geçirgen ve erişilebilir olması için müdahalelere yer vermektedir.

Kentsel tasarım rehberleri herhangi bir kentsel yapılı çevre için önerilebileceği gibi, kentsel kıyı alanlarına yönelik olarak da üretilebilmektedir. Kentsel tasarım rehberlerini, kentsel kıyı alanlarına yönelik olarak geliştirdiği tasarım ilkelerini anlayabilmek ve buradan yola çıkarak Gestalt ilkeleri doğrultusunda yeni ilkeler geliştirmek amacıyla incelemek mümkündür. Bu çalışmada değerlendirilen kentsel tasarım rehberleri seçilirken kentsel kıyı alanlarını esas alan rehberler tercih edilmiştir. Bu amaç doğrultusunda öncelikli olarak Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının hazırladığı “Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabı”, sonrasında Bozcaada, Rize, Galata, Kartal, Peterborough, San Francisco ve Hong Kong kentlerinin kentsel tasarım rehberleri incelenmiştir.

4.1. Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabı

Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabında kentsel tasarım rehberleri, mekânı tasarlarken belirli kurallar çerçevesinde, açıklayıcı ve gelecekte yapılacak olan müdahaleleri yönlendirecek araçlar olarak tanımlamıştır. Kentsel tasarım rehberleri mekâna anlam kazandırmak, var olan değerlerini korumak, mekân kalitesini artırmak ve estetik, sanat değerini yükseltmeyi amaçlayıp, kentsel yapıları uyum içerisinde düzenlemeyi ve yaşam kalitesini artırmayı hedeflemektedir.

Kentsel Tasarım Rehberleri; Kentsel Tasarım Politikaları, Yerleşmeye İlişkin Kentsel Tasarım Stratejisi, Yere Özgü Kentsel Tasarım Rehberleri, Tematik Kentsel Tasarım Rehberleri olmak üzere 4 ana başlıkta incelenmiştir. (Anonim, 2017, s.7)

Temel Prensipler

Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabında kentsel tasarım rehberlerinde uygulama alanına ilişkin sekiz ilke öncelikli konumda yer almaktadır (Anonim, 2017, s.9). Bu ilkeler,

- 1) yerel karakter ve kimliğin vurgulanması,
- 2) tarihi ve kültürel sürekliliğin korunması,
- 3) mekân kalitesinin artırılması,
- 4) insan odaklı ulaşım yaklaşımının benimsenmesi ve erişilebilirliğin sağlanması,

- 5) mekânın okunması ve kolay algılanmasının sağlanması,
- 6) mekânın sosyal, ekonomik ve teknolojik değişimlere karşı adaptasyon yeteneğinin yüksek olmasının sağlanması,
- 7) karma kullanımların dikkate alınması,
- 8) sürdürülebilir ve ekolojik yaklaşımlar içermesidir.

Kentsel tasarım ve ilkeleri oluşturma aşamasında nazım ve uygulama imar planları ile kentsel tasarımın ilişkilendirilmesi, ulaşım, kullanım, yoğunluk, donatı alanları, enerji, doğa ve ekoloji, imaj ve anlam ile kent kimliği, yapı adası biçimlendirilmesi ve parsel ilişkisi gibi konuların belirlenmesi gerekmektedir.

Kentsel kıyı alanlarına ilişkin konulara göre değerlendirme yapıldığında aşağıdaki başlıklar ön plana çıkmaktadır. (Anonim, 2017, s.20-26)

Bağlam ve Analizler:

- Toplum Yapısı,
- Bölgesel Kimlik ve Yerel Karakter (Bölgesel Kimlik, Bölgesel Kimlik, Yerel Karakteristikler, Yerel Morfoloji, Doğal Özellikler, Sosyo-Ekonomik Profil)
- Detay Analizler (Stratejik Bağlam, Özgün Alanlar, Kimlik, Kamusal Mekân ve Sokak, Yapılanma Dokusu ve Mekân İlişkisi, Kullanım ve Eylemler, Görsel Analizler, Doğa ve Peyzaj Analizleri)

Stratejik Bağlam: Plan kararlarının, kimlik ve mekânsal tasarım ile birlikte incelenmesidir.

Özgün Alanlar: Yerel kimlik mekânlarını okuyabilmek için arazi kullanım detaylarına, baki noktalarına, silüet ilişkisine ve nirengi noktalarına ihtiyaç vardır.

Kimlik: Tarihsel, doğal ve kültürel özelliklerin tanımlanmasıdır. Bu kapsamda, tarihsel süreçte yapıların ve dokunun anlamı, yerel kutlama, gelenekler, festivaller, tarihi olaylar araştırılmalıdır. Ayrıca yapılara ilişkin malzeme, renk, doku, cephe analizleri ile ilgili açıklamalara yer verilmelidir.

Kamusal Mekân ve Sokak: Sokak mobilyaları, mekânsal konfor, bilgilendirme noktaları, sanat ve güvenlik gibi detayların tanımlanmasıdır. Bu kapsamda, kamusal alanlar, sokaklar ve geçiş mekânlarına ilişkin görsel etki, ışık ve aydınlatma ve kullanıcı etki analizleri yapılmalıdır.

Yapılanma Dokusu ve Mekân İlişkisi: Morfolojinin belirlenmesi, ölçek, boyut ve kitle düzeni ilişkisi, dolu-boş mekân ilişkisi, mekânsal izler, sınırlar, cephe sürekliliği, kentsel yapısal alt birimler sistematik kentsel tasarım analizlerinin hazırlanmasıdır.

Kullanım ve Eylemler: Kamusal özel mekânlarda farklılaşan kullanımların, sanat ve kültür alanlarının, donatılara erişim ilişkisinin, çalışma, dinlenme, eğlenme alanlarının gösterilmesidir.

Görsel Analizler: Mekânlar, sınırlar, manzara, panorama, silüet, görsel çerçeve, kapılar, eşikler, bariyerler gibi alanların imaj ve estetik analizlerinin yapılmasıdır.

Doğa ve Peyzaj Analizleri: Rüzgâr, güneş, su gibi değerleri, doğal ortam, habitat, bitki varlığı, gürültü ve kirlilik analizleri gibi ekolojik özelliklerin belirlenmesidir.

Yapılacak bu analizler doğrultusunda mekânın kalitesini arttırmak için kamusal mekândaki tasarıma ilişkin detaylar Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabı'nda listelenmiştir.

Mekân ve Detaylar:

Kamusal mekândaki öğeler

- Kamusal mekân; açık alanları, işlevleri ve yapıları ile birlikte sosyal çekicilik sağlamaktadır. Bu kapsamda hazırlanacak rehberler, kentsel tasarım kalitesini sağlamada büyük öneme sahiptir.
- Zemin, sınırlar, kullanımlar, kamusal sanat, kent mobilyası, aydınlatma, güvenlik birlikte değerlendirilmeli,
- Sosyal mekân eylemlere odaklanmalı,
- Mekânda farklılık yaratmalı,
- Mekânlar arası kolay geçişler sağlanmalı,
- Mekân duyusu yaratmalı,
- Doku, ses ve koku ek duyusu olarak eklenmeli,
- Mekân farklılığı yerel kimliği vurgulamalı,
- Mekânsal farklılık peyzaj farklılığı ile vurgulanmalıdır.
- Kent mobilyaları kentsel yaşam konforunu sağlamalı,
- Kent mobilyalarında sanata da yer verilmeli,
- Güvenlik ve güven ortamı yaratılmalıdır.

Mekân tasarımına ilişkin detaylar

Mekân tasarımına ilişkin detaylar beş alt başlıkta incelenmiştir. Bu alt başlıklar yaşanabilirlik ve canlılık, değişim ve esneklik, yoğunluk, kent mobilyaları ve dış mekân çekiciliğidir.

- Yaşanabilirlik ve Canlılık:
 - Aktif cephe yaratmak
 - Yerel kimlik ve ritim duygusu yaratmak
 - Girişler ve vitrin ile zemin ilişkilerini zenginleştirmek
 - Güvenliği sağlamak için aydınlatmadan yararlanmak gerekmektedir.
- Değişim ve Esneklik: Zaman içinde mekânın fonksiyonel değişime nasıl yanıt vereceğini belirlenmesi
- Yoğunluk: bina ve sokakların tanımlanması ve bunları çevreleyen mekânları belirlemek için gereklidir.
- Kent mobilyaları
 - Sokak mobilyaları kentsel yaşam konforunu sağlamalıdır.
 - Kentsel mobilyaların bakım ve onarımı yapılmalıdır.
 - Sokak mobilyalarında sanata da yer verilmelidir.
 - Güvenlik ve güven ortamı yaratılmalıdır.

- Dış Mekân Çekiciliği

- Bina geri çekme ve kitle arasındaki geçişleri tanımlamak
- İşlev ve kimlik vermek
- Cephe sınırı sağlamak

4.2. Kıyı Alanlarına İlişkin Tasarım Rehberi Örnekleri

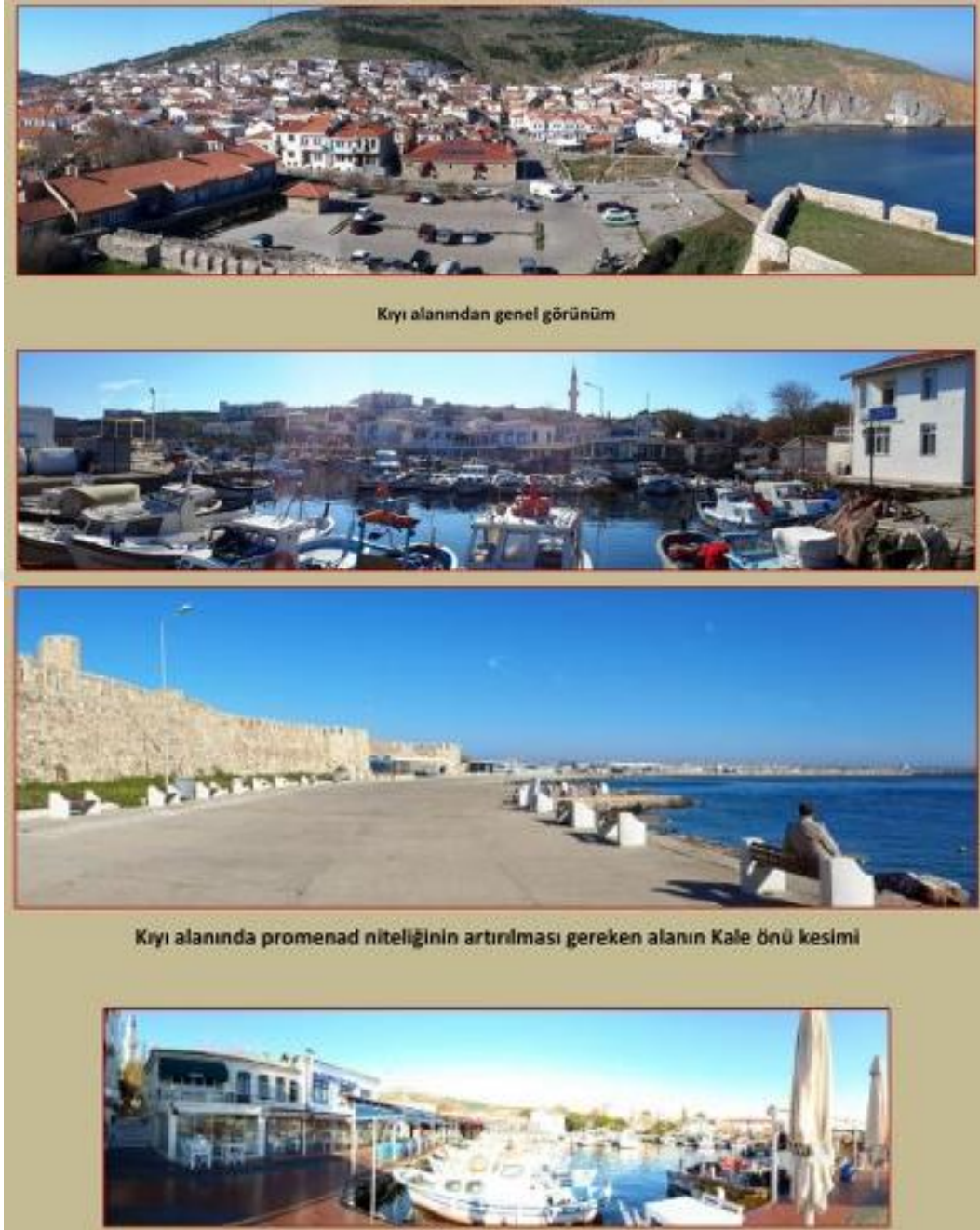
4.2.1. Bozcaada Kentsel Tasarım Rehberi Taslağı

2016 yılında İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi tarafından Ege Denizi'nin kuzeydoğusunda yer alan Çanakkale'ye bağlı bir ilçe olan ve turizm ile ön plana çıkan Bozcaada için Bozcaada Kentsel Tasarım Rehberi Taslağı hazırlanmıştır. Bu çalışmada, alan öncelikle kullanımlara göre bölgelere ayrılmış ve her bir bölge için analizler yapılmıştır. Analizler doğrultusunda yapılan planlarla birlikte genel ve özel hükümler belirlenmiştir. Kent kimliğinin gelişimini, geleneksel kent dokusuna uyum sağlayan, kentin imgelerini güçlendiren, sürdürülebilir bir sistem geliştirilmesini hedefleyen bu çalışmada, mekân tasarımı, malzeme, yapılaşma, ulaşım, kırsal doku, sosyal ve teknik alt yapı, kültürel ve doğal varlıkların kullanımına ilişkin konularda genel hükümler yer almaktadır. Özel hükümleri oluştururken yapı malzemesi, parsel tipolojisi, cephe sürekliliği, parsel ve yapı girişleri, mimari karakter, sokak silüetleri, ulaşım türleri (taşıt, yaya ve bisiklet erişimi), cephe özellikleri (açıklık oranları, renk, çıkmalar) göz önünde bulundurulmuştur.

Kıyı Alanı Gelişimi

Bu çalışmaya göre;

- kıyı alanlarına erişimi sağlayacak ulaşım akslarının tasarlanması,
- deniz üzerine inşa edilecek ahşap platformlarla yaya yolunun sürekli olması,
- liman bölgesinde manzarayı engelleyen görsel ve fiziksel yapıların kaldırılması,



Şekil 4.1. Bozcaada Kıyı Alanı

(<http://www.bozcaada.bel.tr/bozcaada-kentsel-tasarim-rehberi-taslagi-2/>, Erişim tarihi: Temmuz 2022)

- sürdürülebilir turizmi destekleyecek yaya ve bisiklet yolları tasarlanması,
- kaldırımların taşıt yolundan ayrımı için yükseklik farkı yerine farklı malzeme kullanılması,
- kıyı alanlarında mekânsal algıyı artırarak yönelim kolaylaştırılması,
- yeme-içme mekânlarının sokağa taşmasıyla ada kimliğinin yansıtılması ve alanın canlılığının desteklemesi,
- kıyı alanında doğal ve yapay gölgelik alanların oluşturulması,

- deniz kullanımının, özellikle yüzme faaliyetlerinin arttırılması, sağlanmalıdır.

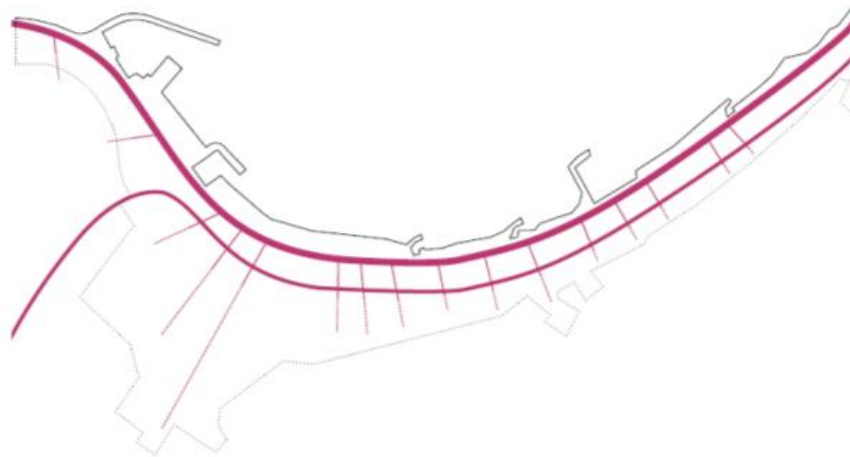
Bozcaada kentsel tasarım rehberinde kıyı boyunca sürekliliğin artırılması önemsenmiştir. Yüzme faaliyetleri artırılması, deniz ile etkileşimi sağlayacak kent mobilyalarının tasarlanması ve alanın denizle bütünleşmesi düşünülmüştür (Şekil 4.1.). Kent kimliğinin kamusal alanlarda hissettirilmesi ile yayanın bu alanlara yönlendirilme, görsel ve fiziksel engellerin kaldırılması ile mekânda geçirgenlik sağlanmıştır. Ayrıca, ulaşım ağları tasarlanarak alana erişilebilirlik artırılmak istenmiş, bisiklet kullanımı ve yaya yollarının yaygınlaştırılması amaçlanmıştır.

4.2.2. Rize Kentsel Tasarım Vizyonu

2017 yılında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi tarafından Karadeniz Bölgesi’nde bir kıyı kenti olan Rize için Rize Kentsel Tasarım Rehberi hazırlanmıştır.

Bu çalışma, kıyının kamusal kullanımı ile yapısının dolgu alanı ile kaybedilmesi, öte yandan artan nüfus ile birlikte yeni kamusal alanlara ihtiyacın artması, sahil yolunun kıyı ve kent arasında bir bariyer etkisi oluşturması, kıyıya bağlanan sokakların ise, taşıt trafiği ve otopark kullanımına hizmet etmesi problemlerinden hareket etmektedir. Tüm bu problemler, sokak ağında nitelikli bir yaya dolaşımının oluşmamasına neden olmaktadır (Şekil 4.2.).

Kentsel tasarım rehberi, temel olarak bu ihtiyacın karşılanması için bütüncül bir tasarım anlayışıyla kimlikli bir kent oluşturmak ve yaşam kalitesini yükseltip yaşanabilir kent mekânları oluşturmayı amaçlamış, kıyı alanında yapılacak olan projelerde Rize kentinin denizle ilişkisinin güçlendirilerek açık mekân oluşumunun desteklenmesi ve sosyal geçirgenliğin artması hedeflenmiştir.



Şekil 4.2. Rize K₁y₁ Alanı

(<https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/rize-kentsel-tasarim-vizyonu/>)

Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Rize kentsel tasarım rehberi oluşturulurken ilk olarak kentsel tasarım kavramsal şeması oluşturulmuştur. Bu şema oluşturulurken yapılı çevre, doğal yapı, ulaşım gibi ana başlıklar altında analizler yapılmıştır.

Temel Prensipler

Tasarım ilkelerini mekân da ararken analizleri yapabilmek için sekiz temel prensip belirlenmiştir.

Karakter: Kendine özgü kimliği ile mekân analizi

- Alan topografyası, tarihsel sokak örüntüleri, yapılaşma, arkeolojik potansiyel, kentsel peyzaj kalitesi, tarihsel yapı malzemeleri, yeşil doku, ağaç, sınır ve doğal görüntünün mekâna katkısı, yapı tipleri ve formlar, çevre peyzaj ilişkisi, manzara noktaları

Süreklilik ve Kapanma: Kamusal ve özel mekânların farklılaştığı alanlar

- Sokak bağlantıları, arka ve ön cephe farkı, aktif ve ölü cepheler, giriş cephesi, pencere etkileri, kamusal alana bağlanan cepheler, kamusal alanla ilişkili alanlar, bina yapı yüksekliği, sokak kesitleri, yeşil düzen, doğal doku, form, duvar, sınırlar.

Kamusal Alan Kalitesi

- Katı peyzaj (kaplama, duvar, merdiven, rampa malzemeleri), yeşil (ağaç, çim, bitki, çiçek, sınır), sokak mobilyası (oturma, çöp, babalar, kaplama, trabzan), strüktürler (otobüs durağı, köprü, kameriye, geçici strüktürler), işaretler (bilgi, yorum, açıklama ve yönlendirme elemanları), aydınlatma (kaldırım, yaya yolu, yol, güvenlik, yapı özellikleri), kamusal sanat (geçici veya sürekli işler, çeşmeler, grafikler), dükkân cepheleri (eşik, boya, işaretler, kepenk, ilanlar), güvenlik (acil durum geçişleri, kameralar, kapılar), trafik işaretleri, kamusal mekân ve yönetim

Kolay Hareket: Mekâna erişilebilirliği analizi

- Toplu taşıma, bisiklet, özel araç, otopark, engelliler için erişim, engellilere ayrılmış yaya alanları, bağlantı noktaları

Okunabilirlik

- Kentsel imaj analizi, kapılar, girişler, odaklar, nirengi, manzara, sınırlar/bariyerler, bölgeler, izler, silüet

Esneklik

- Kullanım, yapı tipleri, plan biçimi, akışkanlık, ek binalar, strüktür koşulları, hizmet binaları, sahiplilik, mikro iklim, aydınlatma

Çeşitlilik: Karma kullanım, kullanıcı çeşitliliği

- Arazi kullanımı ve işlevsel çeşitlilik, sosyal örüntü içinde çeşitlilik, sahiplilik için farklı seçim olanakları

Sürdürülebilirlik ve Ekoloji:

- Sağlıklı ve sürdürülebilir bir yaşam biçimi, sosyal geçirgenliğe yönelik mekânlar, meydanlar, açık yeşil alanlar, kolay kullanılan kamusal mekânlar, görsel zenginlik

Kıyı Alanı Gelişimi

Kıyı alanı gelişimi için geliştirilen stratejiler;

- Kentin kıyı ile buluşmasını sağlayarak, kentsel kıyı kimliğini oluşturmak,
- Kıyıya erişimi arttırmak,
- Kıyı odaklı kentsel tasarım projeleri yapmak ve kentle bütünleşmesini sağlamak,
- Dereleri temizlemek, su kaynaklarının kıyıya akışını sağlayarak kıyıyı zenginleştirmek,
- Turizmi destekleyecek altyapıyı oluşturmaktır (Rize Kentsel Tasarım Vizyonu, 2017).

Alanın kimliği oluşturulurken; detaylar, alışkanlıklar, kamusal alan, yaya mekânları, cephe düzenleri, malzeme, renk kavramları bütünsel olarak ele alınmıştır.



Şekil 4.3. Rize Kentsel Tasarım Vizyonu

(<https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/rize-kentsel-tasarim-vizyonu/>

Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Sahil şeridi boyunca uzanan bölgede balıkçı barınağı, fuar ve rekreasyon alanı, spor tesisleri alanı, teknik ve sosyal altyapı alanı, yat limanı, rekreasyon alanı gibi fonksiyonlar bulunmaktadır (Şekil 4.3).

Rize kentsel tasarım rehberinde alanın kıyı art bölgesi ile bütünleşmesi önemsenirken alanın kıyı boyunca da devamlılığı vurgulanmıştır. Mekânın birbiriyle ilişkisinin sağlanması, mekânda kolay hareket etme ve bütünleşik ulaşımın sağlanmasının önemli olduğu vurgulanmıştır. Kıyıya erişiminin sağlanması ile güçlü bir kıyı kenti kimliği oluşturulması vurgusu yapılmıştır. Kıyıyı kanallar yoluyla kentin iç kısımlarına alınması istenmiştir.

4.2.3. Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlanması, Çatı ve Sokak Ara Yüzleri Sağıklaştırma Kentsel Tasarım Projeleri

2013-2014 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Etüt ve Projeler Daire Başkanlığı Kentsel Tasarım Müdürlüğü ve Boğaziçi Peyzaj İnşaat Müşavirlik Teknik Hizmetler San. ve Tic. A.Ş. tarafından birçok tarihi eseri barındıran (Şekil4.4.) ve İstanbul'un Beyoğlu ilçesinde yer alan bir semt olan Galata için, Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlanması, Çatı ve Sokak Ara yüzleri Sağıklaştırma Kentsel Tasarım Projeleri hazırlanmıştır.



Şekil 4.4. Galata Bölgesi

(<https://marmaraurbanforum.org/tt/beyoglu-galata?l=tr> Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Bu kentsel tasarım rehberinde, kamusal alanın kimliğinin tanımlanmasında, kamusal yaşamın canlanması, sosyal ve ekonomik gelişimin desteklenmesi ve planların uygulanması hedeflenmiştir. Galata bölgesi için kentsel tasarım rehberi oluştururken ilk olarak taşıt yaya ayrımı, yeşil akslar, gün ışığı ve gölgeleme, kültürel miras, yoğunluk, yapı durumu, ulaşım, otopark, yeşil alan gibi konularda analizler yapılmış ve bu analizlerin sonucunda sentez şemasına ulaşılmıştır. Daha sonra çalışma alanı

beş karakter bölgesine ayrılmış olup, her bölge için tanımlanan tasarım ilkeleri oluşturulmuştur (Şekil 4.5.).



Şekil 4.5. Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Rehberi Uygulama Bölümleri

(<https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/galata-bolgesi-kentsel-tasarim-rehberi/>

Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Temel Prensipler

Tasarım ilkeleri oluşturulurken; cephe-sokak tipolojisi, silüet analizleri, özgün yeni yapıların tarihi yapılar ve çevre ile uyumlu olmasına yönelik olarak kabuk-bağlam ilişkisi, malzeme analizi, yükseklik ve genişlik, oran-ölçü, renk-doku, cephe algısı konularına dikkat edilmiştir.

Kıyı Alanı Gelişimi



Şekil 4.6. Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Stratejileri

(<https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/galata-bolgesi-kentsel-tasarim-rehberi/>

Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Galata bölgesinde kıyı alanının da odak noktaları oluşturularak kıyının çekiciliğinin artırılması gerektiği ifade edilmiştir. Bu doğrultuda, odak noktalarının birbiriyle ilişkilerini geliştirecek bütüncül bir tasarım yapılması, parçaların birbiriyle ilişkilerinin geliştirilip, bütün olmasını ve devamlılığının sağlanması, ticari ve yeşil akslar ile kıyıya erişimin güçlendirilmesi ile kıyı alanının gelişimi desteklenmektedir (Şekil 4.6.). Ayrıca, alanda ulaşım bağlantılarının sağlanarak Galata kıyısının kentin diğer parçalarıyla ilişkilendirilmek istenmiş ve erişilebilirliğin artması gerektiği vurgulanmıştır.

4.2.4. Kartal Kentsel Tasarım Rehberi (2020)

Kartal, Marmara denizinin kıyısında yer alan İstanbul'un bir ilçesidir. 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planı planlama kararlarına ek olarak iyi bir kentsel çevre oluşturulması, kentte bütünleşmenin sağlanması, kamusal alanların etkin kullanılması gibi kararlar getirerek kaliteli kentsel mekân oluşturmak hedeflenmiş ve bu doğrultuda kentsel tasarım rehberi hazırlanmıştır. Bu rehber ile mekâna ilişkin tasarım çerçevesi oluşturulmuştur. Bu tasarım çerçevesi doğrultusunda kamusal alanların bütünleşmesi, değerinin artması için mekânsal kurgu kodları belirlenmiştir. Tasarım çerçevesi ve mekânsal kurgu kodları ile kentsel tasarımın nasıl yapılacağına dair ipuçları verilmektedir.

Temel Prensipler

Çalışmanın temel prensipleri; ticari akslarda cephre sürekliliğinin sağlanması, sosyal donatı alanları ve toplu ulaşım noktalarına erişimin kolaylaştırılması, şehir peyzajı ve deniz manzarası dikkate alınarak görsel koridorlarla yeşil ağ yaratılması, imar adaları arasında yaya geçişleri oluşturulması ve özel ve kamusal alanlar arasında sürekliliğin yaratılmasıdır.

Kıyı Alanı Gelişimi

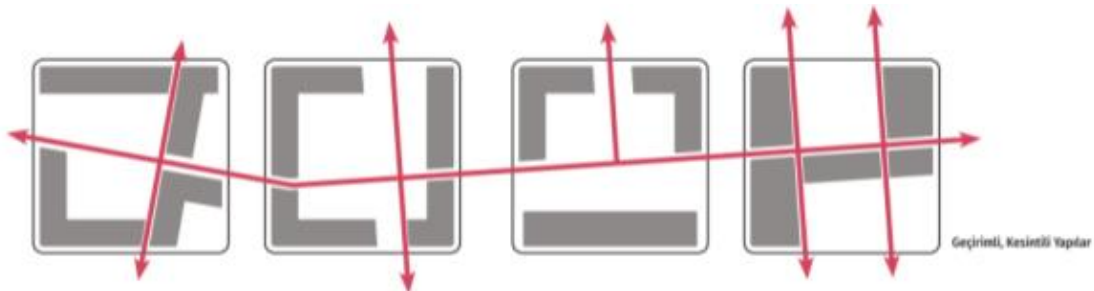
Kıyı alanı Kartal ilçesi için önemli bir kamusal alan niteliğinde olup, alanın kent parkına erişilebilirliğinin sağlanması önemlidir. Bu nedenle alanda kamusal ve yarı kamusal açık alanlar arasındaki bağlantı sistemi, yayaların ve bisikletlilerin kıyıya erişebilmesini sağlamaktadır.



Şekil 4.7. Kartal Kentsel Tasarım Projesi

(<https://kentselstrateji.com/proje/kartal-merkez-kentsel-tasarim-kodlari/> Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Geçirgenlik ilkesi kıyı alanında özellikle vurgulanmıştır. Kıyı alanlarına cepheli yapıların dolu boş oranının, zemin kat kullanımların yaya sürekliliğini sağlayan ve geçirgen yapılar olması önemsenmiştir. Doğu-batı aksı üzerine tasarlanan kurgu aynı zamanda kuzey-güney ilişkilerini de önemsemektedir (Şekil 4.2.4.3).



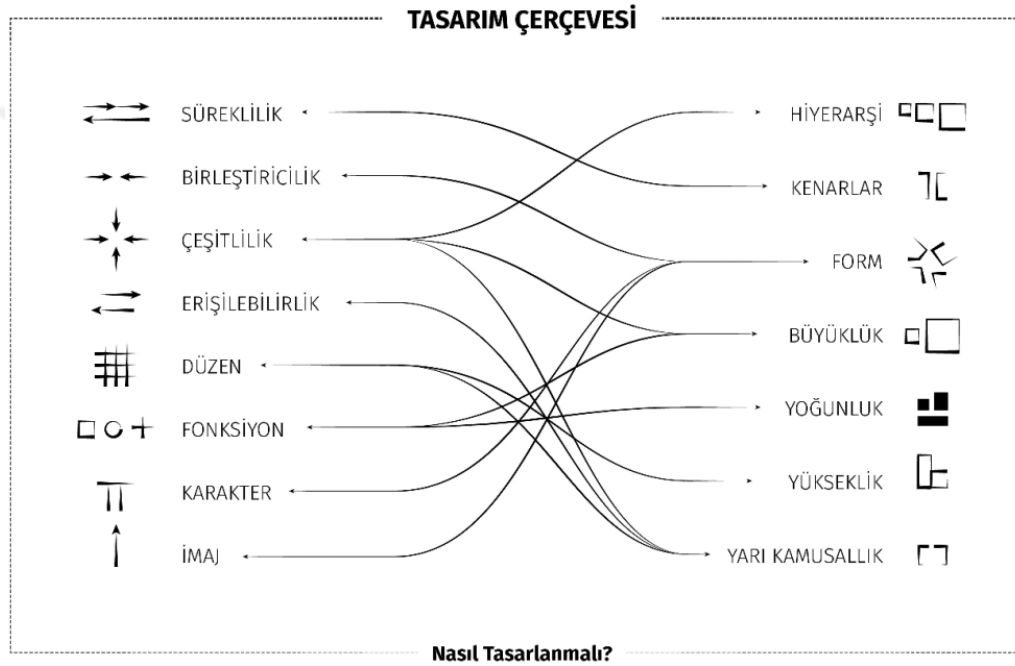
Şekil 4.8. Bloklar Arasında Geçirgenlik

(<https://kentselstrateji.com/proje/kartal-merkez-kentsel-tasarim-kodlari/> Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Kıyı alanlarında denizden gelen rüzgârın yapı adalarına geçiş için kıyı alanında düşük oturumlu yapılar ön görülmüştür. Yüksek binalar bazaların üzerinden geri çekilerek yükselerek insan ölçeğinin korunması hedeflenmiştir.

Herkesin kolayca yürüyebileceği niteliklerde ve doğal rüzgâr koridorları oluşturacak yeşil akslar tasarlanmıştır. Bu akslar üzerinde oluşturulan odak noktaları ile birlikte kuzey-güneyde sürekliliği sağlanmıştır.

Yaya sürekliliğinin kesintisiz bir şekilde sağlanması amacıyla kütlelerin yüksekliği ve geri çekilmeleri önemsenerek, zemin kat kullanımlarının aktivitelerine katkı sağlamak istenmiştir (Kartal Kentsel Tasarım Rehberi, 2020).



Şekil 4.9. Kartal Kentsel Tasarım Projesi

(<https://kentselstrateji.com/proje/kartal-merkez-kentsel-tasarim-kodlari/> Erişim tarihi: Temmuz 2022)

Kartal rehberinin tasarım çerçevesinde; sürekliliğin sağlanması için cephelerin devamlılığının önemli olduğu vurgulanmıştır. Alanda kenarların iyi tasarlanması ile birbirine aitmiş gibi devam etmesinin alanın süreklilik algısını arttırdığı ve formların birbirini tamamlaması ile alan bütünleşebildiği belirtilmektedir. Yapıların zemin katlarında, pasajlarda yaya sürekliliğini sağlayacak geçirgen yapılar olması önemlidir. Kıyı alanlarında yapılar arasındaki boşluklardan geçişler, geri çekilmeler ile yarı kamusal alanlar oluşturarak kıyıda geçirgenlik arttırılabildiği, ayrıca bu geçişler yeşil aksların geçtiği adalarda yarı kamusal alanlarla bütünleştirilmesi önerilmektedir. Zemin katların şeffaf tasarlanması ile yayaların iç-dış mekânla görsel bağlantı kurabileceği yaya yolları oluşmaktadır. Kamusal ve yarı kamusal alan arasındaki geçişlerin sistematığının oluşturması ile yayanın kıyıya erişilebilirliği de arttıracığı belirtilmektedir.

4.2.5. Peterborough Kentsel Tasarım Rehberi (2018)

Peterborough İngiltere'nin doğusunda yer almaktadır. Peterborough bölgesinde 2018 yılında kaliteli kentsel tasarıma vurgu yapılarak eyaletin büyüme planı hedeflerine yönelik bir kentsel tasarım rehberi çalışması yapılmıştır. Bu kentsel tasarım rehberi mimarlık, planlama, tasarım ve peyzaj alanlarını bir araya getirmektedir. Peterborough tasarım çalışması Peterborough'daki altı koridor ve sekiz düğüm noktasının nasıl gelişmesi gerektiği üzerine bir tasarım çerçevesi oluşturmak için hazırlanmıştır. Bu tasarım çalışmasının kentin imar planlarına ilave edilmesi düşünülmüştür.

Bu rehber iki bölüm halinde organize edilmiştir.

1. Düğümler, koridorlar ve mahaller
2. Peterborough kent merkezi

Her bölge kamusal alan, bina formu, hareketlilik ve miras açısından değerlendirilmiştir.

-Kamusal Alan: Kamusal alan incelemesi yapılırken halkın erişebileceği, sokaklar, parklar, meydanlar gibi yerlere bakılmıştır.

-Bina Formu: bina boyutu, şekli, ölçeği, tasarım özellikleri ve kullanımları, birbiriyle ilişkileri incelenmiştir.

-Hareketlilik: yaya yolları, toplu taşıma, bisiklet ve özel araç yolları incelenmiş, tüm hareket seçeneklerinin güvenilir ve erişilebilir olmasına dikkat edilmiştir.

-Miras: gelecek nesil için önemli olan ve korunması gereken binalar ve peyzajlar gibi kültürel kaynaklara dikkat edilmiştir.

Tüm bunları yaparken imar planlarına ve yönetmeliğe de uygunluğu göz önünde bulundurulmuştur (arazi kullanımı, otopark ihtiyacı, parsel büyüklükleri gibi).



Şekil 4.10. Peterborough Kentsel Tasarım Projesi (Peterborough Urban Design Guidelines, 2018)

Şekil 4.10.'de de görüldüğü gibi açık alanlar ve hareket başlıkları altında alan bölgelere ayrılmış ve her alan için ihtiyacına göre ilkeler belirlenmiştir.

Temel Prensipler

- Tasarım yapılırken bölgenin bütüncül olarak ele alınması,
- Sokak ağlarının erişilebilir olması,
- Odak noktalarının oluşturulması,
- Odak noktaları arasında bağlantıların sağlanması,
- Alanda bir omurga oluşturulması,
- Bloklar arası geçirgenliğin sağlanması
- Bisikletle ulaşımı kolaylaştırmak ve bağlantılı bir ağ oluşturmaktır.

Her bölgenin ihtiyaçları belirlenip bölgeler kendi içlerinde bölümlere ayrılarak ilkeler belirlenmiştir. Genel olarak çeşitlilik, erişilebilirlik, süreklilik, ölçek gibi kentsel tasarım kavramları üzerine yoğunlaşmıştır.

Kıyı Alanı Gelişimi

- Nehir ve kanal boyunca uzanan büyük açık alan, mekân da kenar oluşturmaktadır. Manzaralar oluşturmak ve patikalara, doğal alanlara ve su kenarına erişim sağlamak için sokakların çoğu her iki ucunda açık alanlar olacak şekilde yönlendirilmiştir.
- Doğal alanların içinden geçen patikalar suya yakın olmak için avantaj sağlamaktadır. Yol ağları kapsamlı şekilde tasarlanış, erişilebilirlik düzeyi yüksek olup yollar arasında bağlantılar oluşturulmuştur. Geniş kaldırımlar ve ağaç dikimi, yürüyüş ve bisiklet için gezinti alanları oluşturulmuştur. Düğüm noktaları oluşturulurken, en çok yaya trafiğinin olduğu caddelere ve ana caddelere öncelik verilmesi vurgulanmıştır (Şekil 4.11.).
- Herkesin erişebileceği bir sokak ağı, insan ölçeğinde bir gelişme sağlamaktadır.
- Blok uzunlukları, geçirgenliği sağlamak ve aktif hareketi teşvik etmek için kısa tutulmuştur.
- Nehrin kenarındaki eski yol, yeniden yapılandırılarak mevcut evlere erişim sağlayan tek yönlü sistem oluşturulmuştur. Küçük bağlantı yolları, yeni ve eski yolları birbirine bağlamaktadır. .
- Bisiklet şeritleri, Trent Kanalı'nın mevcut köprü geçişi ile bağlanmaktadır.



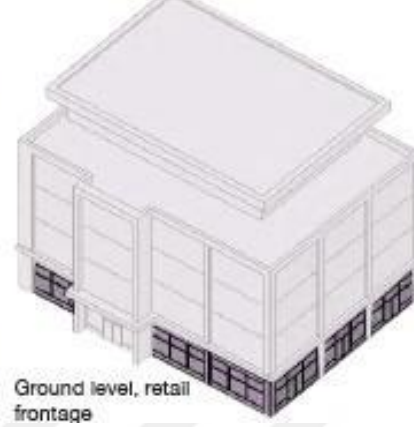
Şekil 4.11. Peterborough Kent Merkezi ve Kentin Doğusu (Peterborough Urban Design Guidelines, 2018)

- Nehrin kenarı açık alan ve patika sistemi, sürekli bir yürüyüş ve bisiklet yolu oluşturmak için genişletilmiştir.
- Kıyı alanı, çevredeki sokaklardan görünür ve erişilebilir olması sağlanmıştır.
- Erişilebilir patikalar ve yürüyüş yolları tasarlanıp, zemin seviyesinde aktif kullanımlar sağlanmıştır.
- Yüzeydeki kablolar yer altından geçip, peyzaj ile kaliteli sokak manzaraları oluşturulmuştur.
- Nehre açılan sokaklar tasarlanmıştır.
- Ortak park ve servis yerleri sağlayan ortak bir yol sistemi oluşturmaya çalışılmıştır.
- Tüm seyahat türleri için doğrudan bağlantılar sağlanıp, özel şeritler, ortak şeritler, bisiklet kutuları, bisiklet depolama ve bisiklet onarım tesisleri dâhil olmak üzere bisiklet altyapısı kamusal alanda sağlanmaya çalışılmıştır.



Şekil 4.12. Peterborough Kentsel Tasarım Projesi Yaya Köprüleri (Peterborough Urban Design Guidelines, 2018)

- Kıyı alanında yaya faaliyetlerini destekleyen yer seviyesinde perakende, restoran, ticari veya kurumsal kullanımlara öncelik verilmiştir.
- Perakende cepheleri, bireysel işletmeler için dar bir cepheye sahip olarak geleneksel vitrin algısı oluşturulmuştur.



Şekil 4.13. Peterborough Vitrin Konsepti (Peterborough Urban Design Guidelines, 2018)

- Kıyı alanlarına bakan zemin kat cepheleri, görünen alanlarını en üst düzeye çıkarmak, görsel ilgi sağlamak ve iç mekân kullanımlarıyla bir bağlantı duygusu yaratmak için yaklaşık %75 oranında şeffaf cam kullanılmalıdır.
- Kaldırım üzerinde tenteler kullanarak hava koşullarına karşı koruma sağlanabilir.
- Konut kullanımlarının zemin seviyesinde (perakende öncelikli alanların dışında) yer aldığı durumlarda, tekli birimler cephe tasarımında eklemelenmeli ve yarı özel bir ön avlu geçiş bölgesi ile doğrudan kaldırımdan erişilmelidir.
- Bir binanın cadde kenarından geri çekildiği durumlarda, özel mülkiyete ait arazi, kamusal alanın bir uzantısı olarak tasarlanmalı ve oturma, aydınlatma, sokak ağaçları ve kamusal alan gibi yaya olanaklarını içermelidir.
- Genel olarak, park yeri binaların arka tarafında bulunmalıdır. Park yeri binalar ve cadde kenarları arasına yerleştirilmemelidir.
- Otoparkın cadde kenarında, örneğin bir binanın yanında bulunduğu durumlarda, uyumlu bir peyzaj ve sert peyzaj ögesi (örneğin çitler, sütunlar) güvenlik için park yerinin görünürlüğünü sağlarken cadde kenarı güçlendirmelidir.
- Otoparka giden yürüyüş yolları sağlanmalı ve otopark malzemeler, işaretlerle açıkça sınırlandırılmalıdır (Peterborough Urban Design Guidelines, 2018).

Peterborough tasarım çerçevesinde, alanda ana bir omurga oluşturarak alanın bütün olarak tasarlanması önemsenmiştir. Alandaki perakende cephelerinde vitrin algısı oluşturarak yayanın mekâna görsel ilgisinin artırılması istenmiştir. Yapıların ana akstan çekildiği alanlarda kent mobilyaları ve peyzaj öğelerinden faydalanılabileceği belirtilmiş olup, bu geri çekilmelerden küçük kamusal kullanım alanları da oluşturulabilmektedir. Yayanın hareketini kolaylaştırmak ve alandaki

geçirgenliği arttırmak için blok uzunluklarına dikkat edilmiştir. Herkesin erişebileceği sokak ağları, sokak ağlarını birbirine bağlayan odak noktalarının oluşturulması düşüncesi ile rehberde güçlü bir erişilebilirlik vurgusu yapılmıştır.

4.2.6. San Francisco Kentsel Tasarım Rehberi

Amerika Birleşik Devletleri'nin Kaliforniya eyaletine bağlı bir şehirdir. Kentsel tasarım rehberinde açık alan ve kamusal alanların herkesin kullanması ve eğlenmesi için San Francisco sahili ve körfez kıyı şeridi boyunca parklar, halka açık erişim ve doğal alanlar ağının tanımlanması, geliştirilmesi ve canlandırılması hedeflenmiştir.

San Francisco'nun kentsel tasarım politikası, iki temel nedenden dolayı bağlamsal duyarlılığı destekler. Birincisi, yönelim ve uyum ile çevresel bağlantıların geliştirmesidir. İkincisi, biçim, malzeme veya karakter bakımından farklılaşan mekânların birbiriyle rekabet etmesidir.

Tasarım Rehberi, San Francisco'daki gelişmeleri kontrol etmek için dokuz hedef ortaya koyulmuştur. Her hedef, için belirli ilkeler ortaya koyulmuştur.

Kentsel Tasarım İlkeleri, San Francisco Genel Planının Kentsel Tasarım Rehberinde belirlenen mevcut politikalara, ilkelere ve değerlere dayanmaktadır. İlkeler, uygulanabilir alanlarda kalkınmanın şeklini bilgilendirmek politika ve planları detaylandırmaktadır. Belirli ilkeler ile mevcut tüm şehir politikaları arasındaki ilişkinin ayrıntılı bir analizi, tamamlayıcı bir rehber olarak geliştirilmiştir.

Temel Prensipler

Tasarıma ve uygulamaya yönelik ölçütler belirlenirken; binalar ve sokaklar arasındaki ilişkiler, aktif sokaklar, komşu binalar ve sokak sürekliliği, yönlendiriciler, cepheler, sokak ağı, kamusal konfor alanı, mekân karakteri, yaya ve bisiklet yolları, kamusal mekân ve sosyal etkileşim, açık alanların sürekliliği göz önünde bulundurulmuştur.



Şekil 4.14. San Francisco Kentsel Tasarım Projesi (San Francisco Urban Design Guidelines, 2018)

Bütünleşik bir açık alan ve kamusal sistemini desteklemek için bağlantı ve geçişler için yön sağlayan ilkeler geliştirilmiştir (San Francisco Urban Design Guidelines, 2018).

- Yaya yolu mümkün olduğunca suya yakın bir yere konumlandırılmalı,
- Yaya yolu araç yolundan ayrı tutulmalı,
- Ayrı yaya ve bisiklet yolları tasarlanmalı,
- Yaya yolu aktivite alanları ile bütünleşmeli,
- Kültürel etkinlikler için toplanma alanları tasarlanmalı ve yaya aksları insanları bu alanlara yönlendirecek şekilde tasarlanmalı,
- Halkın kıyıda keyif almasını sağlayan tuvaletler, çeşmeler, bilgi büfeleri, banklar, masalar ve diğer mobilyaların mekânsal organizasyonu sağlanmalı,
- Eğlence aktivitelerinin nasıl genişletilebileceğini veya çeşitlendirilebileceğini keşfetmek için denemeler yapılmalı,
- Kıyıdaki doğal güzelliğin güçlü görsel imaj olmasını sağlamak için kamusal alanların biçim ve karakter açısından basit ve minimalist olması sağlanmalı,
- Bina cepheleri aktif, ilgi çekici olup, yaya öncelikli alanlar tasarlanmalı,
- Bina cepheleri sokaklar bağlantı kurmalı,
- İlgi çekici, güven ortamı sağlayan cepheler tasarlanmalı,
- Açık alanlarda gölgeli oturma alanları tasarlanmalı,
- Aydınlatmalar insan ölçeğinde tasarlanmalı,
- Kıyının tarihi, denizcilik ve doğal karakterini iletirmek için halka açık alanlar tasarlanmalıdır.

Kıyı Alanı Gelişimi

San Francisco Körfez Bölgesi liman denizcilik aktivitelerini korurken güvenli eğlence fırsatları sağlamıştır. Halka açık erişim ve açık alan tasarım ilkeleri geliştirilmiştir.

Açık alanlar ve iskelelerde halka erişim için mekân ölçütleri, malzeme ve döşeme tasarım detayları üzerine çalışılmıştır. San Francisco Kentsel Tasarım Rehberi kamusal alanlara erişilebilirliği arttırarak bu alanların canlılığını arttırmayı temel almaktadır.

Kamusal alanları tasarlarken insan gereksinimleri üzerinden yola çıkıp, mevzuatla tasarım ilkelerini desteklemiştir (Metin, 2021; Polat, 2021).

San Francisco kentsel tasarım rehberinde, yaya öncelikli tasarım anlayışının önemsendiği görülmektedir. Yayanın sokakla doğrudan bağlantı kurabileceği cepheler, bu cephelerde alan hareketlilik katmak için geri çekilme ve dışarı çıkmalar önerilmiştir. Bu hareketlilik mekânın yayanın yürünebilirliği açısından devamlılığını da sağlamaktadır. Şeffaf bina cepheleri ile geleneksel vitrin öğelerinin kullanılması ile mekâna ilginin arttırılması istenmiştir. Doğrudan ve sürekli bir sokak ağı ve boşlukların tanımlanması için peyzaj elemanlarının kullanılması gerektiği vurgulanmıştır. Yaya konforunun arttırılması amacıyla aydınlatma elemanları, kent mobilyaları, peyzaj öğeleri ve bisiklet

yollarının yayayı engellemeyecek şekilde tasarlanması önerilmektedir. Aydınlatmaların insan ölçeğinde tasarlanması ise, bina cephelerinin gereksinim dışında aydınlatılmasının önleneyeği belirtilmiştir.

4.2.7. Hong Kong Kentsel Tasarım Rehberi

Hong Kong, Çin'in güney kıyısında yer alan bir bölgedir. Hong Kong, çok dağlık bir araziden, birçok sahil şeridinden ve doğal bir limandan oluşmaktadır.

Hong Kong tasarım rehberinin amacı; yüksek kaliteli, sürdürülebilir daha iyi bir çevre oluşturmak, genel şehir manzarasını geliştirmek, kamusal alan bağlantılarının sağlanması, yapıları formların fiziksel ve mekânsal düzenlemesinin sağlamasıdır. Ayrıca Victoria Limanı'nı çekici, canlı, erişilebilir hale getirmek, Hong Kong halkının doğal mirası olarak korumak ve böylece Hong Kong'un simgesi haline getirmek hedeflenmiştir. Bu hedefe ulaşmak için,

- limana erişim
- limanın doğal manzarasını geliştirmek ve liman cephesine görsel erişimi sağlamak;
- kentliler ve turistler için bir cazibe merkezi olarak limanı geliştirmek;
- yenilikçi bina tasarımını ve çeşitli turistik, perakende, eğlence ve eğlence etkinliklerini teşvik edecek bütünleşmiş bir açık alan ve yaya bağlantıları ağı sağlayarak kaliteli bir liman cephesi oluşturmaya çalışılmıştır.

Kentsel tasarım rehberi, Hong Kong'un olumlu özelliklerini koruyarak kentsel tasarımın temellerine odaklanmıştır. Yapılı çevrenin olumlu niteliklerini koruyup geliştirirken olumsuz yönlerini iyileştirmeyi hedeflemiştir.

Makro ve mikro ölçekte kentsel tasarım etkilerini değerlendirmek için genel kentsel tasarım hususları için kontrol listesi hazırlanmıştır. Çalışma alanı özelliklerine göre kendi içinde ayrı ayrı değerlendirilmiş ve kat yükseklikleri, kıyı alanı kullanımı, kamusal alan, sokak mobilyalarının kullanımı hakkında önerilerde bulunmaktadır.

Temel Prensipler

- Fonksiyonel çeşitliğin sağlanması ile aktif kıyı alanı oluşturulması,
- Bina yükseklikleri ve boşlukların, insan oranı ile belirli bir ilişki içinde olması,
- Araç dolaşımı ve otopark erişiminin sağlanması,
- Deniz kıyısına düzenli aralıklarla açık alan bağlantılarının sağlanması,
- Kamusal alanlara yayanın erişimi en üst düzeye çıkarılması,
- Görsel ve fiziksel geçirgenliğe olanak sağlayan yapılaşma düzeni,
- Görsel ve fiziksel engel yaratan bariyerlerden kaçınılması,
- Kıyı alanına görsel ilginin artırılması,

- Bisiklet ve yaya için yolların tasarlanmasıdır.

Kıyı Alanı Gelişimi

Fonksiyonel Çeşitlilik

Kıyı alanları boyunca aktivite çeşitliliği sağlanarak aktif bir kıyı oluşturulmak istenmiştir. Kıyı boyunca kültürel, turistik, eğlence ve perakende faaliyetleri için ayrılmalıdır. Rıhtımlara görsel ilgi sağlayan faaliyetler teşvik edilip, balık tutma ve uçurtma uçurma gibi faaliyet alanları düşünülmelidir.



Şekil 4.15. Hong Kong Kıyı Alanı Kullanımları (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015)

Uygun olan yerlerde gezinme, koşu, bisiklete binme, balık tutma, oturma gibi halkın eğlenmesi için sürekli deniz kıyısı gezinti yerleri düşünülmüştür. Kıyı canlılığını güçlendirmek amacıyla; peyzaj alanları, oturma alanları, seyir alanları, tahta kaldırımlar, küçük iskeleler gibi ilgi çekici düzenlemeler veya düğüm noktaları tercih edilmelidir.

Kıyı alanının biçim açısından geliştirmeyi amaçlayarak yönlendirici imgeler kullanılmalıdır. Kıyı alanını önemli bölgelerinde uygun yapı bloklarının yerleşimi ve yüksekliklerine dikkat edilmeli, kıyı bölgesindeki binalar için özel tasarımlar önerilmelidir.

Bina yükseklikleri ve boşlukları, insan oranı ile belirli bir ilişki içinde olmasına dikkat edilmelidir. Yapı kütlesi, ilgi noktaları ve düğüm noktaları oluşturulması ve kıyıdan iç alanlara görsel geçirgenlik sağlanmalıdır.



Şekil 4.16. Hong Kong Kıyı ve İç Kesim Arasındaki Koridorlar (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015)

Kıyıya geçirgenliği artırmak için daha yüksek binalar iç kısımda, deniz kıyısında daha düşük katlı binaların tasarlanması ve kıyı alanında bulunan yapıların, kıyı boyunca geçirgen olmayan bir “duvar” oluşturmasından kaçınmak için uygun ölçekte ve uygun cephe tasarımında olması gereklidir.

Araç ve Yaya Hareketleri

Araç dolaşımı ve otopark erişimi, kıyı arka bölgesinde çözümlenmelidir. Yayaların kıyıdan tam anlamıyla yararlanabilmesi için yaya dostu bir ortam sağlanmalıdır. Yayalar için (engelliler dâhil) rihtıma erişilebilirlik, kentsel merkez alanlardan fiziksel bağlantılar sağlanarak en üst düzeye çıkarılmalıdır. Gezinme yollarının sağlanmasıyla birlikte sahile olan kamu geçirgenliği artırılmalıdır. Mümkün olduğunda, yaya gezinti yolu, uygun noktalarda iç kısımlarla bağlantılara izin verecek şekilde, su kenarı boyunca sürekli olarak uzanmalıdır.

Peyzaj ve Açık Alanlar

Giriş hissi yaratmak için kara tarafında açık alanlar olmalıdır. Ayrıca, iyi bir görsel ve fiziksel geçirgenlik oluşturmak için, deniz kıyısına düzenli aralıklarla açık alan bağlantıları olmalıdır. Açık alan, çeşitli şekillerde düzenlenmelidir. Uygun olduğunda, halka açık toplantılar veya kültürel ve sosyal etkinliklere ev sahipliği yapmak için birkaç büyük açık alan tasarlanmalıdır.

Geçmişte Hong Kong'un oldukça ilginç, girintili çıkıntılı bir kıyı şeridini yumuşatma eğilimi içerisine girilmiştir. Kıyı alanına erişebilirliği arttırmak amacıyla dikey geçişler tasarlanmıştır.



Şekil 4.17. Hong Kong’da Kıyıya Erişilebilirliği En Üst Düzeye Çıkarmak (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015)

Kamusal Alan

Kentsel tasarımla ilgili tüm yönler, kamusal alana bir tür katkı sağlamaktadır. Örneğin ticaret alanları için yaya toplama alanını artırmak gibi.

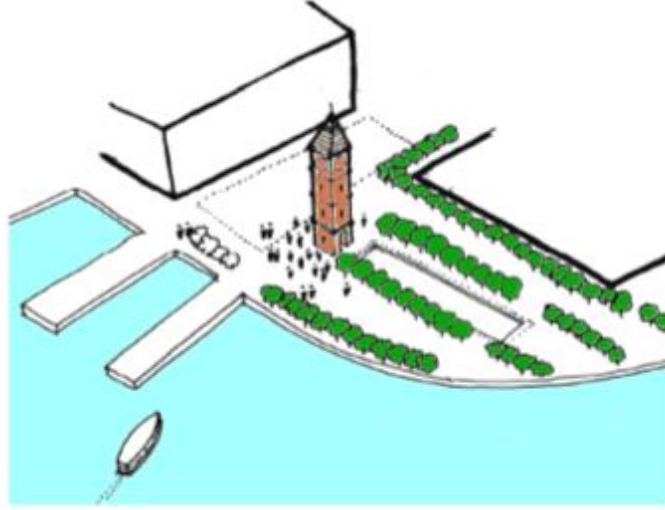
Yayaların dolaşımını çeşitlendirmek ve sokak seviyesinde canlılığı artırmak için ilgi çekici cepheler sağlanmalıdır. Yaya akışının yüksek olduğu bölgelerde perakende cephe teşvik edilmelidir.

İnsan ve bina arasında bir ara ölçek oluşturmak için pasajlar gibi insan ölçekli tasarım öğeleri sağlanmalıdır. Bina cephesi ve cephe kenarı, mimari tasarım, mimari detaylandırma ve yapı malzemelerinin seçiminde özellikle zemin ve birinci kat seviyesinde ilgi çekmelidir.

Açık Alan

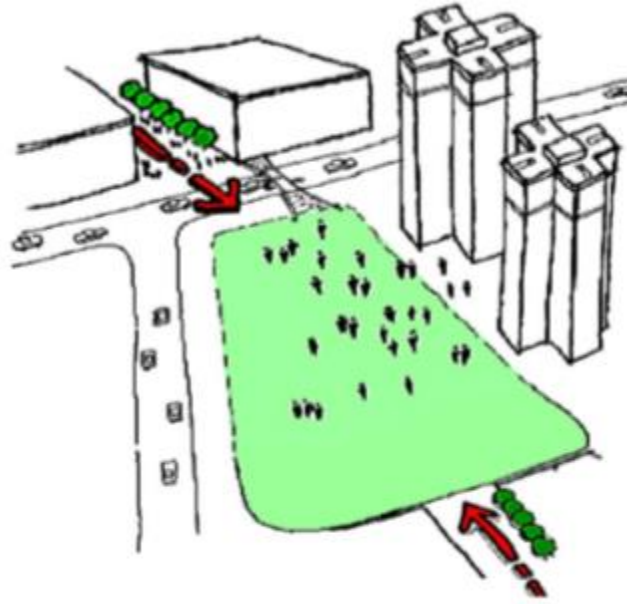
Aktif ve pasif aktivitelerde işlevsel gereksinimleri karşılamak için sert ve yumuşak peyzaj dengelendiği açık alanlar tasarlanmalıdır. Detaylı peyzaj tasarımı ile okunabilirliği en üst düzeye çıkaracak açık alanlar kurgulanmalıdır. Yönlendirme ve yer duygusu yaratmak için açık alanlarda odak noktaları sağlanmalıdır.

Kent için önemli ikonik yapılar, kıyı alanında odak oluşturabilecek yerlerde konumlandırılmalıdır.



Şekil 4.18. Hong Kong’da Açık Alanda Odak Noktası Özelliği (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015)

Kamusal alanlara yayanın erişimi en üst düzeye çıkarılmalıdır. Görsel bağlantı, yayaları açık alanlara yönlendirmeye yardımcı olmalıdır.



Şekil 4.19. Hong Kong’da Yayıları Açık Alana Yönlendirmek İçin Görsel Bağlantı (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015)

Sokak manzarası, yerin bütünlüğü ile ilişkilidir. Dolayısıyla sokakta görülebilen ve yaşanabilen her şey önemlidir.

Hong Kong’da, şehirdeki yaya hareketi, yağışlı mevsimin yanı sıra sıcak ve nemli dönemler nedeniyle rahatsız edici veya kısıtlıdır. Bu olumsuz etkileri en aza indirmek için tasarımcılar yayalar için gölge alanları sağlamalıdır. Yaya dolaşımı için iklim dikkate alınarak güvenli, temiz, erişilebilir

ve ilgi çekici bir yaya ortamı sağlanmalıdır. Engelliler için erişim kolaylığı sağlanmalıdır. Dolaşımı kolaylaştırmak için yaya geçitleri yerleştirilmelidir.



Şekil 4.20. Hong Kong'da Güvenli, Temiz ve Erişilebilir Yaya Ortamı (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015)

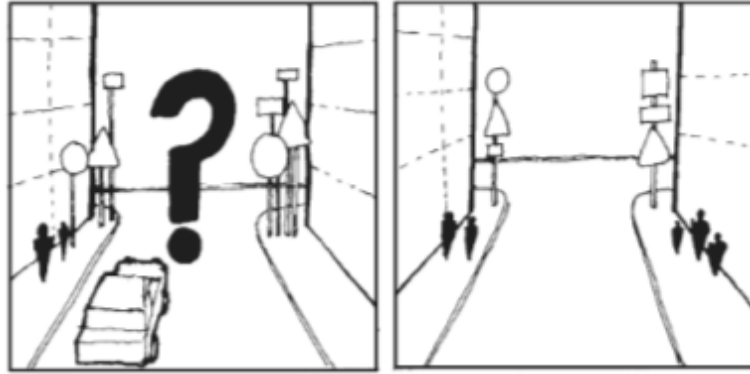
Kaldırım, yaya akışlarını, sokak mobilyalarını barındıracak yeterli genişlikte olmalıdır. Kaldırımların mevcut ihtiyaçlara hizmet etmek için yetersiz genişlikte olduğu eski kentsel alanlarda, yeniden geliştirme gerçekleştiğinde bina gerilemesi veya cephe kapsamının azaltılması yoluyla bu kaldırımların genişletilmesi gerekmektedir. Yeni gelişim alanlarında, kaliteli bir yaya ortamının yaratılması için iyi tasarlanmış daha geniş kaldırım sağlanmalıdır.

Kaldırım yüzeyi görsel olarak ilgi çekici olmalıdır. Mümkün olan yerlerde desenli bloklar, tuğla döşeme veya taş kaplama gibi yüksek kaliteli döşeme yüzeyleri uygulanmalıdır.

Arazi kullanımının sokak manzarasında önemli bir rolü vardır. Şehre canlılık kazandırmak için sokak düzenlemeleri ile birlikte sokak düzeyinde ve insan ölçeğinde dükkân önerileri, barlar, kafeler gibi çeşitli sokak etkinliklerinin artırılıp aktif cadde cephelerinin sağlanması teşvik edilmelidir. Bu cephelerde “ölü yüksekliklerden” kaçınılmalıdır. Sokak ortamının kalitesini artırmak için yol kenarı kaldırım, heykel vb. gibi yüksek kaliteli sert peyzaj sağlanmalıdır. Sert kenarları yumuşatmak ve sokak ortamındaki ısı birikimini azaltmak için ağaç dikimi, çalılıklar, peyzajlı alanlar dâhil edilmelidir. Gerekliğinde gölgeli yaya yollarının sağlanmasını sağlamak için türlerin fiziksel olarak sağlam ve trafik dumanlarına karşı dayanıklı olması gerekir.

Alanın karakterini veya bitişik gelişmeleri tamamlamak için yüksek kaliteli mobilyalar sağlanmalıdır. Oturma, yaya levhaları ve bayrak direklerinin kaliteli mimari tasarımı ile mekân algısı oluşturmaya katkı sağlanmalı ve telefon kulübeleri, yangın hidratları, posta kutuları ve otobüs/tramvay sığınakları gibi iyi tasarlanmış diğer yer üstü öğeler kullanılmalıdır. Heykeller veya peyzaj özellikleri gibi küçük ölçekli odak noktalarının, sürücülerin ve yayaların kendilerini yönlendirmeleri için görsel ipuçları olarak hareket etmesine izin verilmelidir. Sokak mobilyalarının, geçitlerin, kaldırımların, bilgi panolarının vb. tasarımında engelli kişilere gereken özen gösterilmelidir. Yol kenarı bariyerleri, yol işaretleri, aydınlatma, çöp kutuları gibi yol/kaldırım ile ilgili şehir mobilyaları ve tesisleri için, bunların yerleri ve tasarımları, genel sokak görüntüsü üzerindeki görsel etkileri dikkate alınarak ele alınmalıdır. Sürücülerin ve yayaların rotalarını belirlemeleri için yeterli bilgi vermek için açık yol

işaretleri sağlanmalıdır. Bariyerler bir peyzaj şemasına dâhil edilebilir veya görsel etkilerini en aza indirmek için şeffaf bir malzemeden (örneğin cam) yapılabilir.



Şekil 4.21. Yol Tabelası Karmaşasından Kaçınmak (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015)

Yaya köprüsü mümkün olduğu kadar kısa, ideal olarak sokağa dik olmalıdır. Mekânsal yapıyı kesmek yerine güçlendirmeyi amaçlamalıdır. Üst seviyedeki yaya köprülerinin çıkış ve varış noktaları, iki nokta arasında doğrudan bağlantıya izin verecek şekilde teşvik edilmelidir. Kalkış ve varış yerinin zemin seviyesinde gerekli olduğu durumlarda, asansörler ve yürüyen merdivenler sağlanmalıdır. Yaya köprüsü yapılarının estetiği göz önünde bulundurulmalıdır. Yaya köprülerinde yumuşak peyzaj tasarımı dikkate alınmalıdır. Yaya alt geçitleri için yüksek kaliteli ve iyi tasarlanmış duvar ve döşeme malzemeleri, aydınlatma ve diğer tasarım öğeleri, görsel iyileştirme sağlamak ve yayalar için ilginç ve güvenli bir ortam yaratmak için kullanılmalıdır.

Yayalaştırma, araçlar ve yayalar arasındaki çatışmayı en aza indirmek, araçsız ortam sağlamak, trafik gürültüsü ve dumanından kaynaklanan istenmeyen etkileri önlemek ve yaya hareketi için bir odak oluşturmak için bir fırsat sunmaktadır. Genel olarak otoyol önemi olmayan ancak yaya için önemi yüksek olan caddeler yayalaştırma için düşünülebilir. Uygun olduğunda, araçların ve yayaların ayrılmasını teşvik etmek için yayalaştırılmış sokaklar ve yeraltı yollar gibi yaya öncelikli tesisler sağlanmalıdır. Uygun yerlerde, yaya dostu ortamı geliştirmek için hız tümsekleri, yükseltilmiş geçitler ve yol yüzeyinin farklı renk ve malzemelerle değiştirilmesi veya kaldırımın kaldırılması gibi diğer trafik sakinleştirici önlemler alınabilir. Yoğun kentsel alanlarda trafiği azaltmak için “otobüs-alışveriş merkezi”, “tramvay-alışveriş merkezi”, “Park-Yürüyüş” veya “Park-bisiklet” şemaları düşünülebilir.

Hong Kong tasarım rehberi, kıyı alanı boyunca sürekliliği sağlamak için ilgi çekici cephe tasarımları, iç kısımlarla da bağlantı kuracak kıyı boyunca devam eden gezini yollarının tasarımı önerilmiştir. Aktif cadde cephelerinin sağlanması teşvik edilmesi ile görsel bağlantıların sağlanması gerekmekte olduğu belirtilmektedir. Bu cephelerde insan ölçeği göz önünde bulundurulmalıdır.

Alanda görsel ve fiziksel geçirgenliğin sağlanması için, kıyı alanında düzenli aralıklarla açık alan bağlantıları önerilmektedir. Kıyı alanında görsel ve fiziksel engel yaratan bariyerler, levhalardan

kaçınılması ve manzaralı koridorlar oluşturulması belirtilmektedir. Yapılaşması tamamlanmış bir alanda yeniden geliştirme gerçekleştiğinde bina geri çekilmelerinin kamusal olarak kullanılması ile alada bütünlük algısı oluşturulması önerilmektedir. Kıyıya erişimin arttırılması için yaya dolaşımına öncelik verilip, araç dolaşımı ve otopark alanları için kıyı art bölgesinde çözüm üretilmesi vurgulanmıştır. Yayanın kıyı alanı boyunca dolaşımı ve kıyı art bölgesi ile bağlantılar oluşturması alanın aktif kullanımı açısından önemli olduğu görülmektedir (Hong Kong Urban Design Guidelines, 2015).

Kentsel Tasarım Rehberlerine İlişkin Değerlendirme

Genel olarak kentsel tasarım rehberleri kent kimliğinin gelişimini hedeflemektedir. Yaya hareketini temel alan rehberler odak noktaları oluşturarak yayayı yönlendirecek tasarım önerileri sunmuştur. Peyzaj öğeleri de yönlendirmeyi yapan araçlar olarak kullanılmıştır. Açık alan oluşumu ve erişilebilirliği, binaların konumu ve geçirgenliği, sokak ağlarının sürekliliği, peyzaj öğelerinin bütüncül tasarımı önemsenmiştir. Mekânda görsel ve fiziksel geçirgenlik, kıyı alanlarına erişilebilirlik, aktivite ve kullanımların çeşitliliği, kamusal alanda kullanılan tasarım öğelerinin uyumu gibi temalar öne çıkmaktadır.

Kentsel tasarım rehberleri bu temaları ele alırken, ortak bileşenleri olduğu gibi farklı bileşenler üzerinde de yoğunlaştığı görülmektedir. Çalışma alanlarının farklı niteliklerinin olmasından kaynaklı mekânın kalitesini arttırmak için çeşitli ölçütler kullanılmıştır.

Tablo 4.1.'de incelenen rehberlerin özelliklerine değinilirken, Tablo 4.2.'de kentsel tasarım rehberlerinden çıkarılan tasarım ilkeleri tasarım boyutları ile ilişkilendirilmiştir.

Tablo 4.1. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Genel Özellikleri

REHBERLER	AMAÇ	ÖNCELİKLER	PRENSİPLER	TASARIM BOYUTLARI
BOZCAADA	Kent kimliğinin gelişimi	Ulaşım	Mimari karakter	Uyum
		Kültürel ve doğal varlıklar	Cephe sürekliliği	Algılanabilirlik
		Yapılaşma	Cephe özellikleri	Süreklilik
		Kırsal doku	Silüet	
		Malzeme	Yapı tipolojisi	
RİZE	Kent kimliğinin gelişimi		Parsel- yapı girişleri	
		Kentsel akslar	Kolay hareket	Algılanabilirlik
		Yapılı çevre	Mekan karakteri	Süreklilik
		Kamusal alanlar	Sürdürülebilirlik	Erişebilirlik
GALATA BÖLGESİ	Sosyal ve ekonomik gelişim	Doğal Yapı	Aktivite çeşitliliği	Bütünleşme, entegrasyon
		Ulaşım	Cephe-sokak tipolojisi	Uyum
		Yapılı çevre	Silüet	Bütünleşme (Bağlantı)
		Doğal Yapı	Cephe Algısı	Süreklilik
		Tarihi doku	Kabuk-bağlam ilişkisi	Geçirgenlik
KARTAL	İyi bir kentsel çevre oluşturmak	Malzeme		
		Kamusal alanlar	Yeşil örtü	Süreklilik
		Yapılı çevre	Cephe sürekliliği	Bütünleşme
			Ulaşım	Erişebilirlik
			Özel-Kamusal alan	Geçirgenlik
PETERBOROUGH	Kaliteli kentsel mekan	Kullanımlar		
		Kamusal alanlar	Kullanımlar	Erişebilirlik
		Yapılı çevre	Nizam	Uyum
		Hareket	Sokak tasarımı	Süreklilik
SAN FRANCISCO	Kaliteli kentsel mekan	Kültürel miras	Kullanımlar	
		Kamusal alanlara erişimin artırılması	Cephe sürekliliği	Erişebilirlik
		Doğal alanların tanımlanması ve canlandırılması	Doğal Yapı	Bina sokak ilişkisi
				Aktif sokak ve cephe
HONG KONG	Kaliteli kentsel mekan		Hareket	Bütünleşme
		Sürdürülebilir çevre	Fonksiyonel çeşitlilik	Erişebilirlik
		Kamusal alan bağlantısının sağlanması	Liman	Süreklilik
		Formların fiziksel ve mekansal düzenlenmesi	Görüntü Koridorları	Bütünleşme (Bağlantı)
			Tepeli Yapılar	Çeşitlilik

İncelenen rehberlerden çıkarılan sonuca göre çalışma alanını analiz ederken değerlendirmeye alınacak öğeler matriste ele alınmıştır.

Mekân kalitesini arttırmakta önemli rol oynayan kentsel tasarım boyutlarından oluşturduğumuz bütünleşik süreklilik kavramının temaları, ölçütleri ve uygulama alanlarını kentsel tasarım rehberleri incelenerek analiz edilmiştir.

Tablo 4.2. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Tasarım İlkelerine Göre Analizi

BİLEŞENLER	TEMALAR	ÖLÇÜTLER	UYGULAMA ALANI	BOZCAADA	RİZE	GALATA	KARTAL	PETERBOURG	SAN FRANCISCO	HONG KONG
SÜREKLİLİK	BİÇİMSEL ÇEŞİTLİLİK	Ritim	Cephe (Uyum)							
		Düzen	Form							
		Yaya Hareketine Uygunluk								
	ALGILANABİLİRLİK	Estetik	Malzeme							
			Ağaç							
			Mobilya							
			Aydınlatma							
		Ölçek	Bina							
			Ağaç							
			Aydınlatma (Oran)							
		Okunabilirlik	Kent imgeleri							
		Manzara	Su, Bitki Varlığı							
			Bina							
			Peyzaj (yumuşak ve sert)							
			Geçitler							
BÜTÜNLEŞME	ETKİLEŞİM VE AKTİVİTE	Aktivite Çeşitliliği	Zemin Kat (Kullanım-İşlev sayısı)							
		Kullanıcı Çeşitliliği	Aktivite Türleri							
			Kullanım Zamanları							
			Doğal Özellikler							
ERİŞİLBİLİRLİK	HAREKETLİLİK	Yaya-Taşıt Ayrımı	Malzeme							
		Bağlantı Noktaları								
		Hareket Kolaylığı ve Süreklilik								
GEÇİRGENLİK	UYUM	Görsel Uyum	Malzeme							
			Mobilya							
			Cephe (Renk, biçim)							
		İşlevsel Uyum	Zemin Kat							

Bozcada Kentsel Tasarım Taslağı; sokak ağında süreklilik, malzemelerde uyum, peyzaj öğeleri ile yaya konforunun sağlanması, aktivitelerin çeşitlendirilmesi ve kent kimliğinin yansıtılması amaçlanmıştır.

Rize Kentsel Tasarım Vizyonu; kıyının kamusal kullanımını arttırmak, erişilebilirliği arttırarak kıyı kent ilişkisini geliştirmek ve bütüncül bir tasarım anlayışı ile kimlikli bir kent mekânı oluşturmak istenmiştir.

Galata Bölgesi Kentsel Tasarım Rehberi; kamusal alanı arttırarak, kent kimliğinin geliştirilmesi, mekânlar arasında geçişin sağlanması hedeflenmiştir.

Kartal Kentsel Tasarım Rehberi; temel olarak form, yoğunluk, kamusal alan kullanımı, ölçek gibi bileşenler ile mekân kalitesinin artırılması amacıyla kentsel mekânda bütünleşme, süreklilik, erişilebilirlik, çeşitlilik kavramlarını oluşturmayı hedeflemiştir.

Peterborough Kentsel Tasarım Rehberi; kamusal alan, form, yayanın güvenliği, yaya erişimi, yaya hareketine uygunluk ve mekânın kültürel mirasını önemseyen bir tasarım anlayışı benimsemiştir.

San Francisco Kentsel Tasarım Rehberi; kullanıcının ihtiyaçlarını esas alarak kullanıcının ön planda olacağı ilkeler belirlemiştir. Yayanın kamusal alan ile etkileşimi, sokak ağı, bütünleşmiş bir açık alan ve kamusal bağlantı sağlanmak istenmiştir.

Hong Kong Kentsel Tasarım Rehberi; yayalara erişim ve sahile akış, odak noktaları, aktivite ve peyzaj öğeleri üzerinde durulmuştur. Amaç, Victoria Limanı'nı halkın eğlenmesi için canlı bir sahil beldesine dönüştürmektir. Yaya hareketini ön planda tutarak kıyı alanında görsel ve fiziksel uyum, çeşitlilik, estetik kaygılarıyla mekânı tasarlanmıştır.

Kentsel tasarım rehberleri genel olarak alanı yeniden tasarlamak istediğimizde hangi ilkeler üzerinde durulacağını anlatmaktadır. Fakat çeşitli tasarım uygulamaları yapılmış ve bu uygulamaların sonucunda oluşmuş kent mekânını nasıl daha “nitelikli bir yer” olabileceğine ilişkin ilkeler belirlenmelidir.

Yapılacak olan kentsel tasarım çalışmalarında öncelikle alanın özgünlüklerinin ve ortak yönlerini ortaya çıkaran bir bölgeleme sistemi geliştirilip alanın eksikleri belirlenmelidir.

Bu kapsamda alan çalışmasında Mersin kentsel kıyı alanı genel olarak incelenerek, alt bölgeleme sistemi geliştirilmiştir ve alt bölgelerden örnek alan olarak seçilen Viranşehir kıyı alanı incelenmiştir.



5. ALAN ANALİZİ

Kıyı alanı kentte geniş ve önemli bir alanı kapsamaktadır. Kıyıları kentin her noktasında aynı işlevlerde kullanılmamaktadır. Bu yüzden alana yönelik kararlar verilmeden önce o alanın kendi içindeki özelliklerine göre bölgeleme yapılması gerekmektedir. Bölgeleme yapılırken kıyının gerisindeki alanla ilişkisi, kıyıya yaklaşım biçimi, kullanımı ve kıyıya erişimin nasıl olduğu, mimari detayları, peyzaj özellikleri, alanlar arasındaki geçiş, morfolojisi, doku özellikleri (dolu-boş) düşünülmelidir.

5.1.Mersin Kentsel Kıyı Bölgesi

Mersin kıyı bölgesi için kullanım, karakter, kimlik, malzeme, ulaşım farklılıklarına göre karakter bölgeleri oluşturulmuştur. Bu bölümde oluşturulan bu karakter bölgelerinin özelliklerine değinilmiştir. Karakter bölgeleri, odaklanacağımız çalışma alanımızı ortaya koymaktadır.

Mersin kentinin deniz kıyısındaki konumundan dolayı ilk gelişim dönemlerinden beri denize paralel ve doğrusal bir gelişim gözlenmektedir. Bu kapsamda Mersin kıyı bölgesi genel çerçevesi ile aşağıdaki 15 karakter alt bölgesine ayrılmıştır:



Şekil 5.1. Mersin Kıyı Alanı Alt Bölgeleri (Google Earth programından elde edilen görüntü üzerinden üretilmiştir.)

1. Kazanlı Doğal Kıyı Alanları
2. Artıma Tesisi ve Sanayi
3. Balıkçı Barınağı ve Ticari Bölge
4. Serbest Bölge ve Liman
5. Atatürk Parkı

6. Askeriye
7. Marehan - Hilton Otel
8. Hilton Otel - Yat Limanı (Marina)
9. Yat Limanı (Marina)
10. Rekreasyon Alanı (Marina – Babil Kavşağı)
11. Viranşehir Kıyı Alanı
12. Sit Alanı
13. İkinci Konut-1
14. Askeriye
15. İkinci Konut-2

5.1.1. Kazanlı Doğal Kıyı Alanları

Mersin şehir merkezinin doğusunda yer alan kumsal alanıdır. Kazanlı doğal kıyı alanı deniz kaplumbağası (*Caretta caretta*) ve yeşil deniz kaplumbağasının (*Chelonia mydas*) türlerinin bulunduğu alanlardan biridir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Kazanlı Kıyı Bölgesini de kapsayan “İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Kıyı ve Deniz Alanları Bütünsel Planı” 2009 yılında hazırlanmıştır.



Şekil 5.2. Kazanlı Planlama Bölgesi İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Kıyı ve Deniz Alanları Bütünsel Planı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2021 ve Google Earth’ den elde edilmiştir.)

5.1.2. Arıtma Tesisi ve Sanayi

MESKİ Su Arıtma Tesisi, Sanayi Alanları yer almakta olup, iç taraflara doğru az yoğunluklu konut alanları bulunmaktadır.

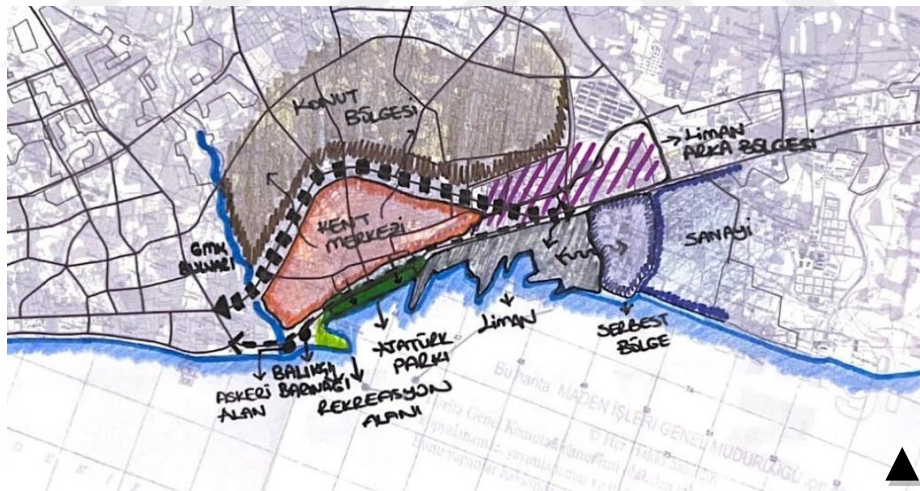
5.1.3. Balıkçı Barınağı ve Ticari Bölge

İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) Bütünleşik Kıyı Alanları Planı Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 08.10.2015 tarihinde onaylanmıştır. Planlama alanı Kazanlı Planlama Bölgesi 1A nolu Alt Bölge Sınırları içerisinde kalmaktadır. Planlama alanında Kıyı Arkası Baskın Kullanım olarak “Kentsel, Kırsal Yerleşmeler” ve “Sanayi ve Enerji Tesisleri” belirlenmiş ve Dolgu Alanları, Rekreatif Amaçlı İskele, Balıkçı Barınakları ve Yat Limanları öncelikli tesisler olarak gösterilmiştir (Mersin İli, Akdeniz İlçesi, Karaduvar Balıkçı Barınağı 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu-Sayfa 14).

Balıkçı barınağının kuzeyinde ve batısında ticari alanlar bulunmaktadır. Özellikle yaz aylarında yoğun kullanılan bu ticari alanları kumsal alanını da kullanmaktadır.

5.1.4. Serbest Bölge ve Liman

19. yüzyılın başlarına kadar kullanılmakta olan Tarsus (Kazanlı) Limanı'nın alüvyonla biriktirmeler sonucunda nehrin ağzının dolması gemilerin kıyıya yaklaşmalarına engel olmuştur. Bu sebepten dolayı antik dönemden itibaren kullanılan Tarsus Limanı yerine Mersin Limanı kullanılmaya başlanmıştır (Mersin Büyükşehir Belediye Arşivi)



Şekil 5.3. Kent Merkezi Kıyı Alanı (Bireysel olarak üretilmiştir.)

Akdeniz ilçe sınırları içerisinde yer alan Mersin Limanı 1960'lı yıllarda inşa edilmiş olup, Akdeniz Bölgesi'nin ticari merkezi olması açısından önem arz etmektedir. Liman inşası ile birlikte Mersin kıyı alanları da dolgu alanları oluşmaya başlamıştır. Mersin limanı çevresindeki sanayi alanları ve serbest bölge ile birlikte bir alt bölge oluşturmaktadır. Bu alt bölgede sadece liman işlevleri bulunmaktadır. Kamu kullanımına açık olmaması nedeniyle kıyının doğrusal gelişen sürekli akışını bozmaktadır.

5.1.5. Atatürk Parkı

Dolgu alanı üzerine halkın rekreasyon ihtiyacını karşılamak için aktif ve pasif alanlar planlanmıştır. Atatürk Parkı kıyı boyunca askeri alana kadar uzanmaktadır.



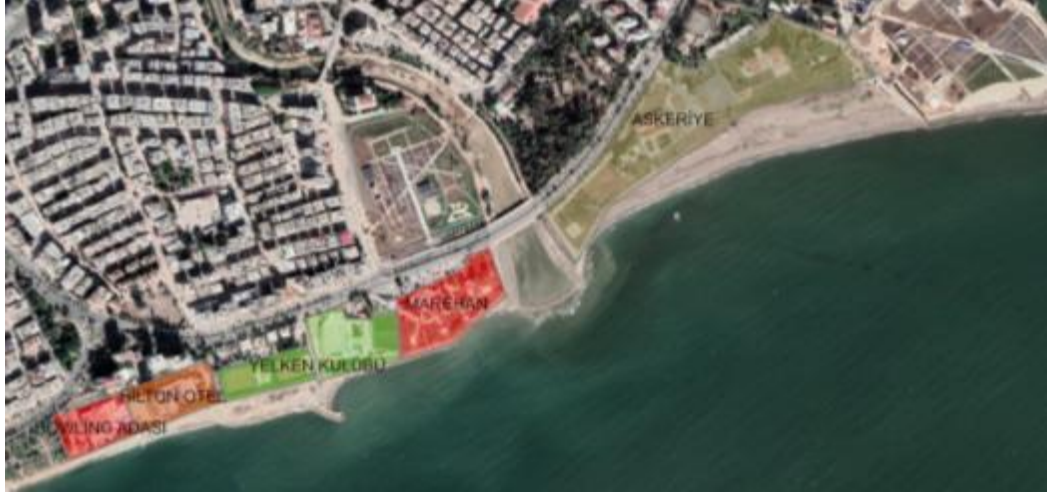
Şekil 5.4. 1960'lı Yıllarda Liman İnşası Sırasında Kıyıda Başlayan Dolgu, 1970'li Yıllarda Atatürk Parkı (Mersin'de kamusal mekân ve geçirdiği değişim (Ünlü, 2018)

5.1.6. Askeriye

Akdeniz Bölge Komutanlığının kullanımında Müftü deresi kenarında bulunan askeri alan doğrusal uzanan kıyıdaki park alanının sürekliliğini bozan bir alt bölgedir.

5.1.7. Marehan-Hilton Otel

Toplu organizasyonların yapıldığı 1993 yılında inşa edilen Marehan, Hilton Oteli, Bowling Adası gibi ticari alanlar bölgede bulunmaktadır. Bu bölgede mevcut ulaşım sistemi ve kullanımlardan kaynaklı kıyı ve kent arasında bir bağlantı kurulamamaktadır.



Şekil 5.5. Marehan-Hilton Otel Alt Bölgesi (Google Earth programından elde edilen görüntü üzerinden üretilmiştir.)

5.1.8. Hilton Otel-Yat Limanı (Marina)

Yenişehir ilçe sınırları içerisinde kalan kıyı alanı, dolgu planları bulunan alanları kapsamaktadır. Bu alt bölge, Hilton Otel’inden başlayıp Yat Limanı’na kadar uzanan bantta, kıyı kenar çizgisinin deniz yönünde kalan bölümünü (kıyı ve dolgu alanlarını) kapsamaktadır. Alanın arka planında ağırlıklı olarak konut bölgeleri yer almaktadır. 1985-1990 yıllarını kapsayan dönemde Hilton Otel ile Yat Limanı arasında kalan 3100 metrelik bölümde dolgu yapılmıştır. Bu alanda sahil yolu yapılmış ve işletmeye açılmış olup, dolgu alanında kıyı tahkimatı, ağaçlandırma ve peyzaj düzenleme çalışmaları yapılmıştır.



Şekil 5.6. Marehan - Mezitli Deresi Arasındaki Bölge (Bireysel olarak üretilmiştir.)

5.1.9. Yat Limanı (Marina)

Mersin limanının doğusunda bulunan yat limanı balıkçı barınağına dönüşmesi ile Yenişehir İlçe sınırları içerisinde bulunan Yat Limanı 2006 yılında hizmete açılmıştır. Yat Limanı kamuya açık olan park alanının aksine içe dönük çalışmaktadır ve diğer kıyı alanları ile etkileşim içerisinde

değildir. Daha sonra 2010 yılında Mersin Marina inşa edilmiş, bölge hem yatlara hizmet ederken hem de alışveriş merkezi, restoran gibi ticari kullanımlarla hizmet vermiştir. Kenti içine dönük yapısı ile kent kıyı alanları ilişkisini hem kuzey güney yönünde hem de doğu batı yönünde kısıtlamaktadır.



Şekil 5.7. Marina (Google Earth programından elde edilen görüntü üzerinden üretilmiştir.)

Yukarıdaki diyagramda da görüldüğü gibi kuzey güney bağlantısı hem sahil yolu ile hem de marina ile kesilmiştir.

5.1.10 Rekreasyon Alanı (Marina-Babil Kavşağı)

Bu bölgede dolgu alanı çalışmaları 1990 yılından itibaren günümüze kadar devam etmiştir. Dolgu ve tahkimat çalışmaları ile sahil yolu inşaatı tamamlanmıştır. Ağaçlandırma ve peyzaj düzenleme çalışmaları yapılarak kamu kullanımına sunulmuştur. Denizin doldurulmasıyla, 35 metre genişliğinde sahil yolu (Adnan Menderes Bulvarı) açılmış olup, bu yol kentin batısındaki konut bölgelerini kent merkezine bağlayan alternatif bir yol niteliğindedir. Ayrıca kıyı arka bölgesinde; konut alanları, ticaret, eğitim, sağlık vb. konut servisleri ile turizm tesisleri, Mersin Üniversitesi'nin bazı fakülte ve bölümlerinin yer aldığı eğitim tesisleri, PTT Başmüdürlüğü gibi kamuya ait sosyal ve idari tesis alanları yer almaktadır. Sahil yolunun güneyinde park ve çocuk oyun alanı düzenlemeleri, açık hava spor aletlerinin bulunduğu düzenlemeler, yürüyüş-bisiklet yolları, gösteri alanı, çay bahçeleri gibi rekreatif nitelikli kullanımlar yer almaktadır.

5.1.11. Viranşehir Kıyı Alanı

Mezitli ilçe sınırları içerisinde kalan Viranşehir kıyı alanı Mezitli Deresi ile Soli-Pompeipolis Sit Alanı arasındaki alandır. Viranşehir kıyı alanının denizle ilişki diğer bölgelerden farklı olup, denize erişilebilirlik daha mümkündür. Bu nedenle yayalar alanı yoğun kullanma eğilimi içerisindedir. Yoğunluktan kaynaklı olarak yerel yönetimle kıyı alanına yönelik müdahaleler gerçekleştirmiştir. Diğer alt bölgelerde tasarımlar yapılırken tüm alan yeniden tasarlanmıştır. Viranşehir kıyı alanında ise üst üste ve yan yana ve birbiri ile bütünleşmeyen müdahaleler gözlenmektedir.

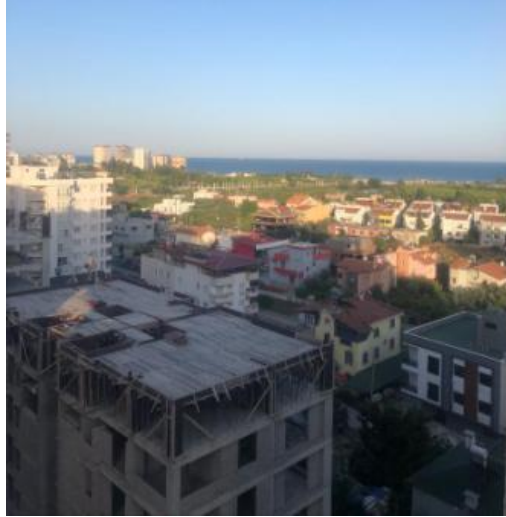
5.1.12. Sit Alanı

1978 yılında sit alanı ilan edilen Soli-Pompeipolis antik kenti kıyı alanında yer almaktadır. Soli-Pompeipolis Arkeolojik Sit Alanı'na ilişkin hazırlanan Soli-Pompeipolis 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planı 1992 yılında Adana Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Yoğun bir kentleşme baskısı içerisinde olan Soli-Pompeipolis Arkeolojik Sit Alanı kentle bütünleşememiş, kentten kopuk bir alan konumundadır. 3. Derece arkeolojik sit alanında 1-2 katlı yapılaşma görülürken sit alanının çevresi yüksek katlı binalarla çevrilidir.



Şekil 5.8. Soli-Pompeipolis Arkeolojik Sit Alanının Genel Görüntüsü (Kişisel Arşiv)



Şekil 5.9. Soli-Pompeipolis Arkeolojik Sit Alanını Çevresinde Yüksek Katlı Yapılar
(Kişisel Arşiv)

5.1.13. İkinci Konut

1970’li yıllarda başlayan turizm teşvik çalışmaları kapsamında, bu bölgede ikinci konut yapılaşma yoğunluğu artmıştır. Kentin batısında kalan uzun ve lineer gelişen bir bölge tamamen ikinci konuta ayrılmıştır. İkinci konut olarak planlanan bölgelerin çoğu hızlı kentleşme ile birlikte 1990’lı yıllarda birincil konut olarak kullanılmaya başlanmıştır.

5.1.14. Askeriye

Mezitli ilçe sınırları içerisinde yer alan Akdeniz Bölge Komutanlığının kullanımında bulunan Mezitli Askeri Eğitim Kampı doğrusal uzanan kıyıdaki ikinci konutları ayıran bir bölgedir. Rekreasyon amaçlı da kullanıldığı için alana kısıtlı da olsa bir giriş çıkış mevcuttur.

5.1.15. İkinci Konut-2

1970’li yıllarda inşasına başlanılan ikinci konutlar, Askeri alan ile başlayıp Çeşmeli otoban kavşağına kadar devam etmektedir.

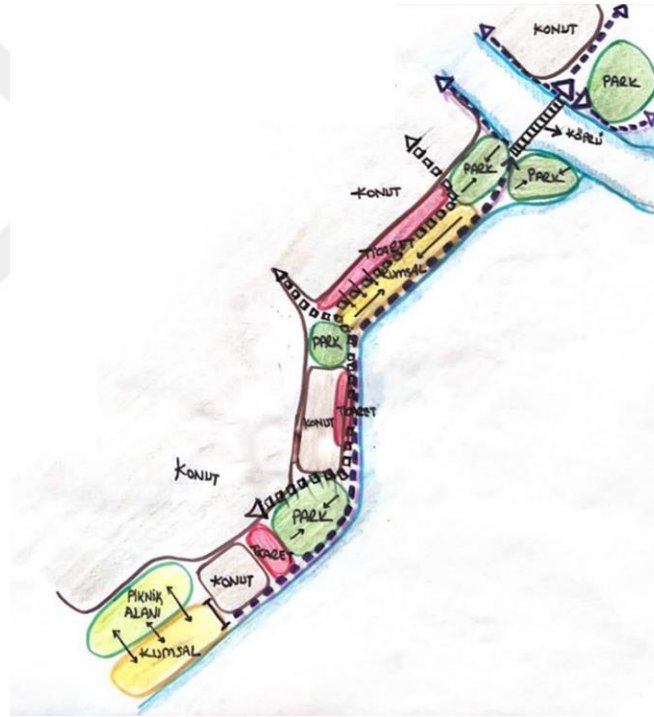
Mersin kıyı alanı genel olarak değerlendirildiğinde, incelenen alt bölgelerden Kazanlı ve Viranşehir kıyı alanlarında doğal niteliklerini koruduğu görülmektedir. Bu alt bölgelerdeki kumsalların varlığı bu bölgeleri, hem deniz ile ilişkili farklı aktivitelerin gerçekleşmesine olanak vermesi hem de kent ve deniz arasındaki farklı mekansal ilişkiler oluşması nedeniyle özel hale getirmektedir. Arıtma tesisi ve sanayi, balıkçı barınağı ve ticari bölge, serbest bölge ve liman bölgeleri de kıyı alanı daha çok sanayi ve liman kullanımında bulunup, kamusal olarak kullanılmamaktadır. Atatürk parkı ve Marina-Babil kavşağı arasında kalan kısım benzer özelliklerde olup rekreasyon alanı

kullanımındadır. Mersin kıyı alanında kıyının sürekliliğini bölen iki ayrı askeri alan kullanımı bulunmaktadır. Marehan, Hilton otel, Marınanın bulunduğu bölge kıyı alanında yapılaşmanın en yoğun olduğu bölgelerdir. Marehan ve Hilton otel gibi özel kullanımlar kıyı alanın kamusal kullanımına engel oluşturmaktadır. Marina ekonomik olarak belirli bir sınıfa hitap ettiğinden farklı sosyal gruplar açısından kıyı alanda kopukluk meydana getirmektedir. Çalışma alanının batı sınırını oluşturan Soli–Pompeipolis Arkeolojik Sit Alanı kentsel kıyı alanı için önemli yere sahiptir. Ancak alanın düzenlenmemesi ve verilmesi gereken önemi görmemesi nedeniyle kamusal olarak kullanılan kıyı alanına dâhil olamamıştır. Sit alanın batı kısmından kıyı boyunca ikinci konut kullanımı ile devam etmektedir. Sitelerin özel plajı gibi kullanılan kıyı alanı kamusal niteliğini kaybetmiştir.



6. MEZİTLİ İLÇESİ, VİRANŞEHİR MAHALLESİ KIYI ALANINA YÖNELİK KENTSEL TASARIM İLKELERİ

Kentin geneli analiz edildiğinde kıyının kalbi konumunda olan Viranşehir kıyı alanı, Mersin'in genel kıyı alanlarına göre denizle ilişkisi en güçlü olan, kullanım yoğunluğunun fazla olduğu, eğlence mekânlarının aktif olduğu, kendi doğal yapısının da çeşitli olduğu bir alandır. Kentin genelinde kıyı alanları park alanı olarak kullanırken, Viranşehir kıyı alanı denize girilebilir, farklı rekreasyonel çeşitliliklere sahip ve kullanım çeşitliliği olan bir alandır. Dolgu alanlarının dışında doğal kıyı alanı olarak kalan, dar bir kesite sahip olmasına rağmen sahip olduğu çeşitliliklerle kıyı kent ilişkisinin güçlü kurulabileceği bir alandır. Kent genelinde sahil yolu kıyı ile kent arasında bir sınır oluşturmaktadır. Viranşehir kıyı alanında ise sınır niteliğinde olan sahil yolu bulunmamaktadır. Kentlinin kıyıya ulaşımında sahil yolu bu bölgede bir engel oluşturmamaktadır.



Şekil 6.1. Viranşehir Kıyı Alanı Kullanımlar (Bireysel olarak üretilmiştir.)

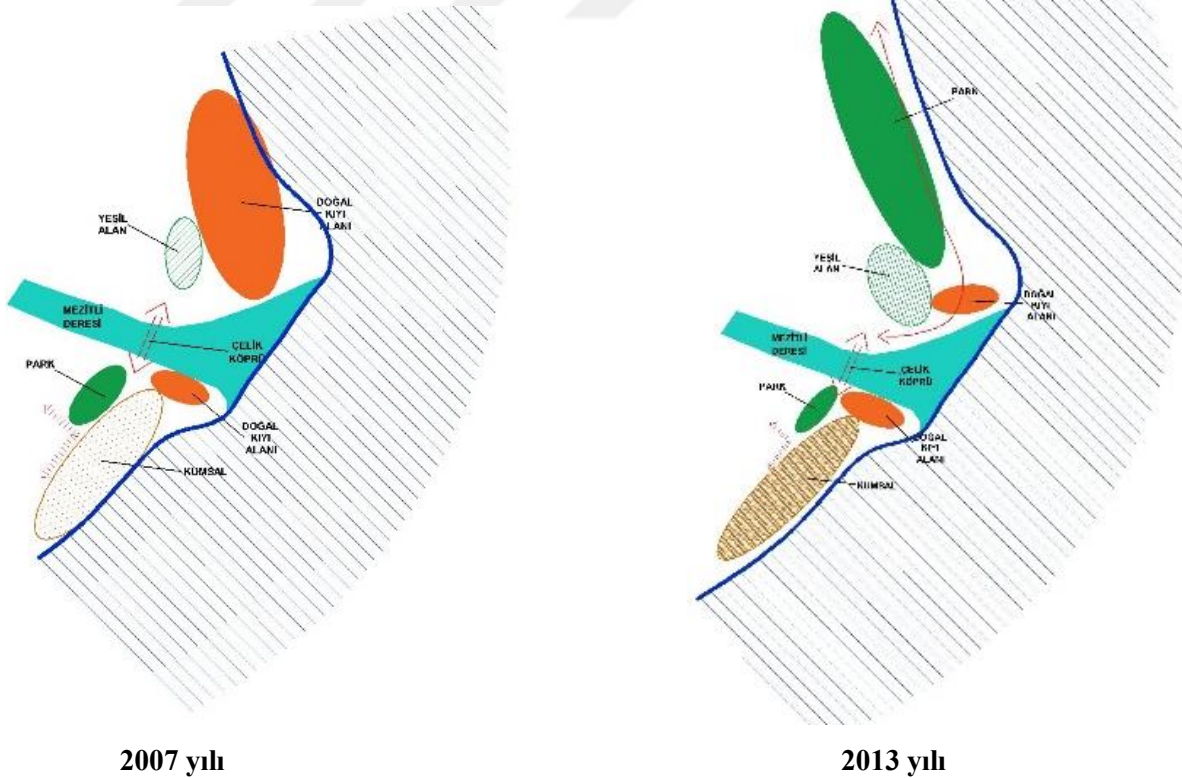
Kentli tarafından tercih edilen Viranşehir kıyı alanında yapılan mevcut müdahaleleri tutarak daha nitelikli bir kentsel çevre nasıl elde edilebileceği üzerinde durulmuştur. Kıyı alanına doğru dokunuşlar ile kente nitelikli bir mekân kazandırmak için bu bölgeye odaklanılmış ve çalışma alanı olarak Viranşehir kıyı alanı belirlenmiştir.

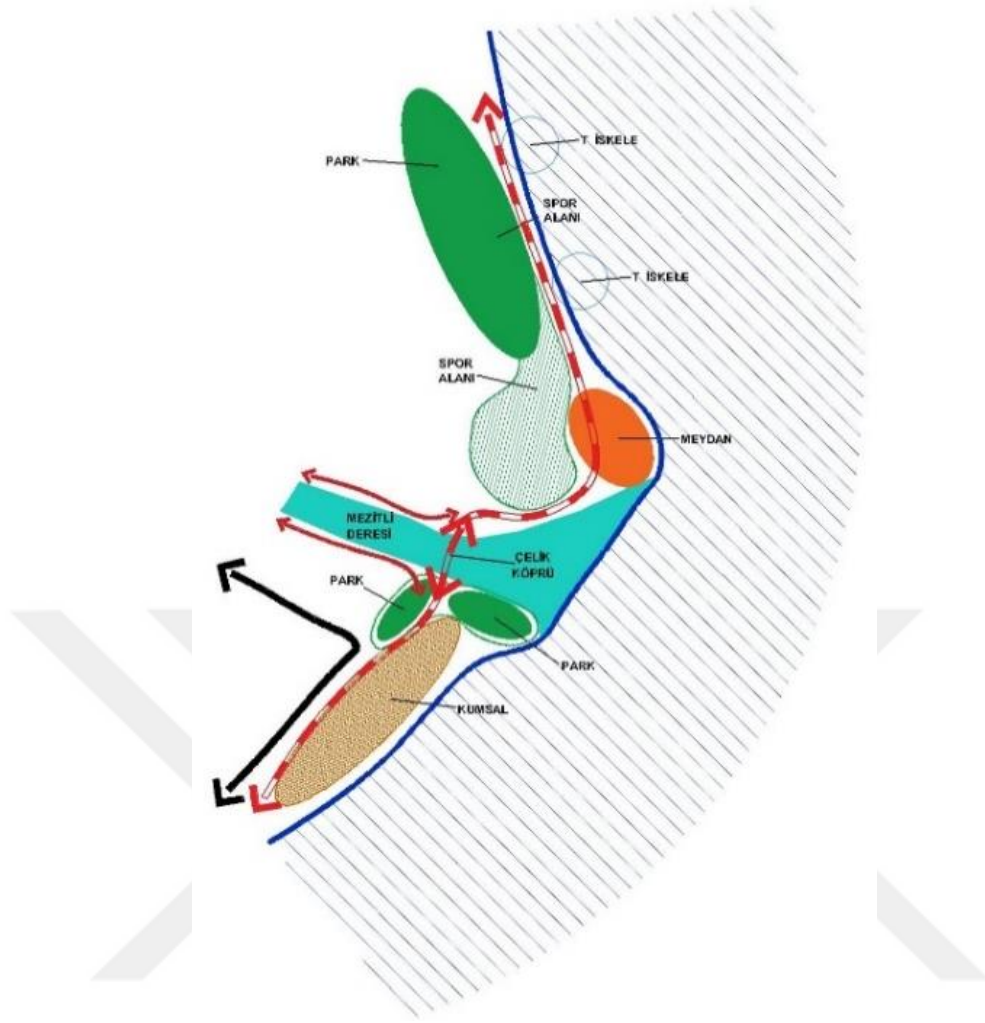
6.1. Viranşehir Sahilinin Tarihi ve Mekânsal Gelişimi

1970’li yıllarda Viranşehir, kırsal bir alan olup, tarımsal faaliyetlerin yürütüldüğü, iki katlı yapılaşma düzenine sahiptir. Viranşehir sahil yolu ile denize erişim sağlanmaktadır. Plaj kullanımı antik liman çevresinde yer almaktadır. 1975-1985 yılları arasında kıyı alanında ikinci konutlar inşa edilmeye başlamıştır. İkinci konutların inşası fiziksel değişimin önemli unsurlarından olmuştur. Yapılaşma 2-3 katlı iken, süreç içerisinde 4-5 kata kadar çıkmıştır. 1990 yıllardan sonra kentleşmenin artmasıyla konut yoğunluğu artmış ikinci konutlar yerini daimi konutlara bırakmıştır. Bu gelişmeler sonucunda, yaz aylarında insanların denize girdikleri bir yer olan Viranşehir kıyısı yapılaşma baskısı ile kentsel sistemin içerisinde kalmıştır. (Sarıkaya Levent, 2016).

Mersin kenti için önemli bir yer olmaya başlayan Viranşehir kıyı alanı çeşitli müdahalelere maruz kalmıştır. Tarihsel süreç içerisinde alana yapılmış olan çeşitli müdahaleler/ projeler ile kentsel kıyı alanının da değişimler görülmüştür. Yapılan incelemeler sonucunda geçmişten günümüze kumsal kullanımının ön planda olduğu, daha sonra da artan rekreasyon ihtiyacı ile parça parça tasarımlar uygulanmıştır.

2000’li yıllardan sonra aktörlerinde etkisiyle her dönemde farklı müdahaleler yapılmış, bu müdahaleler bütünleşme kaygısı güdülmeden yapılmıştır. Şemalarda (Şekil 6.1.2) görüldüğü gibi doğal kıyı alanları düzenlenmiş parçacıl kullanım kararları getirilmiştir.





2018 yılı

Şekil 6.2. Viranşehir Sahilinin Tarihsel Değişimi (Bireysel olarak üretilmiştir.)

Viranşehir kıyı alanında yapılan müdahaleler de merkezi ve yerel yönetimlerin rolü bulunmaktadır. Kıyı alanının biçimlendirilmesi aktörlere göre değişkenlik göstermektedir. Viranşehir kıyı alanına hem Mezitli Belediyesi, hem Mersin Büyükşehir Belediyesi hem de Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından müdahaleler yapılmıştır. Farklı önceliklere sahip olan bu kurumlar, kendi projeleri doğrultusunda mekânın biçimlenmesine e farklı tasarımların ortaya çıkmasına neden olmuştur. 3621 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, kıyı alanına ile ilişkin nasıl bir tasarım yapılması gerektiğini ve nasıl bir anlayışla tasarlanacağını açıkça belirtmediği için her dönem ve her aktör kendi içinde birbiriyle bütünleşmeyen müdahaleler yapmaktadır. Kıyı alanlarının özelliklerine ve ihtiyaçlarına göre mevzuat hükümleri detaylandırılmamıştır. Öncelikli ve kentin diğer parçalarına göre farklı niteliklere sahip olan kıyı alanının nasıl tasarlanması gerektiği belli hükümlere dayandırılmadığı için farklı yorumlanmaktadır.

6.2. Çalışma Alanında Hazırlanan Projeler

Viranşehir Mahallesi Enerjisa Kurumu Aydınlatma Çalışması (2021-2022)

Viranşehir Mahallesi genelinde Enerjisa Kurumu tarafından yapılan altyapı kazısı Viranşehir Mahallesinin bütününde havai hatların yer altına alınması ve bu bölgede yaşayan vatandaşların sokak aydınlatması talebi üzerine sokak aydınlatması bulunmayan sokaklara aydınlatma direklerinin dikilmesi amaçlanmıştır. Bu proje bir altyapı projesi gibi gözükse de, sokak aydınlatma elemanları kentsel peyzajın bir parçasıdır.



Şekil 6.3. Viranşehir Mahallesi Enerjisa Kurumu Aydınlatma Çalışması ve Sokak Aydınlatma Elemanı Örneği (Google Earth programından elde edilen görüntü üzerinden üretilmiştir.)

18,2 Kilometrelik Bisiklet Yolu Yapım İşi (2021)

18,2 kilometrelik bisiklet yolu projesi Mersin Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Birimi tarafından 2021 yılında hazırlanmıştır. Bu proje, kütleli düzeyde yaşanan salgınlarda toplu taşımaya olan ilginin azalması ve bisiklet kullanımlarının artmasına yönelik olarak değerlendirilebilecek bir projedir.

Ulaşım amaçlı bisiklet yollarının yetersizliği, yaya -taşıt ve bisikletlilerin çakıştığı alanlarda sorunlar oluşması nedeniyle bisiklet yollarında düzenlemeye gidilmiştir. Mersin İli 18,2 kilometrelik Bisiklet Yolu ve Muhtelif Yerlerde Kaldırım Düzenleme İşi kapsamında; çalışma alanındaki 34380. Sokak ve 34301. Sokak gidiş- geliş 258 metre bisiklet yolu tasarlanmıştır. Ayrıca Mezitli deresinin batı kısmı boyunca devam eden bisiklet yolu da bu projeye eklenmektedir.



Şekil 6.4. Bisiklet Güzergâhı (Mersin Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2021)



Şekil 6.5. Kıyı Alanı Boyunca Bisiklet Yolu – Gündüz ve Akşam Saatlerinden Görünümler (Kişisel Arşiv)



Şekil 6.6. Mezitli Deresi Boyunca Bisiklet Yolları (Kişisel Arşiv)

Evden Okula, Güvenle Pedalla Projesi (2021)

18.2 Km’lik Bisiklet Yolu Yapım İşine ek olarak hazırlanan Evden Okula, Güvenle Pedalla Projesi ile bisiklet kullanımına teşvik, öğrencilerin güvenli okula gitmelerine imkân sunmuştur. Pilot okul olarak seçilen bölgelerde park alanları okul alanlarının ön kısımlarında yer almaktadır.

50 kilometrelik bisiklet yolu güzergâhı ile pilot okulların olduğu bölgelerde öğrencilerin okullara bisiklet ile gelebilmeleri için ayrılmış güzergâhları birbirlerine bütünleştirilmiştir. Bisiklet kullanan öğrencilerin bisikletlerini daha güvenli bir şekilde muhafaza edebilmeleri için park istasyonlarını okul önlerine yapılmıştır. Bu projeyi kapsayan alanlarda yol hızı 30 km/saate düşürülmüştür.



Şekil 6.7. Evden Okula Güvenle Pedalla Projesi (Mersin Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2021)

Viranşehir Mahallesi Kerim Avcı Parkının Güneyinde Düzenlenen Plaj (2022)

Mersin Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü ile Mezitli Belediyesi arasında 01.07.2021 tarihinde imzalanan protokol ile Viranşehir mahallesinin kuzeydoğusunda bulunan plaj alanı Mezitli Belediyesi adına teslim alınmış ve Mezitli Belediyesine ait şirket tarafından işletilmeye başlanmıştır.

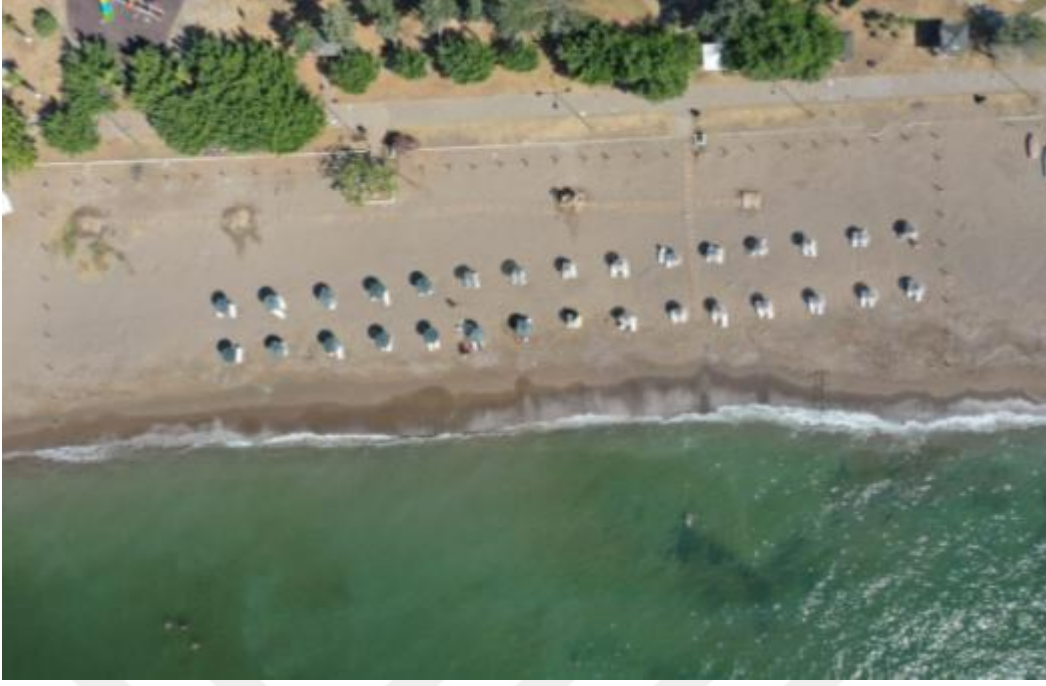
Plaj alanı, kamusal alanla fiziksel olarak ayrıştırmış olsa da görsel bütünlük içerisinde bulunmaktadır.



Şekil 6.8. Viranşehir Mahallesi Kerim Avşar Parkı Önünde Bulunan Plaj Alanı(Mezitli Belediyesi Arşivi, 2022)

Menderes Mahallesi Soli-Pompeipolis Parkının Güzeyinde Düzenlenen Plaj (2022)

Kumsal alanlarının aktif kullanılması amaçlanarak hazırlanan proje de alan ücretli plaj niteliğindedir. Alanın çevresi çitler ile çevrelenmiş olup, alanın kuzeyden kontrollü bir girişi bulunmaktadır. Plaj alanı parkın gerisinde kalmaktadır. Hem görsel hem fiziksel olarak alanla ilişkisi bulunmamaktadır.



Şekil 6.9. Menderes Mahallesi Soli-Pompeipolis Parkı Önünde Bulunan Plaj Alanı (Mezitli Belediyesi Arşivi, 2022)

6.3. Çalışma Alanının Genel Özellikleri ve Alana İlişkin Tespitler (Viranşehir Kıyı Alanı Mekânsal Analiz)

Mekânsal analiz yapılırken çalışma alanı, süreklilik, bütünleşme, geçirgenlik ve erişilebilirlik kavramları üzerinden alan; biçimsel çeşitlilik, algılanabilirlik, etkileşim ve aktivite, hareketlilik ve uyum temalarında incelenmiştir.

Mekân kalitesinin artırılmasında süreklilik, bütünleşme, geçirgenlik ve erişilebilirlik hedef stratejilerdir. Bu kavramların mekânsal analizi yapılırken parçaların birbiriyle yakınlığı, birbirine benzerliği, birbirini tamamlaması ve birbirini devam eden öğelerin varlığı üzerinde durulacaktır. Mekânın yaya hareketine uygunluğu, cephe tasarımları, peyzaj öğelerinin varlığı ve dizilimi, aktivite ve kullanım çeşitliliği, yaya, taşıt ve bisiklet ayrımı, uyum (görsel ve fiziksel) gibi ölçütlere bakılmıştır.

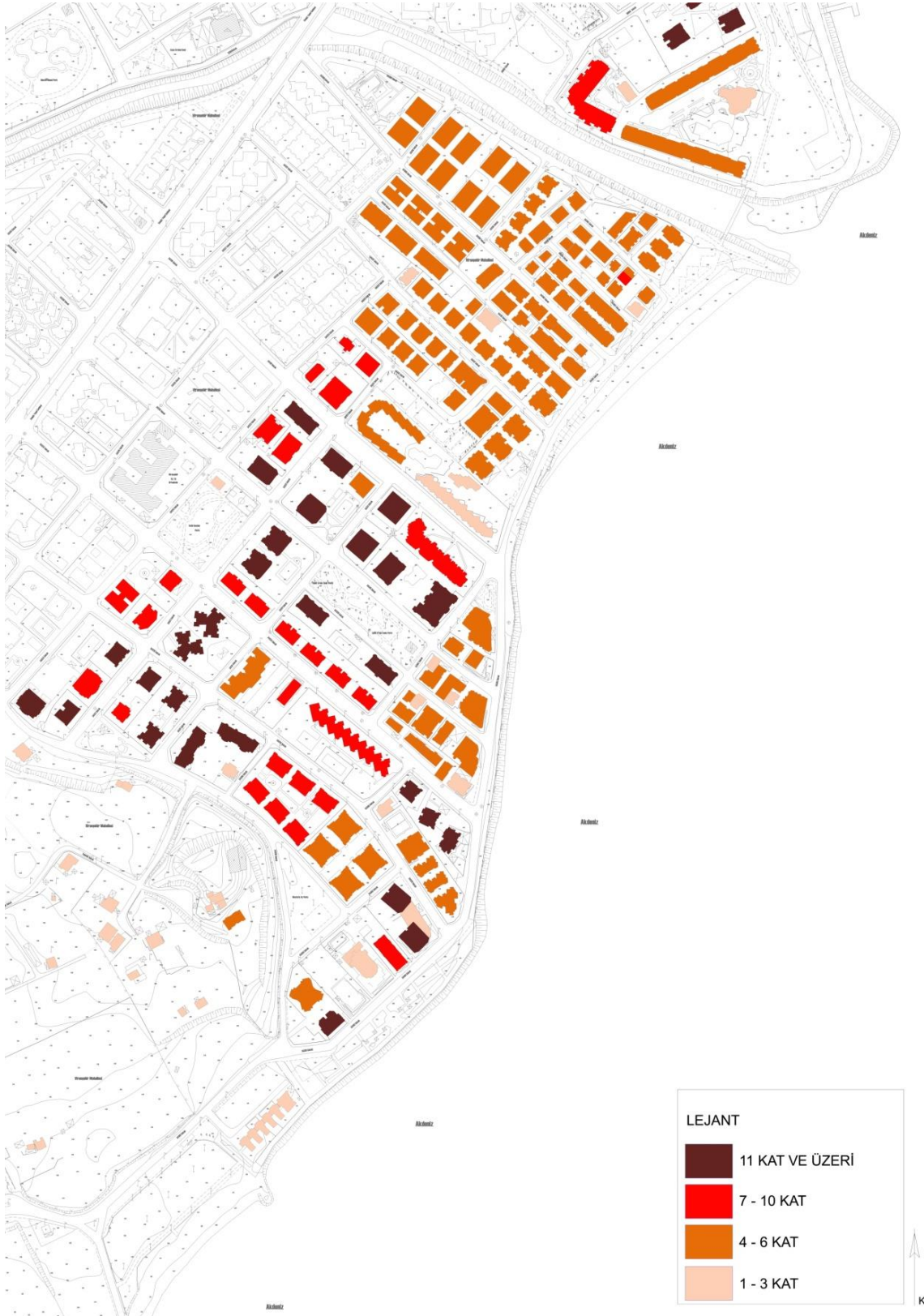


Şekil 6.10. Çalışma Alanı Viranşehir (Bireysel olarak elde edilmiştir.)

- Alan Mezitli Deresi ile Soli-Pompeipolis Sit Alanı arasında bulunmaktadır.
- Viranşehir kıyı alanı, Mezitli İlçesinin vitrini olma konumundadır.
- Konut alanlarının denize bakan kısımlarında eğlenceye yönelik ticari birimler yer almaktadır.
- Mezitli sahilinin diğer bölgelerine oranla yeşil alan miktarında azalma görülmektedir.
- Konut yapılarının ortalama kat yüksekliği 5-6 iken 11 kat ve üzeri konutlarda yer almaktadır.
- Kuzey güney yönünde denize inen dikey yollar varken lineer olarak yatayda yolları birbirine bağlayan bir yol mevcut değildir.
- Yatay ve dikey aksların kesişim noktalarında meydan tasarımları bulunmaktadır.
- Alanın doğu kesiminde barlar yer alırken, batı kesiminde restoran ve kafeler bulunmaktadır. Alanın batısına gidildikçe konut kullanımı artmaktadır.
- Kafeler sahile dönük konumdadır.
- Alandaki deniz kullanımı kumsal ve taş tahkimattan oluşmaktadır

- Bölge içerisinde birçok farklı kaldırım döşemesi bulunmaktadır.
- Alanı Mezitli İlçesinin doğusuyla bağlantısını sağlayan çelik bir köprü bulunmaktadır.
- Kıyı alanı kullanıcı çeşitliliğinin fazla olduğu yoğun kullanıma sahip bir alandır.
- Batıya gidildikçe kıyı kullanım yoğunluğu azalmaktadır.
- Tek blok apartman tipi bir doku mevcuttur.
- Soli-Pompeipolis parkı kendi içinde çalışmakta olup, rekreasyon alanı (piknik alanı) olarak kullanılmaktadır.

Viranşehir kıyı alanı genel olarak ele alındığında doğal bir kıyı bulunmaktadır. Çalışma alanının kuzeyinde bulunan dere, kıyı alanı ile birlikte ele alınabilecek niteliktedir. Kıyı boyunca yapıların zemin katları ticari amaçlı kullanılmaktadır. Yer yer bu kullanımlar kesintiye uğramakta ve kullanıcının kendi özel alanına dönüşmektedir. İç kesimlere doğru yapıların zeminleri kendi özel kullanım alanlarına bahçelere dönüşmektedir. Alan içerisinde plaj alanları, pasif yeşil alanlar, park alanları, spor alanları, küçük meydanlar bulunmaktadır. Kullanıcı çeşitliliğinin yoğun olduğu bir bölge olduğu gözlemlenmektedir. Mekânsal olarak kıyı alanı ve dere birlikte ele alınabilecek niteliktedir.



Şekil 6.11. Kıyı Alanındaki Konut Alanlarının Kat Yükseklikleri

Kıyı alanındaki kat yükseklikleri süreç değişen imar uygulamalarından dolayı değişim göstermiştir. Kat yükseklikleri arasında belli bir uyum, yapı yüksekliklerinde belirli bir ölçek ve ritim tespit edilmemiştir.



Şekil 6.12. Kıyı Alanındaki Konut Alanlarının Bahçe Kullanımları, Otopark Alanları

Bölgedeki konutlar ve bahçe kullanımları farklılık göstermektedir. Tekil konutlar ve içe dönük çalışan bahçeli siteler bulunmaktadır. Bölgedeki bu farklılıklar herhangi bir sokaktan diğerine geçildiğinde bambaşka yerlere ulaşmış hissiyatı oluşturmaktadır.



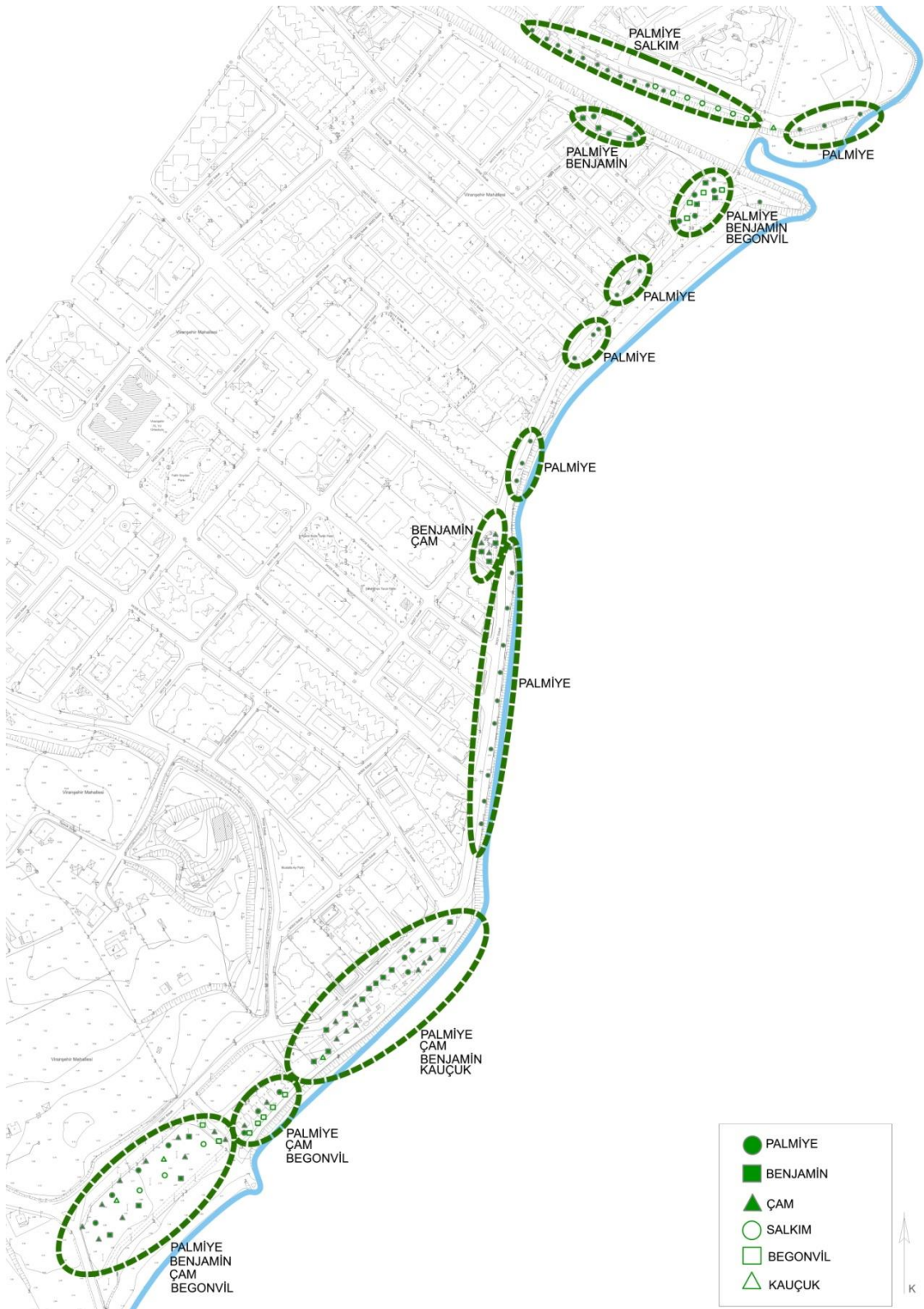
Şekil 6.13. Kıyı Alanındaki Yapıların Zemin Kat Kullanımı

Alanda zemin kat kullanımında farklılıklar görülmektedir. Farklı ticari fonksiyonlar farklı tasarım ve alan kullanımlarına sahiptir. Fiziksel ve görsel olarak belir bir uyum içerisinde bulunmamaktadır. Alanın doğusu ve batısı arasında farklılıklar bulunurken, birbirinden farklı kullanımlar mevcuttur.



Şekil 6.14. Kıyı Alanında Yapılan Projelerde Belirlenen Zemin Malzemeleri

Alanda birden çok malzeme çeşitliliği bulunmaktadır. Asfalt zemin, kilit taşı, taş tahkimat, kumsal ve yeşil alan bulunmaktadır. Alanda yaya yollarında farklı malzeme kullanımları mevcuttur. Bisiklet yolu ve taşıt ayrımı da malzeme farklılığı ile sağlanmıştır.



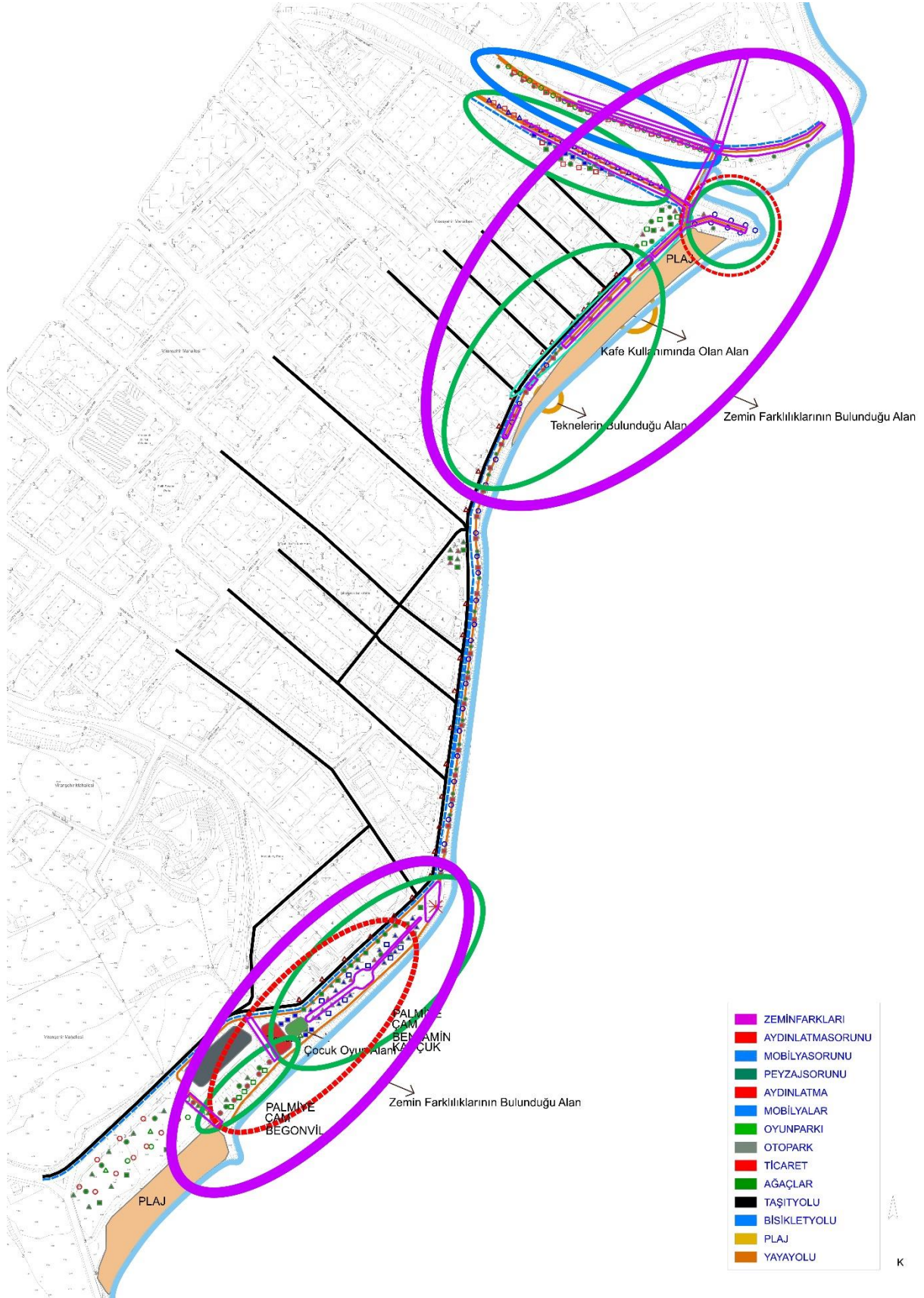
Şekil 6.15. Ağaç Grupları

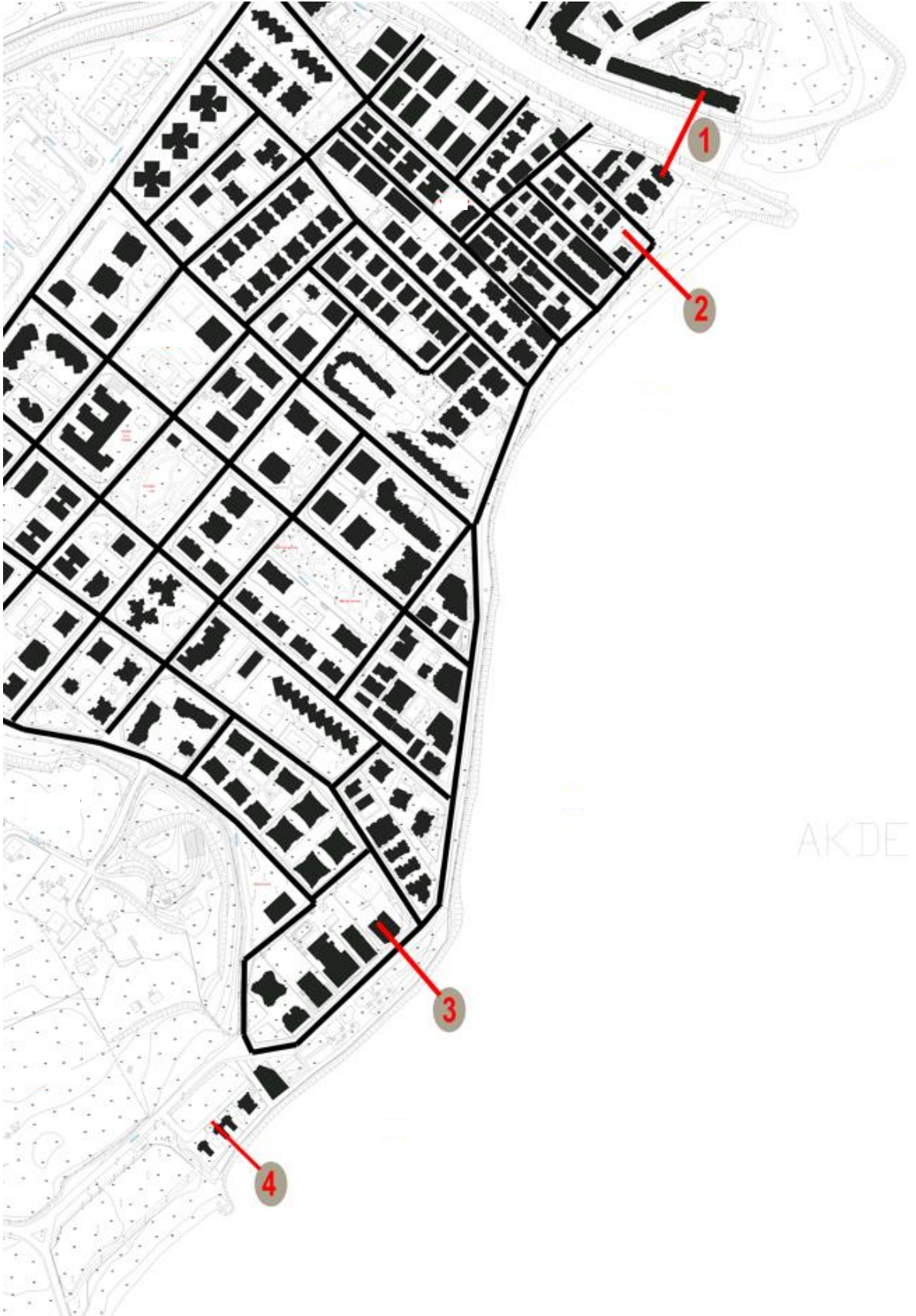
Alanda birbirinden farklı ağaç türleri, mobilya ve aydınlatma elemanları bulunmaktadır. Alanın her noktasında aydınlatma elemanları yeterli değildir. Kıyı boyunca farklı ağaç dizilimleri

görülmektedir. Kerim Avşar Parkı hacim olarak büyük (ileri yaşı) tekil ağaçlar bulunmaktadır. Dere kenarı boyunca yaprak dökmeyen ağaç türleri kullanılmıştır. Alanda ara ara da palmye ağaçları yer almaktadır.

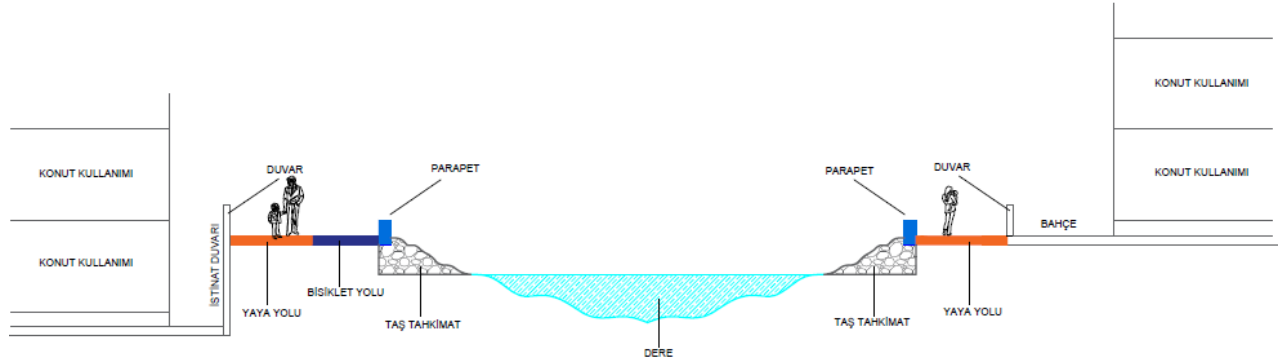


Şekil 6.16. Aydınlatma, Kent Mobilyası, Ağaç Varlığı



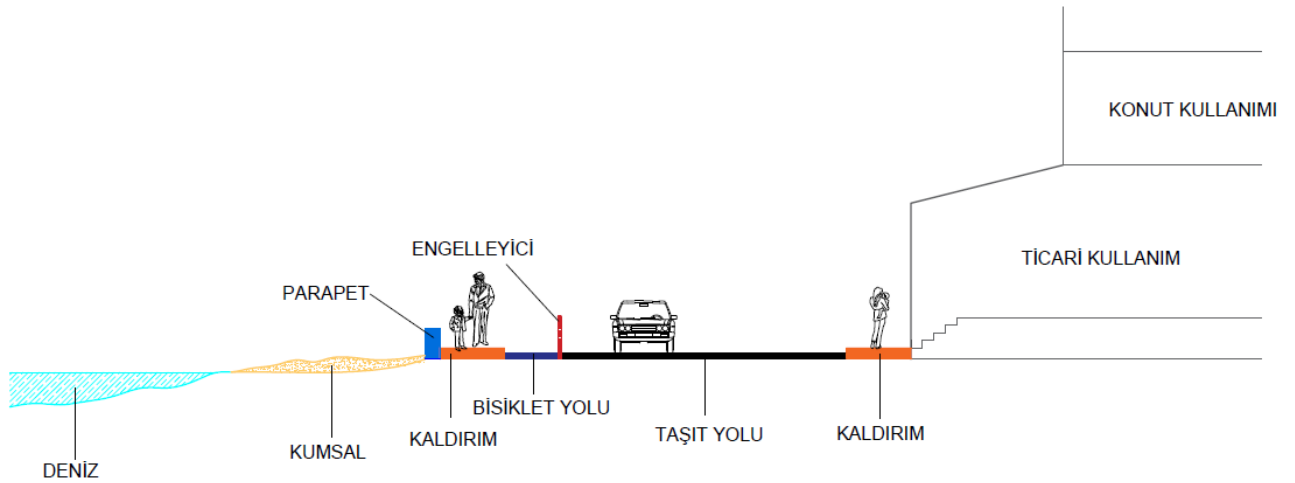


Şekil 6.18. Çalışma Alanından Alınan Kesitler



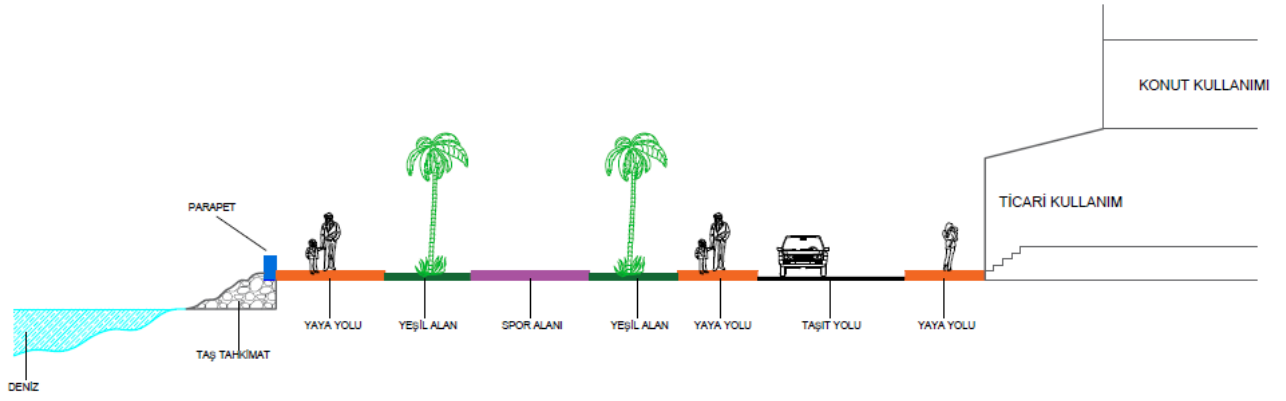
Şekil 6.19. Çalışma Alanından Alınan 1 Numaralı Kesit

Şekil 6.17. de görülen kesit, Mezitli deresinin her iki tarafında bulunan farklı tasarım müdahalelerini göstermektedir. Hem konut alanlarının duvarları hem de dere kenarında bulunan taş tahkimat ile sınırlı bir alan gözlemlenmektedir. Dere kenarı ve kıyı kenarı arasında ilişki bulunmamakta ve yapılan tasarımlar birbirini tamamlamamaktadır.



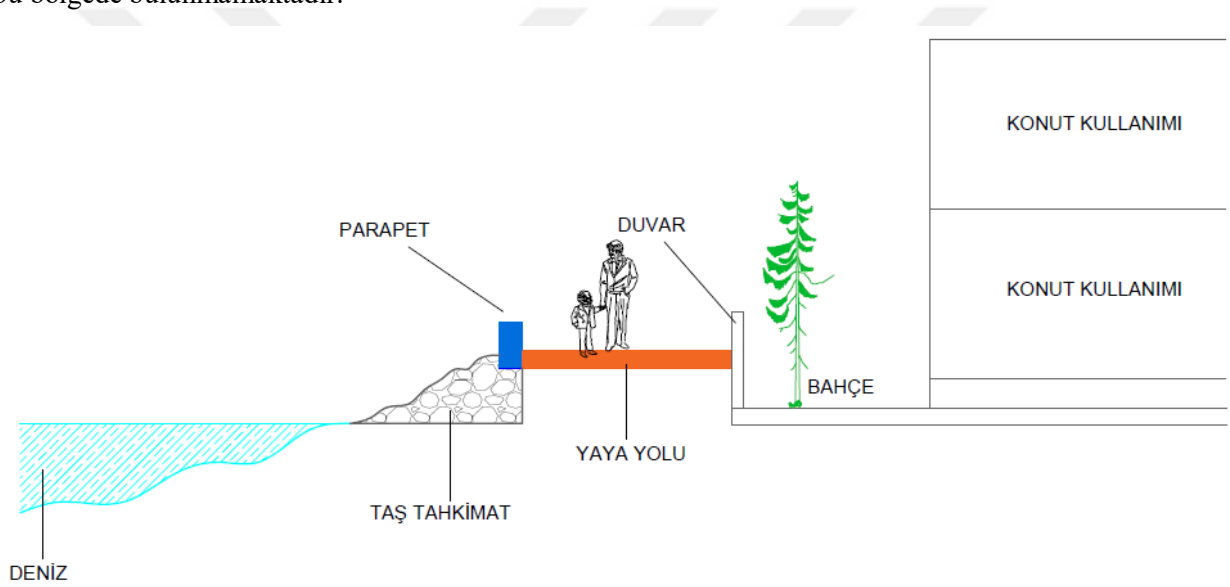
Şekil 6.20. Çalışma Alanından Alınan 2 Numaralı Kesit

Şekil 6.18. de görüldüğü gibi çalışma alanının doğusu plaj kullanımında olup, alanda aktif kullanılan bir bölgedir. Plaj kullanımının bir kısmı kontrollü girişe izin verilirken bir kısmı da kafelerin kullanımındadır. Plaja hizmet eden soyunma ve tuvalet kabinleri bulunmaktadır. Çalışma alanının batısında bulunan plaj ise tellerle çevrili olup, alan girişi sınırlandırılmıştır.



Şekil 6.21. Çalışma Alanından Alınan 3 Numaralı Kesit

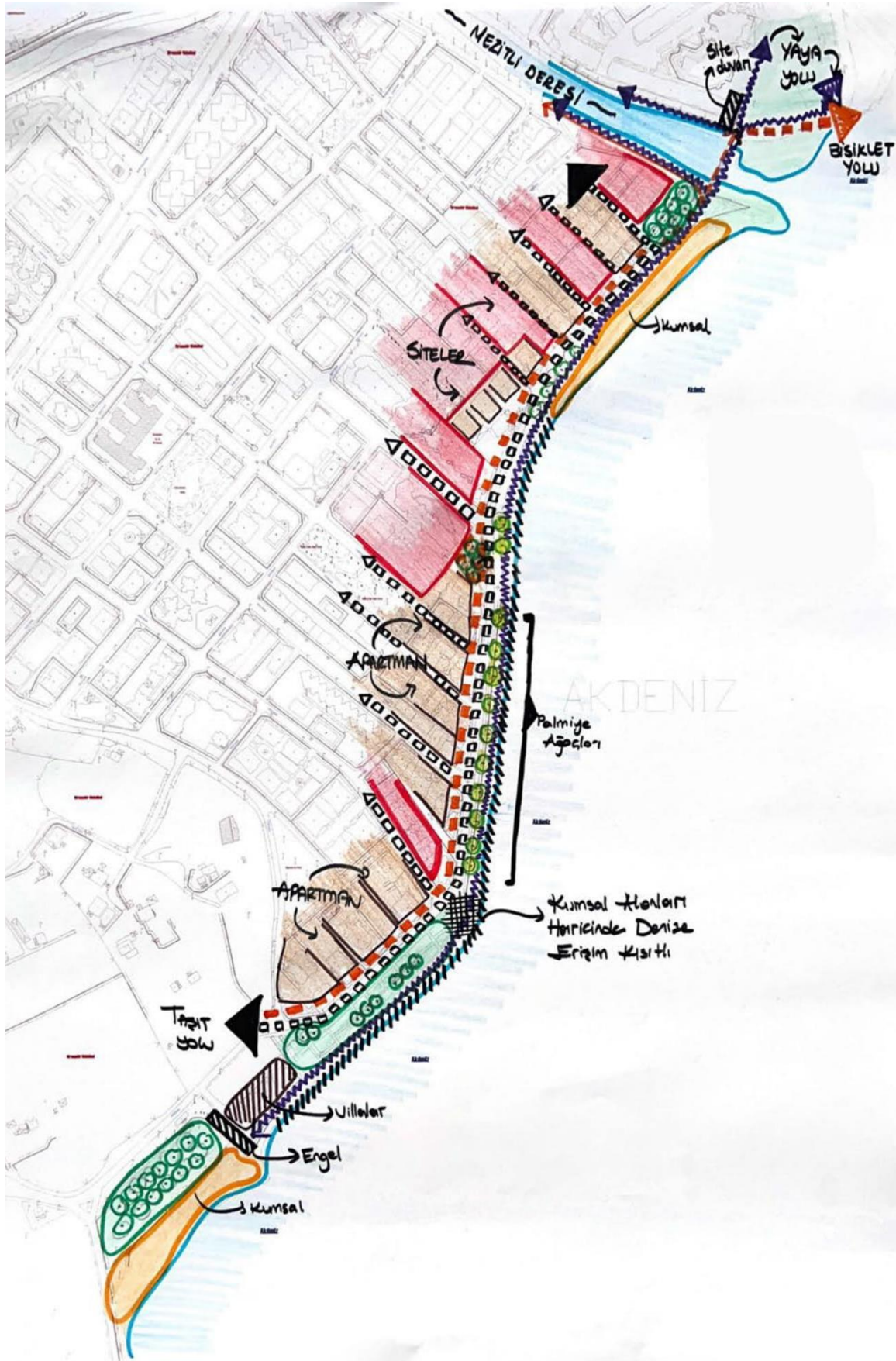
3 numaralı kesitte görüldüğü gibi kıyı alanı bu kısımda genişlemektedir. Alanda bulunan peyzaj öğeleri ve taşıt yolu, yaya yolu ve deniz arasında sınır oluşturmaktadır. Yayanın denize erişimi bu bölgede bulunmamaktadır.



Şekil 6.22. Çalışma Alanından Alınan 4 Numaralı Kesit

Çalışma Alanında 4 numaralı kesitin alındığı bölgede ticari kullanım bulunmamakla beraber villaların yoğunlaştığı bir bölgedir. Denizle erişim bu bölgede de bulunmamaktadır. Peyzaj öğeleri sadece konutların özel bahçelerinde bulunmaktadır. Peyzaj öğeleri ile yayanın herhangi bir etkileşimi bulunmamaktadır.

Sonuç olarak hedef stratejilerimiz olan süreklilik, bütünlük, geçirgenlik ve erişilebilirlik kavramlarına göre alan Şekil 6.21.'teki gibi değerlendirilmektedir.



Şekil 6.23. Çalışma Alanının Bütünleşik Süreklilik Bağlamında İncelenmesi

Alan süreklilik bağlamında incelendiğinde; alanda benzer öğelerin tekrarı yerine rastgele bir düzen görülmektedir. Birbirinden farklı cephe tasarımları görülmektedir. Cephe tasarımlarının yanına tekil apartmanlar ve yer yer siteler bulunmaktadır. Yapıların formları birbirinden farklı olup, estetik kaygısı güdülmeden tasarlanmıştır. Birbirinden farklı ve ilişkisiz peyzaj öğeleri bulunmaktadır.

Alan bütünleşme bağlamında incelendiğinde; alanda konut, restoran, kafe, bar, plaj, park alanı, gibi aktivite türleri ve çeşitli zemin kat kullanımları bulunmaktadır. Kendi içinde çalışan kullanımlar ve tasarımlar mevcuttur. Kullanım yoğunluğunun farklılaştığı ve amacına uygun olarak kullanılmayan alanlar tespit edilmiştir.

Alan geçirgenlik bağlamında incelendiğinde; birbirinden farklı tasarımlar bulunmaktadır ve bu tasarımların farklı tasarım öğeleri mekânda gözlemlenmektedir. Ayrıca farklı aydınlatma elemanları, kent mobilyaları yer almaktadır.

Alan erişilebilirlik bağlamında incelendiğinde; kıyıya inen dikey yolların bulunduğu görülmektedir. Alanda taşıt yolu, bisiklet yolu ve yaya yolları (kaldırım) bulunmaktadır. Taşıt ve bisiklet yolu ayrımı engelleyiciler ve malzeme farklılığı sağlanmıştır. Alanda otopark kullanımına ayrılmış yerler bulunmamaktadır. Ancak bisiklet parkları mevcuttur. Alanda yaya geçişleri bulunmamaktadır.

6.4. Viranşehir Kıyı Alanında Tespit Edilen Sorunlar ve Öneriler

Kentsel tasarım rehberlerinin tasarım ilkelerine göre yaptığımız analiz ile bütünleşik süreklilik kavramının temel bileşenleri olan bütünleşme, süreklilik, erişilebilirlik ve geçirgenlik için belirlenen ölçütlere göre alandaki sorunlar tespit edilmiştir. Alan da sorun tespiti yaya hareketine uygunluk, estetik, ölçek, yaya taşıt ayrımı, görsel ve işlevsel uyum gibi ölçütler üzerinden yapılmıştır.

Kentsel tasarım boyutlarından oluşturduğumuz bütünleşik süreklilik kavramının temaları, ölçütleri ve uygulama alanlarını kentsel tasarım rehberleri incelenerek analiz edilmiş ve bir matris elde edilmiştir. Bu kapsamda analiz matrisi Viranşehir kıyı alanında uygulanmıştır (Tablo 6.1.).

Tablo 6.1. Kentsel Tasarım Rehberlerinin Tasarım İlkelerine Göre Hazırlanan Analiz Matrisinin Viranşehir Kıyı Alanında Uygulaması

BİLEŞENLER	TEMALAR	ÖLÇÜTLER	UYGULAMA ALANI	VİRANŞEHİR
SÜREKLİLİK	BİÇİMSEL ÇEŞİTLİLİK	Ritim	Cephe (Uyum)	
		Düzen	Form	
		Yaya Hareketine Uygunluk		
	ALGILANABİLİRLİK	Estetik	Malzeme	
			Ağaç	
			Mobilya	
			Aydınlatma	
		Ölçek	Bina	
			Ağaç	
			Aydınlatma (Oran)	
		Okunabilirlik	Kent ingeleri	
		Manzara	Su, Bitki Varlığı	
			Bina	
			Peyzaj (yumuşak ve sert)	
BÜTÜNLEŞME	ETKİLEŞİM VE AKTİVİTE	Aktivite Çeşitliliği	Zemin Kat (kullanım-işlev sayısı)	
		Kullanıcı Çeşitliliği	Aktivite Türleri	
			Kullanım Zamanları	
			Doğal Özellikler	
ERİŞİLBİLİRLİK	HAREKETLİLİK	Yaya-Taşıt Ayrımı	Malzeme	
		Bağlantı Noktaları		
		Hareket Kolaylığı ve Süreklilik		
GEÇİRGENLİK	UYUM	Görsel Uyum	Malzeme	
			Mobilya	
			Cephe (Renk, biçim)	
		İşlevsel Uyum	Zemin Kat	

6.4.1. Süreklilik (Biçimsel Çeşitlilik ve Algılanabilirlik)

Sorunlar:

- Alanın süreklilik açısından en önemli sorunu yönelimin zayıf olmasıdır. Biçimsel olarak çeşitli kullanımlar yaya hareketine uygunluk sağlamamaktadır. Alanda bulunan çelik köprüye yönelim zayıf kalmakta olup, yaya yolunda bulunan malzeme farklılığı ve birbiriyle bağlantısızlığından dolayı süreklilik sağlanamamaktadır.



Şekil 6.24. Alandaki Bisiklet Yolları Farklılıkları



Şekil 6.25. Alandaki Kullanım ve Malzeme Farklılıkları (Kişisel Arşiv)

- Mezitli Deresi yakın çevresinde uygulanan zemin malzemesi, aydınlatma elemanları, kent mobilyaları gibi tasarım öğeleri kıyı alanındaki tasarımla herhangi bir ilişkisi bulunmamaktadır. Bisiklet yollarının tasarımlarında farklı zemin malzemeleri kullanıldığı görülmektedir. Alanla bağlantılı olmadığı için yaya kaldırımında devamlılık sağlamamaktadır. Yayanın mekânı algılamasını güçleştirmektedir.



Şekil 6.26. Mezitli Dere Kenarı Tasarımı ve Bisiklet Yolları Arasındaki Bağlantısızlık (Kişisel Arşiv)

- Yatay ve dikey ulaşım akslarında bisiklet yolu devamlılığı sağlanamamaktadır. Zayıf bir ilişki gözlenmektedir.



Şekil 6.27. Bisiklet Yollarının Bağlantısızlığı (Kişisel Arşiv)

- Soli-Pompeipolis park alanı, doğudan gelen yaya bağlantısını sınırlandırmakta olup, kuzeye doğru giden yaya yollarının bir devamlılığı bulunmamaktadır.



Şekil 6.28. Soli-Pompeipolis Parkı Girişi (Kişisel Arşiv)

- Alanın birden fazla noktasında zemin malzemesi değişikliği gözlemlenmiştir. Bu farklılık mekânın görsel kalitesini azaltmaktadır. Alanlar arasında uyumsuzluğa neden olan bu değişim sürekliliğin oluşmasını engellemektedir.



Şekil 6.29. Alanda Tespit Edilen Zemin Farklılıkları (Kişisel Arşiv)

- Zemin kat kullanımlarının ve cephe tasarımları farklı mimari de olması alanda bütünlük algısını bozmaktadır. Kıyı alanına bakan cepheler de yapıların kat yüksekliği, kullanım, form, renk, malzeme gibi tasarım detayları birbirinden farklıdır. Uyum içerisinde devam etmemektedir. Uyumsuzluk alanın sürekliliğini, bütünleşmesini engelleyen faktördür.



Şekil 6.30. Cephe Tasarımlarının Birbirinden Farklılaşması (Kişisel Arşiv)

- Kıyı boyunca devam eden yaya yoluna paralel uzanan mavi renkli koruyucu set (parapet) duvarı yaya yolu ile taş tahkimat arasında renkle algılanabilen aşılabilir sınır oluşturmakla birlikte alanda kesintiye uğramaktadır.



Şekil 6.31. Mavi Renkli Koruyucu Set (Kişisel Arşiv)

Öneriler

Alandaki süreklilik sorunlarına karşı geliştirilen öneriler yapılırken; Gestalt ilkelerinden yararlanılabilir. Yakınlık, benzerlik ve devamlılık ilkeleri çözüm niteliğinde sunulmuştur. Geliştirilen öneriler kıyı alanlarında genel olarak süreklilik sorununu çözme niteliğindedir. Alan yapılaşmasını tamamladığı ve mevcutta belli tasarımların varlığından dolayı mevcut alanın sürekliliğinin artırılmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Kıyı alanındaki sürekliliği arttırmak için;

Yakınlık,

- ✓ Denize ile etkileşimi sağlayacak sokak mobilyalarının süreklilik algısı oluşturması amacıyla birbirine olan mesafelerinin azaltılması ve belirli bir düzende dizilmesi
- ✓ Peyzaj ögesi olan ağaçların birbirine yakın dizilimi ile sürekliliğin sağlanması

Benzerlik,

- ✓ Cephelerde kullanılan görsellerin, tabelaların ve dış cephe malzemelerinin belli bir standart oluşturulması ile cephede sürekliliğin sağlanması

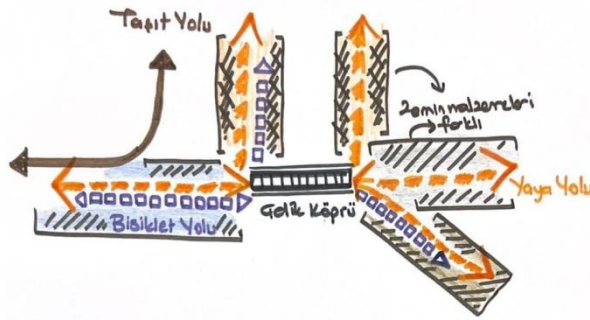
Devamlılık,

- ✓ Alanda tanımlayıcı ve yönlendirici imgelerin kullanılması
- ✓ Görsel ilgi sağlayan faaliyetlerin teşvik edilmesi (balık tutma, seyir noktaları gibi faaliyet alanları) ve bu faaliyetlerin ard arda gelmesi
- ✓ Mobilyaların mekânsal organizasyonu sağlanırken alanda oturma alanları kıyı boyunca devamlılığın sağlanması
- ✓ Yayalar için tanımlı rekreasyon, yaya yolu ve peyzaj düzenlemelerinin yapılması
- ✓ Su kenarına erişim sağlamak için sokakların her iki ucunun açık olması
- ✓ Yaya akslarının insanları bu alanlara yönlendirecek şekilde tasarlanması

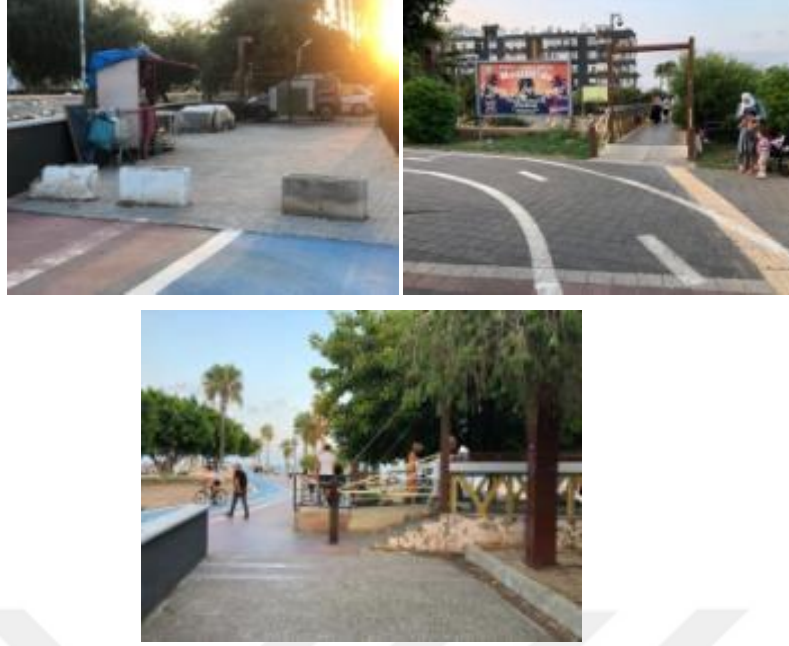
6.4.2. Bütünleşme (Etkileşim ve Aktivite)

Sorunlar

- Mezitli Deresinin doğusunu ve batısını birbirine bağlayan çelik köprü ve farklı zamanlarda yapılan tasarımlar birbirinden farklı olup mekânda bütünleşememektedir. Köprü'nün doğusunda beton zemin üzerine boya olarak devam eden yaya yolu ve bisiklet yolu bulunmaktadır. Köprü'nün batısında kilit taşı ve karo malzemesi kullanılarak tasarlanmıştır. Aynı zamanda köprü malzemesinin de demir olmasından dolayı alanda bir süreklilik ve bütünlük bulunmamaktadır. Alanda malzeme bütünlüğü bulunmamaktadır. Çelik, kilit taşı gibi birbirleriyle uyum sağlamayan malzemeler bulunmaktadır.



Şekil 6.32. Birbirini Tamamlamayan Ulaşım Aksları



Şekil 6.33. Alanda Bütünleşmeyen Yol Aksları (Kişisel Arşiv)

- Alanın doğusunda yer alan halk plajının alanın geneliyle bağlantısı bulunmamaktadır. Alanın çevresiyle ilişkisi düşünülmendiği için alandan kopuktur. Etrafı sınırlandırıcılarla çevrili olmasa bile plaja girişin ücretli olmasından kaynaklı olarak erişim sınırlıdır.



Şekil 6.34. Alanın Doğusunda Bulunan Halk Plajı (Kişisel Arşiv)

- Çalışma alanının en batısında yer alan plaj kullanımı ile yaya yolu sürekliliği ve bağlantısı kesilmektedir. Tel örgü ile çevrili alan kendi içinde çalışmakta olup, piknik alanı ve plaj kullanımındadır. Alanın çevresi ile ilişkisi bulunmamaktadır. Soli-Pompeipolis park alanı, doğudan gelen yaya bağlantısını sınırlandırmakta olup, kuzeye doğru giden yaya yollarının bir ilişkisi bulunmamaktadır. Alan kendi içerisinde çalışmakta olup çevresiyle ilişki kurmamaktadır.



Şekil 6.35. Soli-Pompeipolis Parkı Kıyı Alanını Sınırlandırması (Kişisel Arşiv)



Şekil 6.36. Soli-Pompeipolis Parkı Kıyı Alanı İle Bağlantısızlığı (Kişisel Arşiv)

- Spor alanı olarak belirlenen fakat herhangi bir spora ilişkin kullanımı olmayan alan meydan olarak kullanılmaktadır.



Şekil 6.37. Spor Alanı (Kişisel Arşiv)

- Kıyı alanıyla ilişki içerisinde olmayan ve alanda bulunan bir kafenin bahçesi gibi kullanılan Barış ve Kardeşlik parkında banklar park alanı ile irtibatlı değildir. Kıyı alanına paralel dizilmiş olup, park tarafından kullanımı bulunmamaktadır. Genel olarak Benjamin ağaçlarının bulunduğu park alanı diğer alanlardan peyzaj açısından farklılık göstermektedir.



Şekil 6.38. Barış ve Kardeşlik Parkı (Kişisel Arşiv)

- Çalışma alanında bulunan pasif yeşil alanlar ve park alanlarının çevresiyle zayıf ilişkisi bulunmaktadır. Park alanında yeterli bağlantı sağlanamadığı için bu alanlar işlevsiz kalmaktadır.



Şekil 6.39. Pasif Yeşil Alanlar (Kişisel Arşiv)

- Atıl duran yeşil alan kullanımları bulunmaktadır. Peyzaj öğeleri belirli bir planda dizilmemiştir. Alanı tanımlamak amacıyla kullanılabilecek peyzaj öğeleri, tasarım ögesi olarak istenilen algıyı oluşturmamaktadır. Mekân da bulunan ağaçlar arasında uyum bulunmayıp planlı dizilmemiştir.



Şekil 6.40. Alandaki Yeşil Alanların Birbiriyle Olan Bağlantısızlığı (Kişisel Arşiv)

- Çalışma alanında bulunan yeşil alanlar arasında bağlantı bulunmamaktadır. Bütüncül bir tasarım anlayışı gelişmemiştir. Alandaki ağaç türleri birbirinden farklı ve belirli düzende bulunmamaktadır.
- Belirli bir tasarım uygulaması yapılmadan sınırlandırılan alanlar atıl görünümündedir. Alan ile bütünleşmemiş durumdadır.



Şekil 6.41. Atıl Alanlar (Kişisel Arşiv)

- Mezitli Deresinin doğusunda yer alan aydınlatmalar ve oturma alanları yetersizdir. Derenin batı kısmında tasarlanmış ise de çevresiyle ilişki zayıftır. Dere kenarında tasarlanması gereken sokak mobilyalarının konut alanlarına bitişik olduğu görülmektedir.

Öneriler

Tamamlama

- ✓ Kafe ve restoranların yarı kamusal alan kullanımının düzenli ve uyum içerisinde birbirini tamamlayarak tasarlanması
- ✓ Ücretli plajlar ile eğlence mekânlarının birbiri ile ilişkilendirilmesi, yeterli hizmet alamamasından dolayı kullanımı atıl kalmış alanlara aktif bir kullanım verilmesi ve alanla bütünleştirilmesi
- ✓ Eğlence mekânları ile kıyı arasındaki taşıt yolunun kaldırılması, ulaşımın daha hafiflediği ve yayanın sahiplenmesini sağlayan zemin malzemesi kullanılarak kıyı ile eğlence mekânları arasındaki geçişin yumuşatılması, bu ulaşım ekseninin kıyıya yakınlaşarak ve uzaklaşarak kendi içinde ama bütünü koruyan alanlar oluşturması
- ✓ Yaya sürekliliğinin kesintisiz bir şekilde sağlanması amacıyla kütlelerin yüksekliği ve geri çekilmeleri önemsenererek dolu boş dengesinin sağlanması
- ✓ Kıyı kenarında bulunan yapıların geri çekildiği durumlarda, özel mülkiyete ait alanların, kamusal alanın bir uzantısı olarak tasarlanması ve oturma, aydınlatma elemanı, sokak ağaçları gibi kamusal alan öğelerini içermesi

Pragnanz (iyi biçim, iyi bütün)

- ✓ Aktif perakende cepheleri oluşturup, bireysel işletmeler için görsel ilgi sağlamak ve iç mekân kullanımlarıyla bir bağlantı duygusu oluşturmak için yarı açık mekânların (cam) tasarlanması
- ✓ Eğlence mekânlarından alınan hizmetin kullanıcı tarafından kıyıda rahatça faydalanabileceği alanlar tasarlanıp, bu hizmete yönelik kent mobilyalarının bulunması

6.4.3. Erişilebilirlik (Hareketlilik)

Sorunlar

- Alanda taşıt, yaya ve bisiklet yolları dar bir kesitte çözümlenmeye çalışılmıştır. Bu da yayayı güvenli ortamdan uzaklaştırmaktadır. Alanda yaya geçişleri olmadığı için karşıdan karşıya geçiş kontrolsüzdür. Bisiklet yolu ve taşıt yolunu ayıran engelleyiciler görsel ve fiziksel olarak kısıtlılık oluşturmaktadır.



Şekil 6.42. Taşıt, Yaya ve Bisiklet Yolu (Kişisel Arşiv)

- Alanda bağlantısız bisiklet yolları ve algılanmayan bisiklet parkları bulunmaktadır. Alanda bulunan çelik köprü yaya, motosiklet ve bisiklet yolu olarak kullanılmaktadır. Bu da köprü üzerinde sıkışmalara ve güvensiz bir ortama neden olmaktadır.



Şekil 6.43. Çelik Köprü ve Kullanıcılar (Kişisel Arşiv)

- Alanda düzenlenen bisiklet park alanları bisiklet yollarından bağımsız alanlarda tasarlanmış olup, Viranşehir sahilinde bir imge haline gelen kelebek simgesinin doğu tarafından algılanmamaktadır.



Şekil 6.44. Bisiklet Park Alanı (Kişisel Arşiv)

- Yeşil alan çocuk oyun alanının tanımlamak amacıyla kullanılmış fakat alanın kıyı ile erişimini hem görsel hem fiziksel olarak engellemektedir. Plansız ağaç dikiminin oluşturduğu sonuç olarak değerlendirilebilir.



Şekil 6.45. Çocuk Oyun Alanının Peyzaj Öğeleri İle Sınırlandırılması (Kişisel Arşiv)

- Alanda yer alan büyük kullanımlar ve çıkmaz sokaklar alanın erişilebilirliğini sınırlandırmaktadır.



Şekil 6.46. Alanda Bulunan Çıkmaz Sokaklar (Kişisel Arşiv)

Öneriler

Pragnanz İlkesi

- ✓ Yayanın görsel bağlantıların artırılması ile kıyı alanına yaya erişiminin en üst düzeye çıkarılması
- ✓ Kıyıya erişimin artırılması için, kıyıya inen dikey yolların aktivite çeşitliliğinin artırılıp, yayanın kıyıya ulaştırması
- ✓ Herkesin erişebileceği bir sokak ağının oluşturulması
- ✓ İnsan ölçeğinde tasarımlar yapılması

Devamlılık İlkesi

- ✓ Yaya dolaşımındaki devamlılığın kesilmemesi için araç dolaşımı ve otopark erişiminin kısıtlanması
- ✓ Kıyı alanlarına erişimi sağlayacak ulaşım akslarının tasarlanması

- ✓ Bisiklet yollarının devamlılığı için uygun bağlantıların kurgulanması ve bu bağlantıların aynı dilde tasarlanması
- ✓ Yol ağları kapsamlı şekilde tasarlanıp, erişilebilirlik düzeyi yüksek yollar arasında bağlantılar oluşturulması
- ✓ Geniş kaldırımlar ve ağaç dikimi, yürüyüş ve bisiklet için gezinti alanları oluşturulması

6.4.4. Geçirgenlik (Görsel Uyum ve İşlevsel Uyum)

Sorunlar

- Alanda alternatif ulaşımın bulunmaması nedeniyle kıyıdaki trafik yoğunluğu sebebiyle araçların park halinde olduğu durumlarda geçiş sağlanamamaktadır. Alanda, otopark alanı yetersizdir. Kaldırıma park edilen araçlar hem yaya dolaşımını hem de taşıt yolunu engellemektedir.



Şekil 6.47. Yol Kenarına Park Eden Araçlar (Kişisel Arşiv)

- Alanda bulunan eski tasarım kararlarının izleri kullanıcıyı yanıltmaktadır.



Şekil 6.48. Eski Tasarım İzleri (Kişisel Arşiv)

- Aydınlatma elemanları alan içerisinde biçimsel farklılık göstermektedir. Belirli bir düzen ile tasarlanmadığı için uyum bulunmamaktadır.



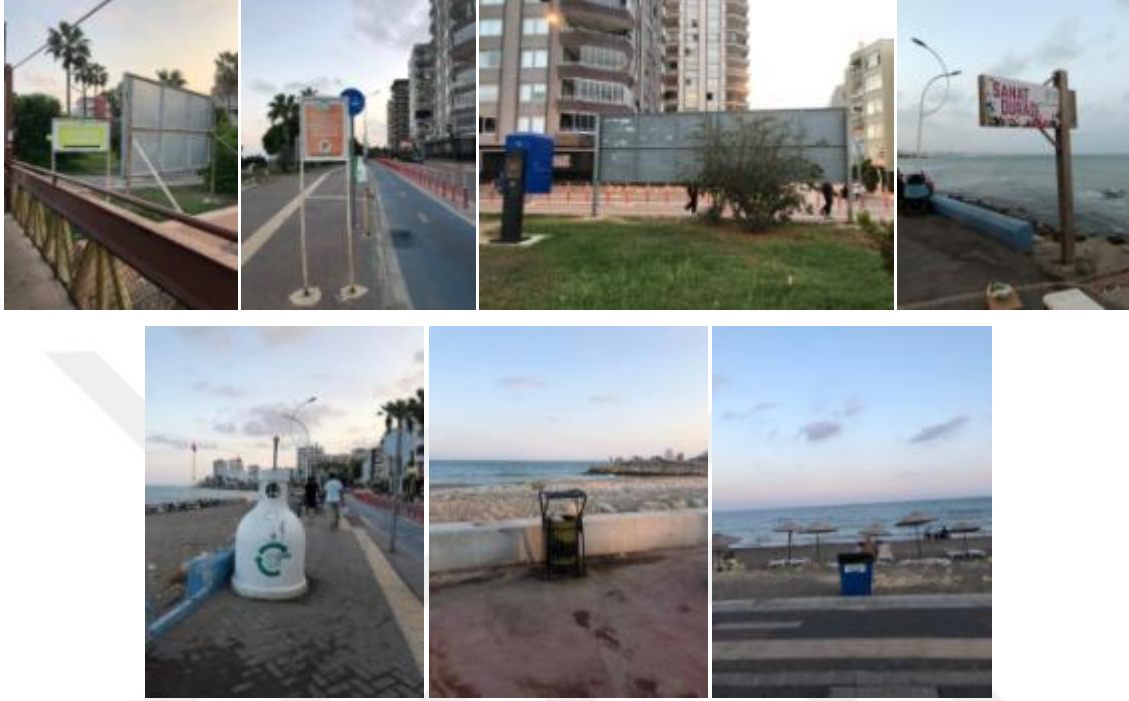
Şekil 6.49. Alanda Bulunan Aydınlatma Elemanları (Kişisel Arşiv)

- Alan içerisinde algılanabilirliği azaltan sokak mobilyası dizilimi ve seçimi vardır. Kullanılan çöp kutuları ile sokak mobilyaları arasındaki mesafeler planlanmadığı için, bu mobilyalar kullanıcı tarafından düşük oranda (zorunluluk halinde) tercih edilmektedir. Kullanım farklılığından dolayı alan içerisinde çeşitli mobilya tasarımları kullanılmıştır. Mobilyalarda tasarım bütünlüğü sorunu vardır.



Şekil 6.50. Alanda Bulunan Kent Mobilyaları (Kişisel Arşiv)

- Alanın içerisinde yer alan sokak mobilyaları, levha tasarımları gibi elemanlar ortak dil bulunmadığı için görsel ve fiziksel uyumsuzluk tespit edilmektedir. Yer seçimleri planlanmadan yapılmıştır. Alanın her noktasında farklı tasarlanmış çöp kutuları mevcuttur. Farklılığın sebebi çöpün ayrıştırılması ile ilişkili değildir.



Şekil 6.51. Levhalar ve Çöp Kutuları (Kişisel Arşiv)

- Alanda bulunan atıl ve tanımsız alanlar alanın görsel ve fiziksel geçirgenliğini azaltmaktadır.



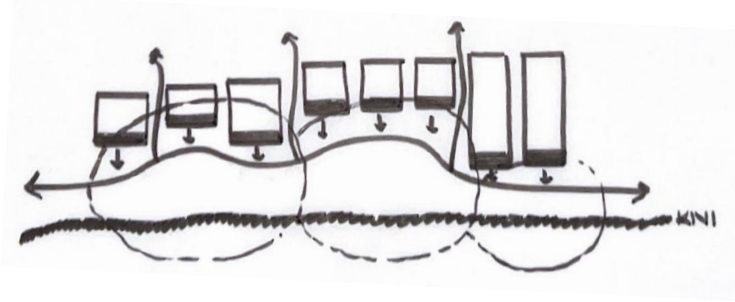
Şekil 6.52. Atıl Alanlar (Kişisel Arşiv)

Öneriler

Devamlılık

- ✓ Alandaki atıl alanların işlevlendirilerek alanda kullanımların devamlılığının sağlanması
- ✓ Geçirgenliği sağlayan ve aktif hareketi teşvik eden blok uzunluklarının bulunması

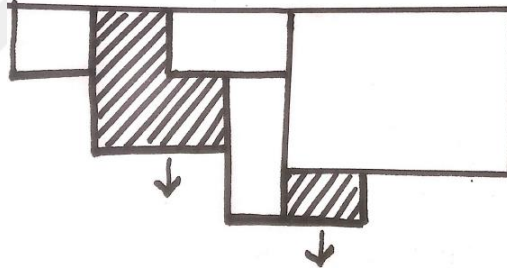
- ✓ Kıyı alanında bulunan yapıların, kıyı boyunca geçirgen olmayan bir “duvar” oluşturmasından kaçınmak ve mekânın devamlılığını sağlamak için uygun ölçekte ve uygun cephe tasarımında olması



Şekil 6.53. Kıyı Boyunca Geçirgen Olmayan Bir “Duvar” Oluşturmasından Kaçınmak
(Bireysel olarak üretilmiştir.)

Ortak Zemin

- ✓ Kaldırımların taşıt yolundan ayrımının yükseklik farkı yerine malzeme farkı kullanılarak sağlanması
- ✓ Alandaki dolu-boş oranının sağlanması ve zemin kat kullanımlarında yaya sürekliliğini sağlayan geçirgen yapılar olması alandaki geçirgenliği sağlayan önerilerdir.



Şekil 6.54. Geçirgen Yapılar (Bireysel olarak üretilmiştir.)

7. BÖLÜM: SONUÇ

Kentsel kıyı alanları, kentlerin en dikkat çekici, en yoğun kullanım kapasitesine sahip alanlarıdır. Tarih boyunca kentsel kamusal yaşamın önemli bir parçası olan ve kendine özgü ekolojisi, coğrafi yapısı ve çeşitliliği bulunan kentsel kıyı alanları kara ile etkileşim içerisinde olan çok boyutlu sistemlerdir. Kıyı alanlarındaki kullanımların oluşması kıyı ve kent arasındaki ilişkiye bağlıdır. Bu alanlar turizm, rekreasyon, ikinci konut, liman, ticaret, sanayi gibi kullanımların gelişmesi için uygun ortamlar sağlayarak ekonomik fırsatlar sunmakla beraber, çoğu zaman gelişme ve yapılaşma baskısını da beraberinde getirmektedir. Bu çok boyutluluk, kentsel kıyı alanlarının planlanmasını ve tasarlanmasını önemli hale getirmektedir.

Tüm bu önemine karşın Türkiye’de kentsel kıyı alanlarının bütüncül bir çerçevede ele alındığını söylemek olanaklı değildir. Tarihsel süreç içerisinde kıyı ve kent ilişkilerinin farklı parçalar üretmesiyle farklı kıyı kullanımlarının oluşması, kentleşmenin artmasıyla oluşan idari sınırlar ve farklı anlayışlara sahip aktörlerin birbirinden bağımsız biçimde sunduğu öneriler ve mevzuatta kıyı alanlarının nasıl tasarlanacağına ilişkin bir yöntemin bulunmaması bütünleşmeyi engelleyen etmenlerdir. Kentsel kıyı alanlarına yönelik tasarım müdahaleleri bağlam ile güçlü bir ilişki kuramayan bir çerçevede parçacıl/noktasal olarak üretilmekte, farklı önceliklere göre gerçekleştirilen iki farklı tasarım müdahalesi yan yana veya üst üste gelerek uyumsuzluklar ortaya çıkarmaktadır. Bu müdahaleler, kendi içinde başarılı olsa bile bütüncül olarak düşünülmendiği ve tasarlanmadığı için ortaya çıkan fiziksel çevre nitelikli olamamaktadır.

Dünyada ve Türkiye’de farklı kentsel kıyı alanları üzerine yapılan incelemede, farklı dönemlerde farklı gerekçelerle ve yaklaşımlarla üretilen kıyı alanlarının bütünleşemediği ve bu durumun hem mekân algısını olumsuz etkilediği hem de mekânın niteliğini düşürdüğü tespit edilmiştir. Bu problemten hareket eden çalışma, bütünleşme problemine çözüm ararken birbirine uyumlu olmayan, bütünleşmeyen bu kentsel tasarım müdahaleleri nasıl ele alınabilir ve nasıl uyumlu hale getirilebilir soruları üzerinde durmaktadır. Aynı zamanda kentin vitrini konumundaki kentsel kıyı alanlarında, mevcut kentsel tasarım müdahalelerinin bütünleştirilmesini, kentsel mekân kalitesinin artmasını sağlayacak önemli bir etmen olarak değerlendirmektedir.

Çalışmadaki amaç, kentsel kıyı alanına yapılmış olan bütünleşmeyen tasarım müdahalelerin uyumsuzluğunu ortaya koymak ve bu müdahaleleri uyumlu hale getirmeye olanak sağlayan kentsel tasarım ilkeleri belirlemektir. Bu ilkeleri belirlerken kentsel kıyı alanlarında mekân kalitesini arttırmak ve mekânının nasıl daha nitelikli bir yer olacağını anlamak için Carmona’nın kentsel tasarım boyutlarının esas aldığı kavramlar yol gösterici nitelikte olmuştur. Açık alan tasarımlarında erişilebilirlik, geçirgenlik, süreklilik ve bütünleşme kavramları ele alınmıştır. Bu kavramlar uyumsuz tasarımların bütünleştirilmesinde bir araç olarak kullanılmıştır. Bu kavramların birbirleriyle oluşturdukları ilişkiler, kentsel formun üretilmesinde “bütünleşik süreklilik” kavramının geliştirilmesini gerektirmektedir.

Kentsel alanlar incelendiğinde bütünlük yapısı ve erişilebilirliği yüksek olan alanların daha çok tercih edildiği görülmektedir. Bütünlük süreklilik kavramı ile farklı parçalar arasında bağlantılar kurularak uyumlu hale getirilebilir. Mekândaki tasarım öğelerinin birbiriyle etkileşimi süreklilik algısını oluşturmaktadır. Bu algı yayayı yönlendirmekte olup, mekânı bir bütün olarak algılamasını sağlamaktadır. Yayanın mekânda geçirdiği zamanı arttırarak mekânın canlılığı sağlanmaktadır. Bütünlük süreklilik kavramı kentlerin parçalanmışlığına/ ilişkisizliğine bir çözüm olabileceği görülmektedir. Mekânlar tasarlanırken parçaların birbiriyle ilişkileri düşünülerek bağlantılı olarak düşünülmelidir.

Bütünlük süreklilik kavramının kentsel formun üretilmesi aşamasında ele alınabilmesi için Gestalt teorisi gerekli kuramsal çerçeveyi sağlamaktadır. Gestalt ilkeleri, kentsel tasarım ilkeleriyle beraber ele alındığında, hem kent formunu anlamının ve üretmenin operasyonel bir aracı haline gelmekte, hem de kentsel kıyı alanlarında yapılmak istenen kentsel tasarım çalışmalarına yol gösterici olabilmektedir. Ancak Gestalt ilkelerinin mekâna yansması zor olduğu gibi bu yansmanın gerçekleşmesi ile kentsel tasarımcılar için yeni fikirler ortaya koyacaktır.

Kentsel kıyı alanlarında mekân kalitesinin nasıl artırılabilirliğini anlamakta bir yöntem olarak kullanılabilecek kentsel tasarım rehberleri incelenmiştir. Kentsel tasarım rehberlerin kıyı alanlarında kentsel tasarımın nasıl ele alındığı, hangi noktalara dikkat edildiği konusunda ipuçları vermektedir. Kentsel tasarım rehberleri genel olarak alanın kamusal kullanımının artırılması ve daha kimlikli bir mekân oluşturmak amacıyla hazırlandığı görülmektedir. Alan bir bütün olarak ele alıp temel bir dolaşım sistemi önererek alanın sürekliliği sağlanmıştır. Yaya hareketini kolaylaştırmaya, alanı çekici hale getirerek yayayı yönlendirmeye çalışmışlardır. Kentsel tasarım rehberleri yaya öncelikli alanların daha çok tercih edildiğini ortaya koymaktadır. Birbiriyle bağlantılı, erişilebilir alanların aktif kullanımının artacağını belirtmektedir. Alanda kullanılacak tasarım öğeleri ile sürekliliğin ve bütünlüğün sağlanabileceği görülmektedir. Kullanılan malzemeler ile mekânda bütünlük algısı oluşturulabileceği ifade edilmektedir.

İncelenen kentsel tasarım rehberlerinin benimsediği ilkeler, kuramsal çalışma ile elde edilen kavram seti ve Gestalt ilkelerini ilişkilendirilmiştir. Tüm bu ilke ve kavramların nitelikli bir mekân oluşturma sürecinde nasıl kullanılabileceği örnek alan üzerinden tartışılmıştır.

Örnek alan olarak seçilen Viranşehir kıyı alanı, Mersin'in genel kıyı alanlarına göre kıyı kent ilişkisinin güçlü kurulabileceği bir alandır. Kıyı alanına doğru dokunuşlar ile kente nitelikli bir mekân kazandırmak için bu bölgeye odaklanılmıştır. Kentli tarafından yoğun olarak tercih edilen Viranşehir kıyı alanında yapılan mevcut müdahaleleri tutarak daha nitelikli bir kentsel çevre nasıl elde edilebileceği üzerinde durulmuştur. Mersin kıyı alanında ve benzer birçok kıyı alanında her dönemde ve her yeni gelen aktör kendi müdahalelerini yapmaktadır. Bu müdahaleleri yaparken de mevcut tasarımları kaldırıp yeni tasarım önerisi sunmaktadır. Yeni bir tasarım yapılması ile çok nitelikli mekânlar üretilebilmektedir. Ancak bu uygulamalar kendi içlerinde başarılı olsa bile ekonomik uygulamalar değildir. Alanın kendi özelliklerine uygun, çevresiyle ve kendi içinde ilişkisinin

sağlanacağı ilkeler belirlenip, ilkelerin mevzuata ek rapor olarak hazırlanması önemlidir. Mevcut müdahaleleri koruyarak, alanın niteliklerini artırılabilir. Alanda mevcutta yapılan yatırımlar değerlendirilmiş olup, alanın kendi özelliklerine çok müdahale etmeden stratejik belirli noktalara yapılan müdahalelerle alan çok daha nitelikli hale getirilebilmektedir. Yıkıp yeniden üretme yerine mevcut müdahaleleri koruyarak alan niteliklerini arttırmak kentsel tasarımı ele alma biçiminde de bir farklılığa işaret etmektedir. Alanda mevcut elemanları mümkün olduğu kadar tutan ve bunları bütünleştirmeyi öne çıkaran kentsel tasarım yaklaşımının Viranşehir kıyı alanına daha uygun olduğu görülmüştür.

Viranşehir kıyı alanında birbiri ile uyumsuz ve bütünleşemeyen parçalardan oluşan tasarımlar ele alınmıştır. Bu uyumsuz parçaların uyumunu ve bütünleşmesini tasarım problemi olarak ele alarak nitelikli bir kıyı alanı oluşturulabilmektedir.

Carmona' nın kentsel tasarımın boyutları ve Gestalt ilkelerinden yola çıkılarak süreklilik, bütünleşme, erişilebilirlik ve geçirgenlik kavramları ile şekillenen bir çerçeve oluşturulmuştur. Mezitli ilçesinin çeşitlilik ve erişim yönüyle en potansiyelli alan olan Viranşehir kıyı alanına yönelik hazırlanan çalışma “bütünleşik süreklilik” kavramı kapsamında analizler ve Gestalt ilkelerinden yola çıkarak geliştirilen önerileri içermektedir. Mevcutta tasarlanmış bir alanın sorun noktalarının tespiti ile Gestalt ilkeleri kullanılarak alanda bütünleşmeyen bu kentsel tasarım müdahaleleri ele almak ve belirlenen yerlere müdahaleler ile alanda bütünleşme sağlamak olanaklı hale gelebilecektir.

Bu çalışmada, aynı zamanda, Viranşehir kıyı alanı için yapılan öneriler kıyı alanında hazırlanacak projeler için bir çerçeve oluşturabileceği ve aktörleri yönlendirebileceğini söylemek mümkündür. Bu nedenle, Viranşehir kıyı alanı için nitelikli mekân oluşumuna katkıları bulunabilecektir.

Çalışmada ele alınan problemler, sadece çalışma alanı için değil, farklı kentler için de geçerlidir. Yaygın olan bu tasarım uyumsuzlukların giderilmesi ve yapılan müdahaleleri/tasarımları bütünleştirmek için yeni ve yenilikçi kentsel tasarım ilkelerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ilkeler nitelikli mekân oluşturmak ve farklı kentsel tasarım müdahalelerinin gerçekleştiği kentsel çevreleri daha üst seviyede bir mekân haline getirmek için kullanılabilir. Bu ilkeleri kentsel tasarımın tüm boyutları ile ilişkili olarak ele almak mümkün olduğu görülmektedir.

Yapılan araştırma sonucunda elde edilen temel prensipler;

- Görsel ve fiziksel geçirgenliğe engel olmayacak ölçekte açık yeşil alan düzenlemelerinin yapılması
- Tasarlanan alanların birbirini tamamlayarak geçirgen alanlar oluşturulması
- Düzenli, sıralı, yalın örüntüler oluşturarak bütünlüğün sağlanması
- Parçaların yakınlığı ve uyumlu boşlukların yinelenmesi ile sürekliliğin sağlanması
- Mekândaki imgelerin zihnin en basit ve en anlamlı şekilde algılamasını erişilebilirliğin artırılması

Bu çalışma literatüre Gestalt ilkelerinin bir araç olarak kullanılarak kentsel mekânın nasıl tasarlanabileceği yönünde katkı sunmaktadır.

Kıyı alanlarına yapılan müdahalelerin uyumuna dikkat edilmediği ve parçaların bütünleşmemesi öncelikli bir problem olmakla beraber, kıyı alanlarının art bölgelerle bütünleşmesi de çok önemli bir çalışma konusudur. İç kesimlere doğru bütünleşmenin sağlanabilmesi ile kıyı alanları daha canlı ve daha yaşanılabilir alanlar olacaktır. Ayrıca bir diğer konu da incelemiş olduğumuz birçok kıyı alanlarına ilişkin detaylı analizler yapılarak Türkiye için morfolojik bir kıyı tipolojisi üzerine çalışmalara devam edilebileceği düşünülmektedir. Kıyı alanlarının bütünleşmesine engel olan dört temel faktöre öneriler geliştirmek üzerine de çalışmalar yapılabilir.



KAYNAKLAR

Bildiriler

Gedikli, B. (2011). “Kıyıyı Yaşamak, Kıyıyı Planlamak.” Odtü, Ankara 7. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, Türkiye, Ankara, s.709-724.

Kılıç, A., Akın, O.; Koç, E. (2014). “İstanbul Kenti Kıyı Alanları Yönetim Planının Hazırlanması Sürecinde Yöntem ve Yaklaşım”, 8.Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul

Kılıç, A., Akın, O.; Koç, E. (2014). “Kıyı Alanlarına Yönelik Yasal ve Yönetimsel Çerçevenin Planlama Yansımaları: Yasalar, Kurumlar ve Parçalanmış Kıyı Mekânı”, 8.Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul

Sönmez, İ. Ö., Akyol D., Şenik, B. (2015). “Kıyı Alanları Tasarımında Çeşitlilik ve Bütünlük İlkelerinin Öneminin Alt Bölge Tespitleri İle Değerlendirilmesi”, Karşıyaka 2.Kültür Ve Çevre Sempozyumu, Karşıyaka

Dergide yayımlanmış makale

Atakan, İ.; Erdaoğan, A. (2019). “Çeşme Yarımadası’nda Kıyının Kamusal Kullanımına Etki Eden Kıyı Kullanımlarına Eleştirel Bir Bakış”, Ege Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt. 2, Sayı 2, İzmir

Akyarlı, A., Yüksel, Y., Çevik, E., Yalçın, A. C., ve Güler, I. (2002); “Kıyı Bölgesi Yönetimi ve Sorunları”, Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı: 420-421-422, s. 65-68.

Arısu, S., (2018); “Kent Kentsel Tasarım Kavramında Kentsel Tasarım Rehberlerinin Yeri ve Önemi”, Dergi Park Akademi

Balçık, S. ve İnceoğlu, M. (2020); “Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (Aksos) Yenilenen Antalya / Konyaaltı Kıyı Düzenlemesinin Alan Kullanım Çeşitliliği Açısından Değerlendirilmesi”

Bayraktar, U., Beyhan, B., Kiper, N., Yoloğlu A. C., ve Erkılıç, H. (2015); “Akdeniz Bölgesi’nde Kentleşme Sürecinin Kırsal Bileşenleri: 70 Yıl Sonra Erdemli”, Planlama Dergisi, Cilt: 25, Sayı: 2

Erdoğan, B. (2012); “Bir Kıyı Yerleşmesinde Kimlik Dönüşümü: Tarihsel Süreç İçinde Karşıyaka’nın (İzmir) Kıyı Kullanımında Gözlenen Değişimler”, Ege Coğrafya Dergisi

Henden, H. B. (2018). “Kentlilerin Kıyı Alanı Düzenlemesine Bakışı: Alaplı Örneği”, Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 10, Sayı: 2, s. 55-62

Manavoğlu, E. (2009); “Antalya Kenti’nin Geçmişten Günümüze Mekânsal Gelişimi ve Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi”, Planlama Dergisi, Cilt: 46, Sayı: 2, s.19-29.

Özer, M. N., (2009); “Antalya Kıyı Alanlarının Değişimi Üzerine Saptamalar”, Planlama Dergisi, Cilt: 46, Sayı: 2, s.51-65

Sağlık, A., Kelkit A., Sağlık, E.; (2012); “Kentsel Kıyı Alanlarında Yerleşim Baskısı Sonucu Oluşan Çevresel Sorunlar: Çanakkale Kenti Örneği”, Biyoloji Bilimleri Araştırma Dergisi

Selvi Ünlü, T., (2018); “Mersinde Kamusal Alan ve Geçirdiği Değişim II”, Arkitera Dergisi

Tekel, A.; Arı, A. (2013); “Kentsel Yapılı Çevrenin Oluşumunda Aktörler ve Aktörler Arası İlişkiler Üzerine Bir Değerlendirme: Mardin Artuklu Üniversitesi Örneği”, Dergi Park Akademi

Uzunali A., Acar C. (2020); “Trabzon Kenti Örnekleminde, Kent-Kıyı İlişkileri Analizi”, Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Cilt: 21, Sayı:2, s. 181-190

Yener Metin, S. N. Polat S. (2021); “Kamusal Mekân Kalitesini Yükseltmek İçin Kentsel Tasarım Araçlarından Nasıl Faydalanabiliriz”, Covid-19 Özel Sayısı, Cilt 12, Özel Sayı, 115-145, İdeal Kent Dergisi

Kitap

Anonim, (2017); “Yerel Yönetimler İçin Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabı”, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi ve T.C. Çevre Şehircilik Bakanlığı, Ankara

Atay, Ç. (1978); “Tarih İçinde İzmir”, İzmir

Carmona, M. (2003); “Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design”, Oxford

Doğa Derneği, (2020); “Türkiye’nin Önemli Doğa Alanları”, Sayfa:418

Giritlioğlu, C. (1991); “Şehirsiz Mekân Öğeleri ve Tasarımı”, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul

Jacops, J. (1961); “Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı”, Metis Yayınları, İstanbul

Lynch, K. (2012); “Kent İmgesi” (İ. Başaran, Çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, IV. Basım, İstanbul

Özer, M. N. (2017); “Kamusal Alanların Mekânsal Organizasyonu, Kamusal Mekânda Kentsel Tasarım Rehberlerinin Etkinliği Üzerine Düşünceler”, Bölüm 3, Sayfa: 51-54

Sitte, C. (1889), “City Planning According to Artistic Principles”, London

Zucker.P, (1959); “Town and Square: From the Agora to the Village Green”, New York: Columbia University Press, Sayfa: 287

Wrenn, D., (1983); “Urban Waterfront Development”, Washington, D.C.

Kitapta yayımlanan makale

Günay, B., Selman M. (1994); “Kent, Planlama, Politika, Sanat Tarık Okyay Anısına Yazılar”

Sarıkaya Levent. Y. (2016); “Yayılan Kentlerde Kırdan Kente Dönüşüm: Mezitli İlçesinde Morfolojik Bir İnceleme”, Türkiye Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı

Tez

Akköse, A., (2007); “Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı’nın İncelenmesi”, İstanbul

Arslan, D., (2005); “Kıyı Alanların Yeniden Gelişim Sürecinde Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi”: İstanbul Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi

Asar H., (2013); “Mimari Mekân Okumasında Algısal Deneyim Analizinin Bir Yöntem Yardımıyla İrdelenmesi”

Eren, İ. (2019); “Kentsel Tasarım Rehberlerinin Görsel Algı Bağlamında Araştırılması”, Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi

Güven, P. (2000); “İzmir Kentinden Rekreasyon Amaçla Yapılan Kıyı Alanlarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi: İzmir İncir altı Örneği”

Kaptan, H. (1978); “Doğu Karadeniz Kırsal Alan Yerleşme Düzeni ve Tarımsal Üretim İlişkileri”, Doçentlik Tezi, İstanbul Üniversitesi

Kayalar, J., (2006); “Kent ve Meydan Olgusu- Yeniden Canlandırma Sürecinde Karşılaştırmalı Bir İrdeme Trafalgar Meydanı ve Eminönü Meydanı”

Kılıç, A. (1999); “Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Geliştirme Stratejileri: İstanbul Örneği”, Yıldız Teknik Üniversitesi

Kırık, K. P. (2010); “Tarihi Süreç İçerisinde Kıyı Alanlarının Kamusal Kullanımına Kentsel Tasarım Yaklaşımları Haliç Örneği”, İstanbul Kültür Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi

Kürkçüoğlu, E. (2009); “Kentsel Açık Mekânlarda Yapay Su Elemanı Tasarım İlkelerinin Mekânsal Algı ve Çevre Psikolojisi Bağlamında İrdelenmesi: Üsküdar Belediye Meydanı Örneği”, Yıldız Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi

Tenikler, G. (2001); “İzmir Körfezinde Sürdürülebilir Gelecek İçin Kıyı Yönetimi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi

Uçlar, S. (2012); “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İstanbul Örneği”, İstanbul Teknik Üniversitesi

Web sitesi

<https://www.arkitera.com/proje/minhang-kiyi-yenileme-projesi/>

<https://www.arkiv.com.tr/proje/izmir-kiyi-tasarim-projesi-konak-alsancak bolgesi%2A/2943>

<http://www.izmirdeniz.com/YuklenenDosyalar/Yayin/YayinDoc/K%C4%B1y%C4%B1%20Tasar%C4%B1m%20Kitap%C3%A7%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf>

<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/mersin/gezilecekyer/soli-pompeipolis>

<http://www.bozcaada.bel.tr/bozcaada-kentsel-tasarim-rehberi-taslagi-2/>

[https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/rize-kentsel-tasarim vizyonu/](https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/rize-kentsel-tasarim-vizyonu/)

<http://www.rize.bel.tr/dosyalar/Rize2053/Rize-2053-Kentsel-Tasarim-Vizyonu.pdf>

<https://marmaraurbanforum.org/tt/beyoglu-galata?l=tr>

<https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/galata-bolgesi-kentsel-tasarim-rehberi/>

<https://docplayer.biz.tr/91373561-Galata-bolgesi-kentsel-tasarim-rehberi-hazirlanmasi-cati-ve-sokak-arayuzleri-sagliklastirma-kentsel-tasarim-projeleri-2-etap-2.html>

<https://marmaraurbanforum.org/tt/beyoglu-galata?l=tr>

<https://kentselstrateji.com/proje/kartal-merkez-kentsel-tasarim-kodlari/>

https://www.pland.go.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/full/pdf/ch11.pdf

<https://sfport.com/projects-programs/waterfront-plan>

<https://www.slideshare.net/ayseguly/gestalt-kurammekan>

<https://mpgm.csb.gov.tr/kentsel-tasarim-rehberleri-i-82334>