

**T.C.
İZMİR DEMOKRASİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK BİLİM DALI**

**SUYUN BİÇİMLENDİRDİĞİ MEKANLAR: BİR KIYI KENTİ
OLARAK ANTALYA-KONYAALTI'NIN İNCELENMESİ**

Rabia YILDIRIM

**Danışman
Prof. Dr. Gaye BİROL**



İZMİR-2022

TEZ ONAYI

Rabia YILDIRIM tarafından hazırlanan " **Suyun Biçimlendirdiği Mekanlar: Bir Kıyı Kenti Olarak Antalya-Konyaaltı'nın İncelenmesi**" adlı tez çalışması 0./0./2021 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri önünde İzmir Demokrasi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **Mimarlık Anabilim Dalı**'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak başarı ile savunulmuştur.

Danışman	Prof. Dr. Gaye BİROL İzmir Demokrasi Üniversitesi	
Jüri Üyesi	Prof. Dr. Bedriye ASIMGİL İzmir Demokrasi Üniversitesi	
Jüri Üyesi	Prof. Dr. Berrin AKGÜN Balıkesir Üniversitesi	

TAAHHÜTNAME

Bu tezin İzmir Demokrasi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nde, akademik ve etik kurallara uygun olarak yazıldığını ve kullanılan tüm literatür bilgilerinin referans gösterilerek tezde yer aldığını beyan ederim.

Rabia YILDIRIM





İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	iii
ŞEKİL DİZİNİ	iv
TABLO DİZİNİ.....	vi
TEŞEKKÜR	vii
ÖZET.....	viii
ABSTRACT	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Problem ve Amaç	2
1.2. Kapsam	3
1.3. Yöntem	4
2.BİR MEKAN OLARAK KIYI.....	6
2.1 Bölüm Girişi.....	6
2.2 Kıyı Mekânının Tanımı.....	6
2.3 Kıyı Kentleri ve Tipleri.....	7
2.4 Kıyı Kentlerinde Kentsel Doku.....	11
2.4.1 Kentsel Doluluklar	12
2.4.2 Kentsel Boşluklar	13
2.4.3 Kentsel Kıyılar	14
2.5 Bölüm Sonucu.....	16
3.SUYUN KENT DOKUSU OLUŞUMUNDAKİ ROLÜ	17
3.1 Bölüm Girişi.....	17
3.2 Su, İnsan ve Kent İlişkisi	17
3.2 Tarihsel Süreçte Suyun Kent Dokusundaki Rolü	18
3.1.1 Antik Çağda Kent ve Su İlişkisi	19
3.1.2 Ortaçağda Kent ve Su ilişkisi	27

3.1.3 Sanayi Devrimi Sonrasında Kent ve Su İlişkisi	37
3.3 Günümüz Akdeniz Kentleri ve Su İlişkisi	42
3.4 Bölüm Sonucu.....	45
4. SUYUN ANTALYA-KONYAALTI KENT DOKUSU OLUŞUMUNDAKİ ROLÜ	47
4.1 Bölüm Girişi.....	47
4.1 Antalya Genel Değerlendirilmesi.....	47
4.2 Tarihsel Süreçte Suyun Antalya'nın Kent Dokusundaki Rolü	53
4.2.1 Antik Çağda Antalya	53
4.1.2 Ortaçağda Antalya.....	55
4.1.3 Sanayi Devrimi Sonrasında Antalya	56
4.3 Günümüzde Antalya-Konyaaltı'nda Kentsel Doku	66
4.3.1 Kentsel Doluluklar	66
4.3.2 Kentsel Boşluklar	69
4.3.3.Kentsel Kıyılar	74
4.5 Bölüm Sonucu.....	81
5. SONUÇ.....	82
6.KAYNAKÇA	87
ÖZGEÇMİŞ.....	96

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

YY. Yüzyıl

M.Ö. Milattan önce



ŞEKİL DİZİNİ

Şekil 2. 1. Kıyıya İlişkin Tanımların Tablosu.....	7
Şekil 2. 2. Deniz-Kara Biçimlerinde Kent Yerleşimleri	9
Şekil 2. 3. Nehir-Kara Biçimlerinde Kent Yerleşimleri.....	10
Şekil 2. 4. Ortaçağ- Paris Kenti.....	11
Şekil 3. 1. Antik Dönem-Nil Vadisi Kentleri.....	20
Şekil 3. 2. Mirgissa Kent Planı	21
Şekil 3. 3. Sai Kent Planı	21
Şekil 3. 4. Tell El-Amarna Kent Planı	22
Şekil 3. 5. Antik Dönem Mezopotamya Kentleri.....	23
Şekil 3. 6. Nippur Tableti ve Planı.....	23
Şekil 3. 7. Babil Kent Planı.....	25
Şekil 3. 8. Miletos Kent Planı	26
Şekil 3. 9. Rodos Kent Planı	27
Şekil 3. 10. Kıyı Kentleri Genişleme Biçimleri,	28
Şekil 3. 11. Paris Gravürü	28
Şekil 3. 12. Paris Genişleme Aşamaları	29
Şekil 3. 13. Sein Nehri Kıyısında Louvre ve Tuileres Bahçesi.....	30
Şekil 3. 14. Londra Genişleme Aşamaları, (12.yüzyıl / 14. Yüzyıl / 19. Yüzyıl).....	30
Şekil 3. 15. Londra Dockları (1909)	31
Şekil 3. 16. 16.yüzyıl Venedik Gravürü.....	32
Şekil 3. 17. Venedik Gelişim Aşamaları (1200, 1700, 1900)	32
Şekil 3. 18. 16. yüzyıl Amsterdam Gravürü	33
Şekil 3. 19. Amsterdam Kent Gelişimi (14. Yüzyıl, 17. Yüzyıl, 19. Yüzyıl)	34
Şekil 3. 20. yüzyılda Galata ve Tophane Bölgesi Plan Şeması.....	35
Şekil 3. 21. İstanbul Gelişim Aşamaları (12. Yüzyıl, 15. Yüzyıl, 18. Yüzyıl)	36
Şekil 3. 22. Floransa (Ponte Vecchi meydanı) / Venedik (San Marco Meydanı).....	36
Şekil 3. 23. Barselona Gelişim Aşamaları (18.yy / 19.yy /20. yy).....	38
Şekil 3. 24. Barselona Kent Planı.....	38
Şekil 3. 25. Boston Gelişim Aşamaları 1772 / 1880 / 1934.....	39
Şekil 3. 26. Boston Planı (1903)	40
Şekil 3. 27. Chicago Gelişim Aşamaları (1850 / 1899 / 1936)	40
Şekil 3. 28. Chicago Merkez Planı (1909)	41
Şekil 3. 29. Port Vell-Ciutat Vella Planı	42
Şekil 3. 30. Barselona Kent Dokusu (Eski ve Yeni Yerleşimler)	43
Şekil 3. 31. Cenova Kent Dokusu (Eski ve Yeni Yerleşimler).....	44
Şekil 3. 32. İskenderiye Kent Dokusu (Eski ve Yeni Yerleşimler)	44
Şekil 3. 33. Çeşme Yarımadası 2002-2020.....	45
Şekil 4. 1. Antalya İli - Konyaaltı İlçesi	48
Şekil 4. 2 Konyaaltı İlçe Haritası	49
Şekil 4. 3 Çalışma Alanı	50
Şekil 4. 4. Çalışma Alanı Çevresi	51

Şekil 4. 5. Antalya Fiziki Haritası.....	52
Şekil 4. 6. Attaleia Kenti	53
Şekil 4. 7. Roma Dönemi Antalya Kent Yapısı	54
Şekil 4. 8. 17.yüzyılda Antalya kent merkezi ve gelişimi.....	55
Şekil 4. 9. Kent Merkezi Hava Fotoğrafları.....	56
Şekil 4. 10. Antalya Gelişim Aşamaları (1923 / 1963 / 1980).....	57
Şekil 4. 11. Konyaaltı Gelişim Aşamaları (1980 / 1990 / 2020).....	58
Şekil 4. 12. Konyaaltı Doğudan Görünüş (1980 / 2020).....	58
Şekil 4. 13. Konyaaltı Obaları (1976)	59
Şekil 4. 14. Arapsuyu Obaları (1976)	60
Şekil 4. 15. Konyaaltı Kent Meydanı Yarışması 1. Proje	61
Şekil 4. 16. Konyaaltı Kıyısı (2019)	62
Şekil 4. 17. Boğaçay Projesi Önerisi.....	63
Şekil 4. 18. 1977 Yılı 1/25000 Nazım İmar Planı.....	64
Şekil 4. 19. Antalya İmar Planı (1987)	65
Şekil 4. 20. Şekil-Zemin Analizi.....	66
Şekil 4. 21. Parsel Dokusu	67
Şekil 4. 22. Şekil-Zemin Analizi.....	68
Şekil 4. 23. Kıyıya Paralel Ana Akslar	69
Şekil 4. 24. Kıyıya Dik Ana Akslar	70
Şekil 4. 25. Sokak Dokusu	71
Şekil 4. 26. Konyaaltı Kent Meydanı.....	72
Şekil 4. 27. Yeşil Alanlar	73
Şekil 4. 28. Konyaaltı Kıyı Alanları Analizi.....	74
Şekil 4. 29. Sahil Yaşam Alanları	75
Şekil 4. 30 Sahilde Erişim.....	75
Şekil 4. 31. Suya Görsel Temas	76
Şekil 4.32 Kıyı ve Ardı Alan Kullanımları	77
Şekil 4.33 . Sahil Karma Kullanım Alanları	78
Şekil 4. 34. Sahil Yeşil Doku	78
Şekil 4. 35 Sahilde Simge Yapılar	79
Şekil 4. 36. Sahil Kent Mobilyaları.....	80
Şekil 4. 37. Sahil Amfi.....	80

TABLO DİZİNİ

Tablo 1. Tez akış Şeması.....	5
Tablo 2. Antalya Sıcaklık Tablosu	51
Tablo 3. 1. Bina / Parsel İlişkisi	67
Tablo 3. 2. Bina / Yapı Adası	68



TEŞEKKÜR

Çalışmamın her aşamasında bana destek olan, bilgi ve deneyimleri ile yol gösteren başta değerli danışman hocam Sayın Prof. Dr. Gaye Birol'a, bilgi ve tecrübesi ile hem lisans hem de lisansüstü öğrenim hayatımın tüm zorlu aşamalarında her yönden yardımcı olan tüm hocalarıma teşekkür ederim.

Yüksek lisans eğitimim sırasında desteği ve gerekli belgelere erişimimi sağlayan Konyaaltı Belediyesine, çalışmalarım sırasında manevi desteğini her zaman hissettiğim değerli arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Son olarak, en başından beri bana inandıkları, sevgilerini ve desteklerini her adımda yanımda hissettiğim ve bugünlere gelmemi sağlayan babam Ali Yıldırım, annem Nazife Yıldırım ve kardeşim Mert Yıldırım'a her zaman benimle oldukları için sonsuz teşekkürler.

Muazzam coğrafyası ile su döngüsünün her halini bize sunan Antalya'ya ve suya saygıyla, özenle, şükranla yaklaşan herkese teşekkürler.

Rabia YILDIRIM

(Mimar)

İzmir, 2022

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi **Suyun Biçimlendirdiği Mekanlar: Bir Kıyı Kenti Olarak Antalya- Konyaaltı'nın İncelenmesi**

Rabia YILDIRIM

İzmir Demokrasi Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Gaye BİROL

Tarih boyunca kentlerin biçimlenişinde önemli bir rol oynayan kıyı alanları; ticaret, ulaşım, savunma ve toplumsal gelişmeler sonucu ortaya çıkan ihtiyaçları karşılama potansiyeli yüksek mekanlar olmuş ve farklı medeniyetlerce hakimiyet altında tutulmaya çalışılmıştır. Kıyının avantajlarına veya sorunlarına çözüm bulmanın getirdiği her türlü olgu, burada yaşamış toplumların yaşam biçimlerini etkilemiştir. Bu bağlamda kıyı oluşumunu tanımlamak ve yerleşim yerlerinin biçimlenmesine etkisini incelemek tezin odağını oluşturmuştur.

İlk çağlarda insanların yalnızca var olabilmek için ihtiyaç duyduğu su, yerleşik yaşama geçilmesi ile birlikte yer seçimlerinde temel belirleyici olmuştur. Kıyı, zamanla artan ticaret eylemleri ile ilişkili olarak ulaşım altlığı sağlamış ve ilerleyen zamanda savunma olgusunun ön plana çıkması ile yeni anlamlar kazanmıştır. Günümüze geldiğinde ise kıyı, insanların keyifli zaman geçirebildiği yeme- içme, rekreasyon alanları ve sosyalleşmeye imkân tanımaktadır.

Bu çalışmada yerleşmelerin değişiminde sınır rolünde olan kıyının değişimi Antalya ili Konyaaltı ilçesi örneği üzerinde ele alınmıştır. Konyaaltı tarım arazisi niteliğinde iken gelişerek sürekli yaşanan bir yerleşmeye dönüşmüştür. Bu değişimde kıyının rolünün okunabilmesi için çeşitli yazılı kaynaklardan yararlanılmış, hava fotoğrafları çekilmiş ve analizler yapılmıştır.

Anahtar kelimeler: kıyı, kıyı kentleri, kıyı biçimleri, Antalya, Konyaaltı

2021, 96 sayfa

ABSTRACT

Coastal areas that played an important role in the formation of cities throughout history; It has become places with a high potential to meet the needs arising as a result of trade, transportation, defense and social developments and it has been tried to be dominated by different civilizations. All kinds of phenomena brought about by finding solutions to the advantages or problems of the coast have affected the lifestyles of the communities that lived here.

In the early ages, water, which people needed only to exist, became the main determinant in the choice of place with the transition to settled life. The coast has provided a transportation base in relation to the increasing trade activities over time and gained new meanings with the emergence of the defense phenomenon in the future. Today, the coast provides opportunities for eating and drinking, recreation areas and socializing where people can have a pleasant time.

In this study, the change of the coast, which plays a border role in the change of settlements, is discussed on the example of Antalya province Konyaaltı district. While Konyaaltı was an agricultural land, it developed into a permanent settlement. In order to be able to read the role of the coast in this change, various written sources were used, aerial photographs were taken and analyzes were made.

Keywords: coast, coastal cities, coastal forms, Antalya, Konyaaltı

2022, 96 pages

1. GİRİŞ

Su, insan varlığını ve yeryüzündeki tüm flora-faunayı hem kontrol eden hem de ihtiyaçlarını karşılayan yaşam kaynağıdır. Su canlı yaşamını sürdürürken kıyılarda benzersiz bir ortam ve yaşam biçimi yaratan arterler oluşturmaktadır. İnsanların ve bu kıyıların etkileşimi genellikle potansiyel tehlike ve aynı zamanda fırsatlarla dolu bir ilişkinin temelini oluşturmaktadır. Bu ilişkinin gelişmesi liman kentlerinin gelişmesine yol açmıştır. Limanlar, su ve kara ortamları arasında büyük bir hareketlilik yaratan kıyıdaki düğüm noktaları olmuştur. Su ve karanın avantajlarını bir araya getiren limanlar, tarih boyunca insanların üzerine şehir kurmayı tercih etmesine neden olan önemli bir mekân haline gelmiştir.

Başlangıçta deniz, göl veya nehir insanlara karadan daha fazla fayda sağlamıştır. Kolay ulaşım ve besin kaynağı olarak kullanılan kıyılar, gelişmelerinin ilk evresini oluşturmuştur. Tarihte büyük kentlerin çoğu su hatları boyunca inşa edilmiştir. Doğal sınırın kendisi olan limanlar, yerleşimleri ulaşım, ticaret ve denizcilik ile ilişkilerini geliştirmiştir. Ticaretin başlaması ve kıyı kentlerinin ticaret merkezleri haline gelmesi ile birlikte limanlar, liman kentlerine dönüşerek liman arkası bölgelerin gerekliliğini de beraberinde getirmiştir. Çünkü liman kentleri, liman arkası bölgelerde toplanan lojistik ve yerleşim alanlarına bağlanmak zorundadır. Konut, ulaşım gibi hizmet verebilecek yeni oluşturulan mekanlar liman ardı bölgelerin gelişmesine neden olmuştur. İstanbul, Londra, Barselona ve Boston limanları, ulaşım hatlarını kentlerin iç bölgelerine bağlayan ve kente girişi temsil eden örneklerdir.

Sanayi devrimi sonrasında limanlar zamanla beton harabelere dönüşerek günlük yaşamı olumsuz etkilemiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısında kıyıların önemi artmıştır. Fiziksel olarak yıpranan kıyı alanlarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi ön plana çıkmıştır. Bu alanların sadece ticari amaçla değil, aynı zamanda kentin rekreasyonel aktivitelerine de hizmet edecek mekanlar olarak yeniden değerlendirilmiştir.

1.1. Problem ve Amaç

Kıyı alanları, konumu gereği kendine özgü bir biçime sahiptir. İnsanoğlunun ilk dönemlerinde tarıma hizmet eden kıyı kentleri, savunma kurgusunun ön plana çıktığı surlarla çevrelenmiş yerleşimlerdir. 15. yüzyıl sonrasında su kıyıları ‘açık alan’ olarak değerlendirilmiş, yapılar suya yönelirken surlar kaldırılmış ve kıyılar önem kazanmıştır. 19. yüzyıla gelindiğinde ise kıyılar, ticaretin artması ve sanayi devrimi ile beraber endüstriyel üretim ve depolama alanları olarak kullanılmıştır. Su, bu dönemde taşıma yoluna dönüşmüş ve hammaddeleri iç kısımlara taşımak amacıyla kıyı alanlarında demiryolları yapılmıştır. 1950’li yıllara gelindiğinde ise demiryolu yerini karayoluna bırakmış ve kıyı alanları betonlaşmaya başlamıştır. Bu gelişmelerden etkilenen kıyı alanları değişime uğramış ve kıyı kentlerin biçimlenmesinde etkili olmuştur. Günümüzde ise bilgi toplumu, etkisiz kalan endüstriyel alanlarını yaşam alanlarına dönüştürerek kıyılara daha farklı yaklaşmaktadır.

Ülkemizde 1980 sonrasında yaşanan gelişmeler ile işlevini yitiren liman bölgelerinin restorasyon çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Bu alanlar kültür, eğlence, eğitim ve rekreasyon alanları olarak kente geri kazandırılmaya çalışılmaktadır. Yeni yapılaşmaların başladığı kıyılarda ise tarım arazisi statüsünde olan pek çok kıyı ardı bölge yapılaşmaya açılmıştır. 2000’li yılların başında yapılaşma yoğunluğunun daha da artması ile su ile kara arasında bağlantı zayıflamaya başlanmıştır. Kıyılarda planlanan karayolları ile kıyı ve kıyı ardı arasında fiziksel kopukluklar artmıştır. Turizm olgusunun ön plana çıktığı kıyı kentlerinde, yüksek katlı oteller ve konut alanları betonlaşmaya sebep olmuş, kıyı alanları kente geçirgenliği kısıtlayan sıkışık bir dokuya dönüştürülmüştür.

Araştırma alanı olarak seçilen Antalya ilinin Konyaaltı ilçesi, kıyı-kent ilişkisinin kopması bu çalışmanın hipotezini oluşturmaktadır. Yüksek katlı yapılar, kıyıda duvar etkisi yaratarak kent dokusunun iç kısımlarla olan görsel ve fiziksel temasını kısıtlamıştır. Bu çalışmada Konyaaltı kent formunun incelenmesi ile hem fiziksel dokunun biçimlenmesinde kıyının etkisini ortaya çıkarmak hem de günümüzde kıyı alanlarının karşı karşıya kaldığı durumu tespit etmek, tez çalışmasının temel hedeflerindendir.

1.2. Kapsam

Tez çalışması beş temel bölümden oluşmaktadır. Tezin giriş bölümünde çalışmanın amacı, kapsamı ve çalışmada kullanılan yöntemler açıklanmaktadır. İkinci bölümde, öncelikle kıyı mekânı ve kıyı kenti tanımları yapılarak kıyı kenti biçimleri belirlenmiş, ardından kıyı kentlerinde mekânsal organizasyonları çözümlemek hedefiyle kentsel alanların incelenmesine yönelik akademik literatüre yansıyan bilimsel çalışmalara değinilmiştir.

Su, insan ve kent ilişkilerinin ele alındığı üçüncü bölümde kıyı kentlerinin tarihsel süreç içerisinde gelişimleri teorik çerçeve bağlamında incelenmiştir. Antikçağdan başlayarak kent-kıyı ilişkileri incelenmiş ve günümüze gelindiğinde Akdeniz kıyı kentlerindeki son durum tespit edilmiştir.

Dördüncü bölümde çalışma alanının genel özelliklerine yer verilmiş, Antalya'nın kuruluşundan günümüze kadar ki sürede kıyı ile kurduğu ilişki incelenmiştir. Devamında ise Konyaaltı ilçesi özelinde kentsel mekân ve kıyı etkilerinin anlaşılmasına yönelik toplanan verilerin (hava fotoğrafları, planlar, haritalar) analizi gerçekleştirilmiş ve kıyının, kent ile kurduğu ilişki tespit edilmiştir.

Beşinci bölüm olan sonuç bölümünde ise genel bir değerlendirme yapılarak suyun geçmişten günümüze farklı dönemlerde kent üzerindeki etkisi vurgulanmıştır. Günümüzde suyun kentsel mekânın kurgulanmasında önemli bir fırsat olduğu belirtilmiş, çalışma alanı olarak seçilen Antalya Konyaaltı bölgesinde yapılan analizler ile kıyının kentsel mekâna etkileri ortaya çıkarılmıştır.

1.3. Yöntem

Çalışmada kuramsal çerçevenin oluşturulabilmesi için kapsamlı literatür araştırmasına başvurulmuş, çalışma alanına ilişkin veriler toplanmıştır. Literatür araştırmasında basılı ve dijital kaynaklara başvurulmuş, araştırma alanı olan Antalya-Konyaaltı kıyı bölgesinde alan incelemesi yapılmıştır. Konyaaltı'nın havadan görüntülenmesi yapılarak alan incelemesi sürecinde mevcut kent ve kıyı dokusunun durumu saptanmıştır. Kamu kurumlarından kent ile ilgili imar planlarına ulaşılmış ve kentin kıyı ile etkileşiminin tespitine yönelik inceleme yapılmıştır. Çalışma alanının eski kent planları, hava fotoğrafları ve planlarından yararlanılarak iki ve üç boyutlu analizler gerçekleştirilmiştir.

Biçimsel okumanın ön planda olduğu çalışmada kentsel dokuyu anlamak için kentsel doluluklar, boşluklar ve kıyı alanları şeklinde alt başlıklar oluşturulmuştur. Bu kentsel doku parçaları irdelenerek kıyı kentlerinde nitelikli kentsel mekanlar anlaşılmaya çalışılmıştır. Kentsel dolulukları tanımlayan yapılar, parsel ve yapı adası ölçeklerinde incelenmiştir. Yollar ve meydanlar ise kentsel boşluk olarak belirlenmiş ve kıyı ile olan ilişkileri tespit edilmiştir. Kentsel kıyı alanları tasarımına dair kriterler belirlenerek, bir Akdeniz kıyı kenti olan Antalya'nın Konyaaltı kıyıları bu bağlamda değerlendirilmiştir. Konyaaltı kent dokusunun çözümlenmesi ile kent dokusunda kıyı etkileri tespit edilmiştir. Kentsel doluluk ve boşlukların ilişkisinin tespit edilmesi ve kıyının bu ilişkiyi dair etkileri ortaya çıkarılmıştır.

Tablo 1. Tez akış Şeması

GİRİŞ	BÖLÜM 1	AMAÇ KAPSAM YÖNTEM
TEORİK ÇERÇEVE	BÖLÜM 2	Bir Mekan Olarak Kıyı ‘Kuramsal Arka Plan’
LİTERATÜR TARAMASI	BÖLÜM 3	Suyun Kent Dokusu Oluşumundaki Rolü ‘Tarihsel Arka Plan’
ALAN ÇALIŞMASI	BÖLÜM 4	Suyun Antalya-Konyaaltı Kent Dokusu Oluşumdaki Rolü
YÖNTEM		
SONUÇ	BÖLÜM 5	DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

2.BİR MEKAN OLARAK KIYI

2.1 Bölüm Girişi

Çalışmanın bu bölümünde suyun, insan yaşamındaki önemi ve kentle kurduğu ilişki açıklanmıştır. Kıyı mekânı ve kıyı kenti tanımları yapılarak, suyun kara ile ilişkisi yani kıyı tipleri incelenmiştir. Nehir, göl ve deniz kıyılarındaki yerleşimlerden her birinin, kentin gelişimine farklı etkileri olduğu görülmüştür. Kıyı kentlerinin biçimsel okumasının yapılabilmesi için öncelikle kentsel alanları şekillendiren etkenler belirlenerek, kıyının bu etkenler üstündeki etkisi ortaya çıkarılmıştır. Kıyı kentinin okunmasına yönelik farklı ölçeklerdeki yaklaşımlar ele alınarak çalışma için analiz altlığı hazırlanmıştır. Kıyı kentlerinde kentsel dokunun çözümlenebilmesi için kriterler belirlenmiştir.

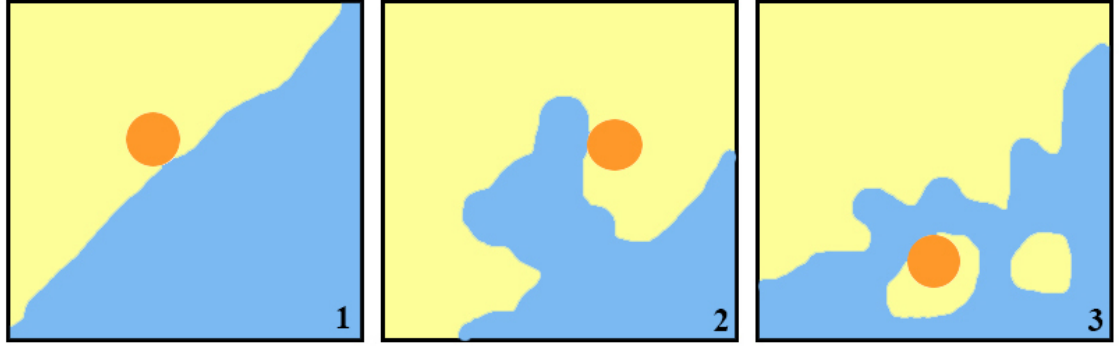
2.2 Kıyı Mekânının Tanımı

Kıyı; karaların, yapıların veya kent kesitlerinin su ile temas ettiği noktadır (New Webster's Dictionary and Thesaurus, 1992). Kıyı; kara ile denizin temas noktalarının birleşmesinden meydana gelen ve bir çizgi boyunca uzanan şerittir (Erinç, 1971). Kıyı; hem kara hem de denizin kullanımıyla oluşan birçok faaliyete ortam hazırlayan bir kaynaktır (Özdemir, 2007). Kıyı Kanununda kıyıya ilişkin tanımlamalar yapılmıştır. Kıyı çizgisi: deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya temas ettiği çizgidir. Kıyı kenar çizgisi: kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını oluşturmaktadır. Kıyı ise 'kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan' şeklinde tanımlanmaktadır. Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alan da sahil şeridi oluşturur (Kıyı kanunu, 1990) (Şekil- 2.1.). Sahil şeridinde yapılacak olan yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilmektedir (Resmi gazete, 1992)

alandır. Kent kıyıları hem kentin hem de suyun kendini ifade edebildikleri, kendi özelliklerini kendi karakterlerini yansıttıkları alanlardır (Kılıç & Gül, 2009).

Kent kıyıları hem kente hem de su ögesine ait olan, kentin su ile buluşarak kimi zaman su ile doğrudan ilişkili rekreasyon ve benzeri işlevlerle, kimi zaman da iş, alışveriş, barınma gibi tümüyle kente ait işlevler ile donatıldığı yerlerdir. Bir başka deyişle, kıyı kentlerindeki kıyı alanları, kentsel işlevleri ait mekânsal oluşumların su aracılığıyla zenginleşme potansiyeli taşıdığı yerlerdir.

Tarih boyunca kıyı mekânları doğal zenginlerinin yanı sıra bu bölgelerde kurulan yerleşimlerin gelişimini de etkilemiştir. Suyun kara ile olan fiziksel ilişkisini belirleyen birleşim tipleri, kent formlarının oluşması ve gelişmesinde önemli bir etkidir. Su ve karanın bulunduğu çizgi olan kıyılar, basit anlatımla deniz, göl ve nehir vb. her türlü su kütlelerini saran toprak şeritler olarak tanımlanmaktadır. Kıyı; deniz, göl ve nehirlerde suyun karaya temas ettiği, su ve kara yönünde uzunlamasına devam eden bir sınır çizgisidir (Burak, 2009). Bu tanıma göre, su ve kara birleşim tiplerini incelerken doğal su kütleleri; deniz, göl ve nehir olarak üçe ayrılabilir. Kıyı birleşim tiplerinden deniz, bir okyanus ile bağı olan ve büyük alanları kaplayan su külesidir. Denizler, dünya yüzeyinin %70'ini kaplamakta ve su varlığının %95.5'ini oluşturmaktadır (Özsoy, 2009). Yerküre üzerindeki su kütleleri arasında en geniş su yüzeylerini oluşturan denizler, kıyılarında kurulan kentler için kentin bitim noktasını temsil etmekte, bir tür sınır oluşturmaktadırlar. Deniz kıyısında kurulan kentlerin su yüzeyleri ile ilişkilerini inceleyen Erkök (2002), bu ilişkileri düz kıyı kenarındaki kentler, bir körfez veya koy üzerindeki kentler, adalar grubu içerisindeki kentler olarak sınıflandırmaktadır (Şekil-2.2)



Şekil 2. 2. Deniz-Kara Biçimlerinde Kent Yerleşimleri

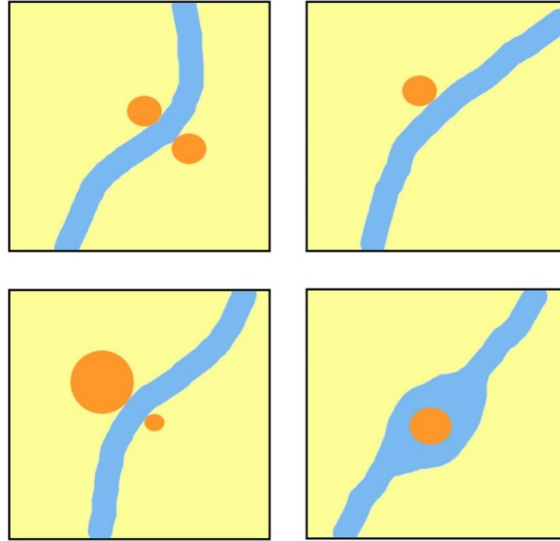
(Erkök, 2002) (Düzenleme, Rabia Yıldırım)

Su ve kara birleşim tiplerinden ikincisi olan göl, karalar üzerindeki çukur alanları doldurmuş, belirli bir akıntısı olmayan durgun su kütleleridir (Özsoy, 2009). Kapalı havzaları dolduran bu durgun su kütlelerinin derinliği ve genişliği değişiklik göstermektedir. Göl, yeraltı ve yerüstü suları ile beslenmektedir ve acı, tatlı, sodalı ve tuzlu olabilmektedir. Göller oluşum şekillerine göre yerli kaya gölleri ve doğal set gölleri şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Yer kabuğundaki çukurlara suyun toplanması ile oluşan yerli kaya gölleri; tektonik, krater, buzul ve karstik göller şeklinde ayrılmaktadır. Çöküntü çukurların ya da vadilerin önünün set ile kapatılması sonucu meydana gelen doğal set gölleri; lav gölü, heyelan gölü, moren seti gölü, alüvyol baraj gölü ve lagünler olarak sınıflandırılmaktadır (Duman & Çiçek, 2012).

İlkel toplumlar yaklaşık on bin yıl öncesinde, İngiltere'nin Scarbough yakınlarında Pickering Gölü kıyısında Star Carr yerleşimini kurmuşlardır. Star Carr' da insanlar, bataklıkların içindeki sazlık alanlara sığınaklar yapmışlardır. Benzer bir başka yerleşim Hollanda'da Rotherdam yakınlarında tatlı su gölü kenarında yar alan, Bergschenhoek'tir. Bu yerleşimde ise insanlar su yüzeyinde kazıklar üzerine kurulmuş kulübelerde yaşamlarını sürdürmüşlerdir (Hudson, 1996). Günümüzde, deniz çevreleri gibi göl çevreleri de çeperlerinde kurulmuş kentlerle bütünleşerek anılmakta, su ögesi tıpkı deniz kıyısındaki kentlerde olduğu gibi göl çevresindeki yerleşim alanlarının da kendilerine özgü birer karakter kazanmalarını sağlamaktadır. Örneğin, Michigan Gölü ve Chicago kenti bu bağlamda gösterilebilir. Ülkemizde ise Van Gölü, Van kentinin gelişmesinde etkili olmuştur. Göllerin kapalı ve küçük havzalar olması, deniz ve nehir

kıyılarına göre yerleşim amaçlı daha az tercih edilmesine sebep olmaktadır. Nehir ve deniz kenarlarına kurulan kentler, kıyıların sağladığı ulaşım ağı zenginlikleri ile daha hızlı gelişmektedir.

Su ve kara birleşim tiplerinden üçüncü olan nehir, genellikle denizlere göllere ya da bir başka akarsuya dökülen, genişliği ve taşıdığı su miktarı bakımından büyük akarsulardır. Nehirler su döngüsünün önemli bir ögesidir. Nehirlerdeki suyun temel kaynağı ise yağışlardır. Nehir deltaları oldukça verimli alanlar oldukları için Antik çağlarda kentler buralarda kurulmuştur. Mısır'da Nil deltasında ve Mezopotamya'da Fırat ve Dicle kenarlarında kurulan kentler, buna örnek oluşturmaktadır. Nehir kenarında oluşan kentlerde yerleşim tek taraflı, çift taraflı ya da ada üzerinde görülebilir (Şekil- 2.3). Orta çağ döneminde yerleşimin tamamen nehrin tek tarafında olduğu ve orada genişlediği pek çok kent vardır. Nehirlerin iki kıyısında birden çift taraflı kurulmuş kentler ise genellikle büyük kentleri oluşturmuştur. Bu tür kentler zaman içinde nehir odaklı olmaktan çıkar, su elemanı kent içinde önemini kaybeder ve neredeyse görünmez hale gelebilir (Erkök, 2002).



Şekil 2. 3. Nehir-Kara Biçimlerinde Kent Yerleşimleri

(Erkök, 2002) (Düzenleme, Rabia Yıldırım)

Nehir kenarı yerleşimlerinden biri olan Roma bu durum için örnek kentlerden biridir. Kent, Antik çağda nehrin tek tarafında kurulmuş, zaman içerisinde kıyının diğer yanında da gelişerek nehri sarmıştır. Paris kenti ise Seine nehri üzerindeki adada kurulduktan sonra genişleyerek iki kıyıya da yayılmıştır (Şekil-2.4).



Şekil 2. 4. Ortaçağ- Paris Kenti, (Url-1)

Nehirler dışında denizleri birbirine bağlayan bir başka dar su yolları ise boğazlardır. Bazı kentlerde, özellikle su ulaşımının sağlanabilmesi ya da geliştirilmesi amacıyla insan eliyle açılan kanallar da bulunduğu görülmektedir. Kanal şehirlerinden olan Venedik ve Amsterdam, su ile karakter kazanan kentler arasındadır. Venedik'te su kanalları doğal bir ağ oluştururken, Amsterdam'da kanallar geometrik bir şekilde alt bölümlere ayrılır.

2.4 Kıyı Kentlerinde Kentsel Doku

Kentler, onları birbirinden ayıran bazı nitelikler doğrultusunda farklı biçimlerde tanımlanmışlardır. Bu tanımlama bazen döneme göre, bazen ait olunan medeniyete ya da bulunduğu coğrafyaya yönelik bir sınıflandırma doğrultusunda gerçekleşmiştir. Kıyı kentleri de çeşitli işlevlerini, bulunduğu coğrafi özellikler üzerinden karşılayan yerleşim tiplerinden biridir. Kıyı kentleri, kıyı olarak tanımlanan alan içerisinde biçimlenerek kentsel alanların oluşumunu sağlamaktadır. Bu çalışmada kentsel alanların gelişimi incelenerek kıyının kente etkilerini ortaya çıkarmada faydalı olacak, kıyı kentleri için analiz althığı sağlayacak araştırmalar ele alınmıştır. Farklı

ölçeklerdeki değişimin okunabilmesi için çeşitli yaklaşımlar karşılaştırılmıştır. Bu incelemeler sonucunda çalışma bölgesindeki kentsel alanlarının analizleri yapılmıştır.

2.4.1 Kentsel Doluluklar

Kentsel doluluklar, kentlerdeki boşlukları tanımlayan, kentsel mekanların oluşumları ve biçimlenmelerini sağlayan önemli yapı kurucu elemanlardır. Kentsel dolulukların nitelikli tanımlanması, kentsel mekanları da anlamlı kılmaktadır. Kentsel doluluklar; yapı adası, parsel ve yapı olarak üçe ayrılmaktadır. Bu çalışmada yapı, parsel ve yapı adaları olarak farklı ölçeklerde incelenerek kıyı ve ardı bölgelerde birbirleri ile aralarındaki ilişki belirlenmiştir.

Yapı adaları, topoğrafya ve kullanıma göre çeşitli formlarda şekillenmektedir. Yapı ve parsel gruplarını kapsamakta olan yapı adaları, bünyelerinde yer alan elemanlara göre farklılık göstermektedir. Yapı adaları, birden çok yapının bir araya gelmesi ile oluşabildiği gibi tek bir yapının tüm adayı kaplaması ile de oluşabilmektedir.

Parseller, kentsel biçimi oluşturan en küçük birim ve önemli bir yapı kurucu elemandır. Binaya en yakın ölçek birimi, parseldir. Parselin kentsel dağılımı ve gelişiminin bilinmesi, mülkiyet ve ekonominin mekânsal dağılımını bildirmesi açısından işlevsel bakımdan önemlidir. İnşa edilen parsellerde oluşan, kent mimarisinin en küçük birimini oluşturması açısından morfolojik bakımdan önemlidir (Yücel, 1981). Parsel kendi içinde çözümlendiğinde, yapı-parcel ilişkisi ön plana çıkmaktadır. Yapı ve boşluk oranı, parsel kullanımını ortaya çıkarır. Parseller; avlulu, bahçeli ya da birebir kullanılmaktadır. Parseller kullanımlarının yanı sıra biçim ve büyüklükleri ile de farklı tiplere sahip olmaktadır.

Yapılar, kentsel dokuda parsel ile tanımlanan en küçük yapı birimleridir. Rossi'ye göre yapılar; birincil yapılar(anıtlar) ve ikincil yapılar(konutlar) olmak üzere iki temel

tiptedir. Anıtlar, baskın karakterde ve tekil yapılardır. Bu nedenle kentsel dokuda ön plana çıkmaktadırlar. Konutlar ise kentte yaygın doku karakterini oluşturarak arka planda kalan yapılardır (Rossi, 1982). Crosby, kentin sürekli geliştiğini vurgulayarak bu yenilenme sırasında kentin belirli sabit öğeler üzerinden tanınması gerektiğini ifade etmektedir. Kenti her noktadan görülecek dikkat çekici sembolik öğeler (anıt, kule) ve önemli kesişim noktaları olan meydanlar üzerinden okumaktadır. Sembolik öğeler üçüncü boyutta, meydanlar ise plan düzleminde baskın görünmektedir. Crosby kentin gelişimini bu sabit öğeleri referans alarak açıklamaktadır (Crosby, 1965).

2.4.2 Kentsel Boşluklar

Kent, nesnelerin bir araya gelmesi ile oluşan bir bütün olarak düşünüldüğünde bu bütünü oluşturan mimari nesneler doluluk, bu nesnelerin arasında kalan alanlar ise boşluk olarak tanımlanmaktadır. Kentsel boşluklar tasarlandığı zaman meydan, avlu, sokak v.b. olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentsel doluluklar ve boşluklar arasındaki ilişki tanımlanmış olduğunda anlamlandırılabilir ve diğer mekanlarla olan ilişkileri de başarılı olacağı düşünülmektedir. Bu denge sağlanamazsa kullanışsız mekanlar ortaya çıkmaktadır (Akı, Erdönmez, 2005).

Tarihsel referansları ele alarak kentte tipolojik analiz yapan Krier(1979), kentsel mekânın bileşenlerini belirlerken fiziksel bir sınıflama yapmaktadır. Kentsel mekân elemanları olarak temel formlar olan sokaklar ve meydanları inceler. Kentsel alanda boşluklar olarak tanımlanan meydanlar, insanın kentsel mekânı keşfettiği ilk alanlardır. Bir grup binanın açık bir mekânı çevrelemesi ile oluşur. Bu binalar mekânı sınırlandırarak tanımlı hale getirmektedir.

Kentsel alandaki bir diğer boşluk ise sokaklardır. Sokaklar meydanların etrafına binaların inşa edilmesiyle genişleyen yerleşimin sonucudur. Sokaklar ulaşım fonksiyonunu karşılamak için insan, at ve araba ölçeğine göre tasarlanmıştır (Krier, 1979). Günümüzde ise sokaklar araçların ve yayaların kullanımına göre şekillenmektedir. Tarihi kentlerde sokak dokusu organik formda oluşmakta iken

günümüz modern kentte sokak daha çok gridal form da görülmektedir. Kentsel alanların oluşumu ve gelişimi konusunda araştırma yapan Lynch (1960)'e , göre Kent İmgesi adlı kitabında kentin algılanması üzerinde durduğu çalışmasında yollar, kent dokusunun okunabilirliğini sağlayan fiziksel elemanlardan biridir. Kentte sokaklar, caddeler, yaya yolları, toplu taşıma yolları, demir yolları şeklinde bulunurlar. Sürekliliği olan ve tanımlanabilen yollar güçlüdür ve kenti bir arada tutar.

2.4.3 Kentsel Kıyılar

Dünyada son yıllarda yürütülen kıyı alanları planlama çalışmaları incelendiğinde, özellikle kıyı alanlarında kamu mekânlarının güçlendirilmesi yönündeki ilkelerin odak noktası olduğu görülmektedir. Bertsch, kıyı alanları planlamasında izlenecek adımları aşağıdaki şekilde belirtmektedir:

-Arazi kullanım planı ile değil, su planı ile başlanmalıdır. Su planı hangi kullanımlar için olursa olsun (liman, rekreasyon, eğlence vb.), heyecan verici ve ekonomik açıdan uygulanabilir olmalıdır. Öncelikli olarak arazi planı geliştirildiğinde, genellikle suya yönelik bir çalışma yapılmamaktadır.

-Kıyı alanları karayolları, tren yolları ve insanların oluşturduğu bariyerlerle engellenebilmektedir. Kıyı alanının diğer bölgelerden izole edilmemesi ve kamu erişiminin sağlanabilmesi için erişilebilirlik ön planda tutulmalıdır.

-Kıyı alanı mevcut yapıyla bütünleşmeli, tarih, kültür ve mevcut mimari yapı gelişim ilkelerinin arkasındaki itici güç olmalıdır. (Bertsch, 2008).

Avrupa'daki kıyı bölgelerinin başarılı örneklerini sistematik olarak değerlendirebilmek için Kamusal Alanlar Projesi (PPS) tarafından aşağıdaki kriterler tanımlanmıştır (Şala, 2013).

-Erişim ve bağlantı

Erişebilirlik; Kıyı erişimi genel anlamda, kıyıda ya da yakınında yer alan rekreasyon alanlarına, kamunun ulaşma, kullanma ve görüntüleme yeteneği olarak tanımlanmaktadır (Locklin, 1999).

Kent ve Kıyı Entegrasyonu; Kent ve kıyı entegrasyonunun sağlanması bütüncül bir yaklaşım son derece önemlidir. Bu doğrultuda, kamu mekânları ile birleşen, insanları su kenarına çeken bulvarlar, meydanlar, gezi yolları oluşturulmalıdır (Fisher, 2004).

-Kullanım ve etkinlikler

Karma Kullanım, Yeşil Alan ve Su

Kamu mekânlarında gerçekleşen aktiviteleri; zorunlu aktiviteler, isteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktiviteler olmak üzere üç grupta toplamaktadır. Zorunlu aktivite olarak işe gitmek, toplu taşıma beklemek gibi aktiviteler örnek gösterilirken isteğe bağlı olanlar yürüyüş yapmak rekreasyon alanlarında zaman geçirmek gibi aktiviteler örnek gösterilebilir. Sosyal aktiviteler ise daha pasif iletişimi içermektedir. Selamlaşmayı, konuşmayı, oynayan çocukları içermektedir. Bu aktiviteler fiziksel çevre ile orantılı olarak iyi veya kötü seviyede şekil alır (Ferek, 2016).

-Konfor ve İmaj

Peyzaj ve kent Mobilyaları; Kıyı alanlarında fiziksel ve çevresel olarak düşünölmelidir. İnsanların kıyıyı rahat kullanmasını amaçlayan mekânlar açısından aydınlatma, net görüş alanlarının oluşturulması, dinlenme noktalarının konumlandırılması, oturma alanları, çöp kutuları, suyun estetik kullanımı, yönlendirici tabelalar büyük ölçüde önem taşır. Çevresel olarak güneşten korunma veya yararlanma rüzgâr faktörü gibi etkenler değeriendirilmelidir.

Simgesel Yapı ve Görsel Uyarım; Kıyı alanlarının tasarlanmasında estetik algının oluşması amacı ile görsellik, işlevsellik kadar iyi düşünölmesi gereken bir kavramdır. Venedik Stockholm gibi başarılı kıyı alanları tarihsel geçmişlerini vurgulayan kıyı düzenlemeleri ile örnek gösterilebilir.

Suyun Fiziksel Yapısı; Suyun insanları çeken bir büyüğü vardır ve tüm kültür ve sınıftan insanlar için bir odak noktası, cazibe merkezidir. Kıyı alanlarının odak noktası

olan su, kıyıyı kullananlar için duygusal bir bağ kurulmasını sağlayan faktördür. Psikolojik olarak rahatlamayı, kıyı düzenlemelerinde estetik olgusunu sağlaması, kıyı meltemlerinin daha iç noktalara ulaşması, peyzajın en önemli ögesi olması gibi faktörler düşünülerek değerlendirilmelidir (Ferek, 2016).

-Sosyalleşme

İnsan Ölçeği ve Kamusal Alan

Kıyı alanı tasarımları yapılırken insan ve mekân ilişkisi göz önünde bulundurulmalı ve sosyalleşmeye olanak tanıyan alanlar oluşturulmalıdır. Kıyı alanlarının oldukça fazla kamusal alan barındırması sebebi ile sosyalleşmeye müsait alan oluştururken dikkat edilmesi gereken kriterler vardır. Fiziksel ve görsel açıdan kullanıcıların kendini rahat ifade etmesine, yüzyüze iletişimlerini güçlendirmesine, kolay ulaşım sağlanmasına olanak tanıyan alanlar oluşturulmalıdır (Ferek, 2016).

2.5 Bölüm Sonucu

Çalışmanın bu bölümünde suyun kentin biçimlenmesine etkisi incelenmiştir. Su, insan ve kent ilişkileri belirlenerek kıyı mekânı, kıyı kenti ve formları incelenmiştir. Kıyı kentleri, deniz, nehir ve göl kıyıları olarak üçe ayrılmıştır. Göl kıyıları diğer iki kıyı tipine nazaran ulaşım ve ticaret havzasının sınırlı olması nedeni ile biraz geri planda kalmaktadır. Deniz ve nehir kıyısı kentlerin toplumları daha çok avantaj sağlaması nedeniyle daha hızlı gelişmektedir.

Kıyı kentlerinde kentsel dokuyu anlamlandırabilmek için kentsel mekân araştırmaları yapılmış ve buradan çıkarılan başlıklarla kıyı kentlerinde mekânsal organizasyonu anlamak amacıyla analiz altlıkları hazırlanmıştır. Kıyı kentleri, kentsel doluluklar, boşluklar ve kıyıları başlıkları kapsamlarında değerlendirilmiştir. Kentsel mekanları nitelikli hale getiren doluluk-boşluk ilişkisi irdelenerek tanımlı mekanlar saptanmıştır. Kentsel kıyı alanları incelemek için Avrupa’da kıyı bölgelerini değerlendirme yaklaşımları araştırılmıştır.

3.SUYUN KENT DOKUSU OLUŞUMUNDAKİ ROLÜ

3.1 Bölüm Girişi

Çalışmanın bu bölümünde su, insan ve kent ilişkisi irdelenmiştir. Suyun inşam yaşamının vazgeçilmez bir parçası olması, kentlerin kuruluş yerlerini ve dokularını da etkilemiştir. Tarihsel süreçte kent dokusunda suyun dünya kentleri üstündeki etkisi incelenmiştir. Kentlerin gelişmesinde ön plana çıkan suyun, kent dokusunda pek çok gelişmelere sebep olmuştur. Günümüze geldiğimizde ise Akdeniz kıyı kentlerinin kentsel dokuları incelenecek ve kıyı kullanımlarına dair veriler araştırılacaktır.

3.2 Su, İnsan ve Kent İlişkisi

Su, varlıkların içinde bulunduğu doğal çevrenin bir elemanıdır. Antik Yunan’da filozoflar, nesnelerin; hava, ateş, toprak ve su şeklinde dört temel maddeden oluştuğundan bahsetmektedir. Nesnelerin farklı sınıflara göre özellikleri, doğanın biçimlendirici gücü altında birbirleriyle birleşmelerinden oluşmaktadır (Vitruvius, 1990). İnsan vücudunun da büyük bir kısmını oluşturan su, canlılığın varlığı ve sürdürülebilirliği için kritik öneme sahip olmaktadır.

Su, insanoğlunun varoluşundan bu yana medeniyetlerin kuruluşunu olduğu kadar kentlerin biçimlenişini, ticareti, ekonomiyi, kültürü, inancı da etkilemiştir. Konuya bu kapsamda yaklaşıldığında, suyun insan ve kent ile etkileşiminin pek çok farklı açıdan ele alınabileceği görülmektedir. İnsan yaşamının vazgeçilmez parçası olan su, fiziksel bağlamda kentlerin biçimlenmesinde etkili bir rol oynamaktadır. İnsanların ihtiyaçlarını ve isteklerini ifade eden kent formlarının ortaya çıkması ve gelişmesi suya göre şekillenmektedir. Tarihsel incelendiğinde; ilk medeniyetlerin Mısır’da Nil Nehri ve Mezopotamya’da Fırat ve Dicle Nehri boyunca kurulduğu bilinmektedir. İnsanlar, bu verimli deltaalarda tarım yaparak yerleşimlerinin temellerini atmışlardır. Nehir yerleşimlerinin yanı sıra gelişen diğer kentler ise deniz ve göl kıyılarında görülmüştür. İnsanların açık denizlere erişmesi ve buralara yerleşim kurmaları da milattan öncesine

dayanmaktadır. Örneğin Akdeniz medeniyetlerinden olan Roma ve Yunan devletlerinin gelişiminde deniz etkili bir rol oynamıştır.

İnsanların su üzerinde hâkimiyet kurma süreci, keşif ve yaratıcılığı ön plana çıkarmıştır. İnsanlar matematik, fizik, astroloji gibi pek çok bilim dallarının temellerini bu süreçte atmışlardır. Gökyüzünde gerçekleşen hareketleri takip ederek takvim oluşturan toplumlar, suyun taşkın yaratacağı dönemleri belirlemiş ve nehir kenarlarına fizik-matematik hesaplarıyla kanallar açarak baskın riskini azaltmışlardır. Akdeniz’de ise toplumlar açık denizlere çıkmak için gemi yapım tekniklerini geliştirmişlerdir. Gemiciliğin gelişmesi ile birlikte kıyı yerleşimleri arasındaki etkileşimin artması, ticareti canlandırmıştır. Bu nedenle artan ekonomik faaliyetler de yeni keşiflere zemin hazırlamıştır.

Kavramsal bağlamda ele alınan su, insanların inançlarını ve kültürlerini etkilemektedir. Suyun, temizleyiciliği ve manevi arınma özelliği dinlerde ortaktır. Örneğin Hristiyan dünyasında su, yeniden doğuşun kaynağı olarak görülmektedir. Vaftiz, yeni doğanın günahların su ile yıkanması ve böylelikle arındırılmasını temsil eder. Benzer biçimde İslamiyet’te su; temizlik, arınma, medeniyet ve tefekkür ögesi olarak kabul edilmiştir.

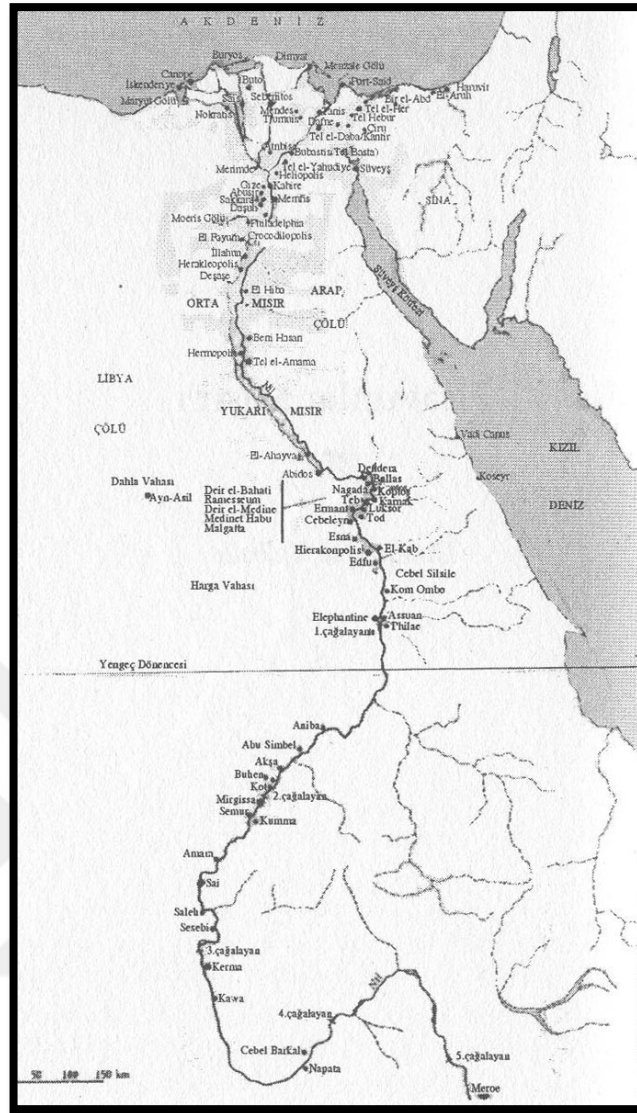
3.2 Tarihsel Süreçte Suyun Kent Dokusundaki Rolü

Kentlerin ortaya çıkışı M.Ö. 3000 yıllarında yerleşik uygarlığa geçiş sonrası kurulan yerleşmelere dek uzanmaktadır. Antik çağda su kıyılarında kurulmaya başlayan kentler zaman içerisinde toplumsal yapıda meydana gelen değişimler ile birlikte günümüz kentlerinin de temellerini oluşturmuşlardır. Çalışmanın bu bölümünde, Antik çağ, Orta çağ, Sanayi devrimi sonrası ve günümüze kadar gelen zamanda kentlerin oluşum ve gelişim aşamalarında suyun rolü incelenmiştir.

3.1.1 Antik Çağda Kent ve Su İlişkisi

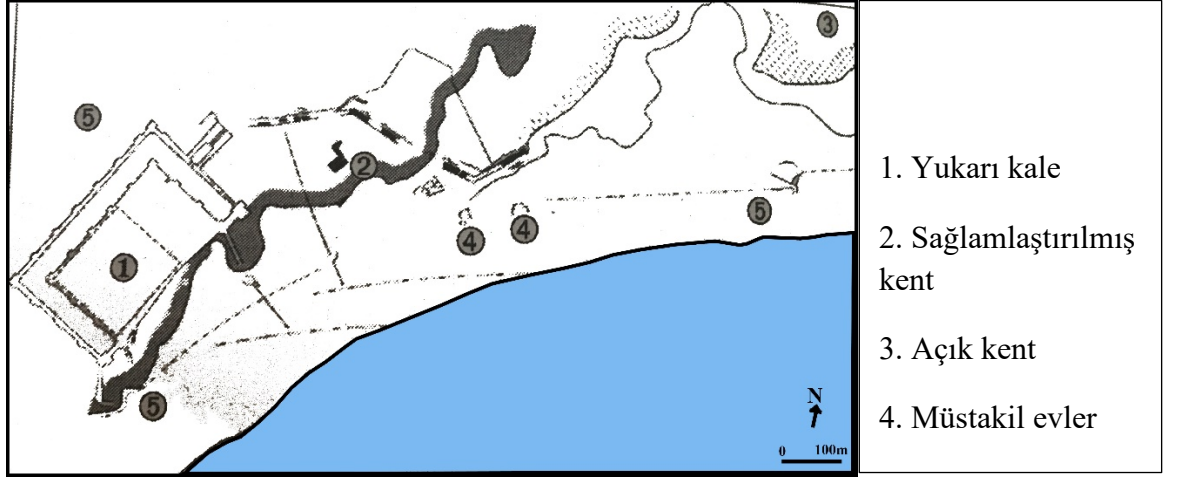
İnsanlar uzun yıllar boyunca avcı toplayıcı olarak göçebe bir yaşam sürmüşler ve sonrasında kentler kurarak yerleşik yaşama geçmişlerdir. Antik dönemde kent kurmak için genellikle nehir ve deniz kenarları seçilmiştir. Kıyılar, bu dönemde kentlerin biçimlenmesinde etkili bir rol oynamıştır. İlk uygarlıklardan Mısır ve Mezopotamya’da kentler, nehir kenarında düzlük alanda kurulurken; Yunan ve Roma kentleri, deniz kenarlarında daha engebeli alanlarda şekillenmiştir. Bu kentler, kıyıya dik sokakların oluşturduğu ızgara planları ile öne çıkmaktadır. Kent merkezlerinde dini yapılar, idari yapılar, pazar yerleri ve konut bölgeleri görülmektedir. Suyun kentleri erişilebilir hale getirmesi nedeniyle kent planlamalarında savunma olgusu ön plana çıkmıştır. Güvenliği sağlamak için kentlerin çevrelerine inşa edilen surlar, kentleri kıyıdan koparmıştır. Kenti sınırlandıran surlar, yerleşimin içe dönük olmasına neden olmuştur. Kentin dışarı açıldığı yer ise ticaretin yapıldığı limanlar olmuştur. Limanlar hem ekonomik olarak kenti zenginleştirmiş hem de sosyal ve kültürel anlamda da çeşitli etkileşimlerle toplumların gelişmelerine katkı sağlamıştır.

İnsanların ilk yerleşim yerlerinden biri olan Nil kıyıları, Mısır için yaşamsal önem taşımaktadır. Yontma taş devrinde avcı toplayıcı olan Mısır toplumu, Nil vadisinde sular çekildiğinde nehrin kıyılarına yerleşerek ilk tarım toplumlarını oluşturmuşlardır. Tarımda üretim fazlası ürünler ile ticaret yapılmış ve çeşitli alanlarda zanaatkâr kesim ortaya çıkmıştır. Güvenliği sağlamak adına askerlere ihtiyaç duyulmuştur. Bu gelişmeler toplumsal uyum ve merkeziyetçi yönetimi doğurmuştur. Nehir kıyılarında küçük köyler olarak kurulan yerleşimler, zamanla Nil’in aşağı kısımlarına kadar yayılmıştır (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000)(Şekil-3.1).



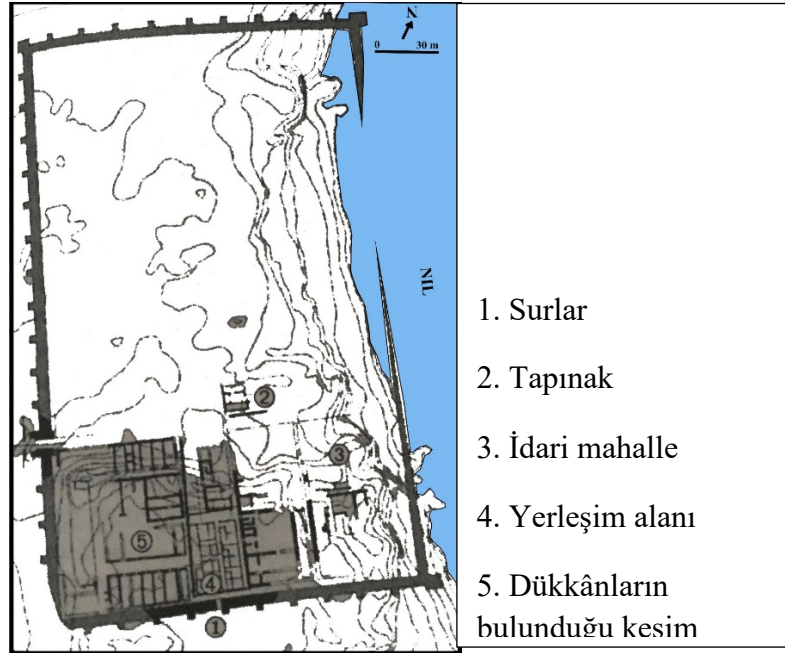
Şekil 3. 1. Antik Dönem-Nil Vadisi Kentleri, (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000)

Antik Dönemde Nil deltası çevresinde kurulmuş kentlerden biri olan Mirgissa kent planı incelendiğinde, savunma konusunun ön planda olmasından dolayı kentin suyla ilişkisinin kısıtlı olduğu görülür. Kentin merkezi surların içinde olup, bu surlar suya doğru açılmamaktadır. Nil kıyılarında ise sadece müstakil evler bulunmaktadır. Kent merkezi surların içindedir ve kıyıdan gelebilecek olan saldırılara karşı korunmaktadır (Şekil 3.2).



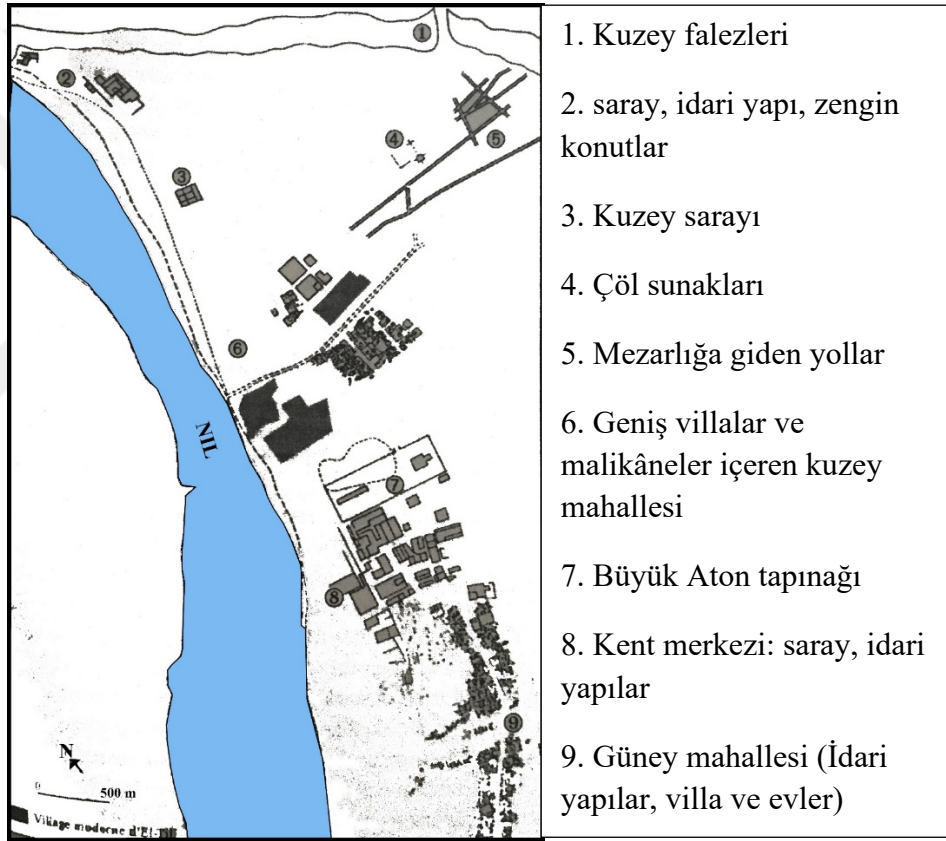
Şekil 3. 2. Mirgissa Kent Planı, (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000)

Yeni yerleşimlere ihtiyaç duyulan Mısır'da, kentler zamanla Nil nehrinin aşağı kısımlarına doğru genişlemiştir. Bu yerleşimlerden Sai kenti de günümüze kadar korunmuştur (Şekil-3.3). Kent sınırlarını belirleyen surlar nehrin bir kısmında açık bırakılmıştır. Kentin suyla ilişkisi buradan sağlanmıştır. Surların içindeki yerleşim, ızgara plan şeması ile kıydan uzak bir yönde gelişmiştir. Sur dışında ise herhangi bir yerleşim bulunmamaktadır.



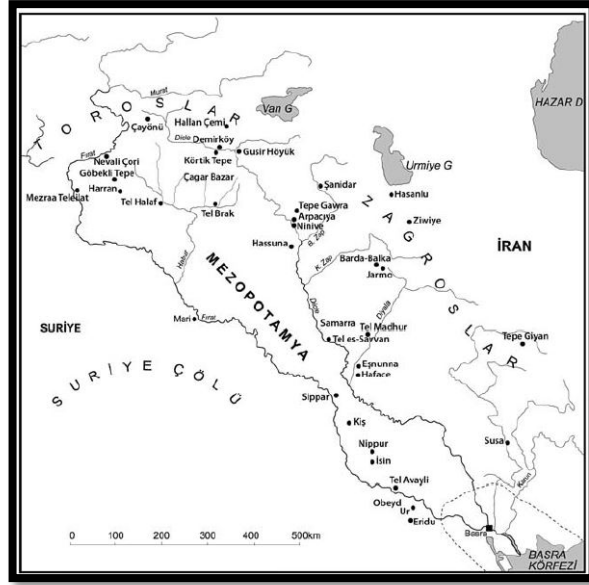
Şekil 3. 3. Sai Kent Planı, (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000)

Mısır'ın kısa süreli başkenti olan Tell al-Amarna kenti ise diğerlerinden farklı olarak sur ile çevrili olmayan bir kenttir (Şekil-3.4). Yapılan arkeolojik kazılara göre, kent merkezi başlangıçta bir bütün biçiminde tasarlanmış, kuzey ve güney yerleşimleri simetri içinde yavaş yavaş gelişmiştir (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000). Kent, kıyı boyunca genişleyerek su ile temas kurmaktadır. Tell al-Amarna kent planında Nil'e paralel uzun bir ana yol, yerleşimin tamamına hizmet vermiştir. Yolun çizdiği hat boyunca anıtlarla düzenlenmiş köprü ve rampalar bulunmaktadır. Konulan anıtlar keşişim noktalarında vurgulayıcı bir rol oynamaktadır. Ana yola paralel ya da dik sokaklarla ile gelişen kentte düzenli bir yerleşim ağı ortaya çıkmaktadır.



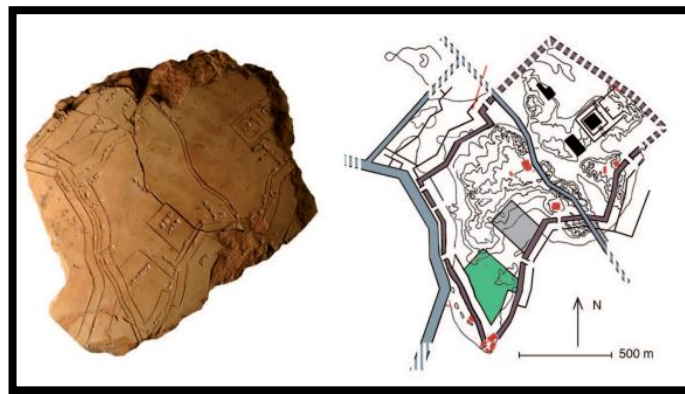
Şekil 3. 4. Tell El-Amarna Kent Planı, (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000)

Antik dönemde su ile canlanan bir başka bölge ise Mezopotamya olmuştur. Mezopotamya, içinden Fırat ve Dicle nehirlerinin geçtiği, geniş bir kurak iklim bölgesidir. Bu kurak ülkeyi tarıma elverişli hale getirmek için çeşitli sulama tekniklerini üreten tarım toplumları örgütlenmiştir. Fırat ve Dicle nehirleri boyunca birçok kent kurulmuştur (Şekil-3.5).



Şekil 3. 5. Antik Dönem Mezopotamya Kentleri, (Köroğlu, 2013)

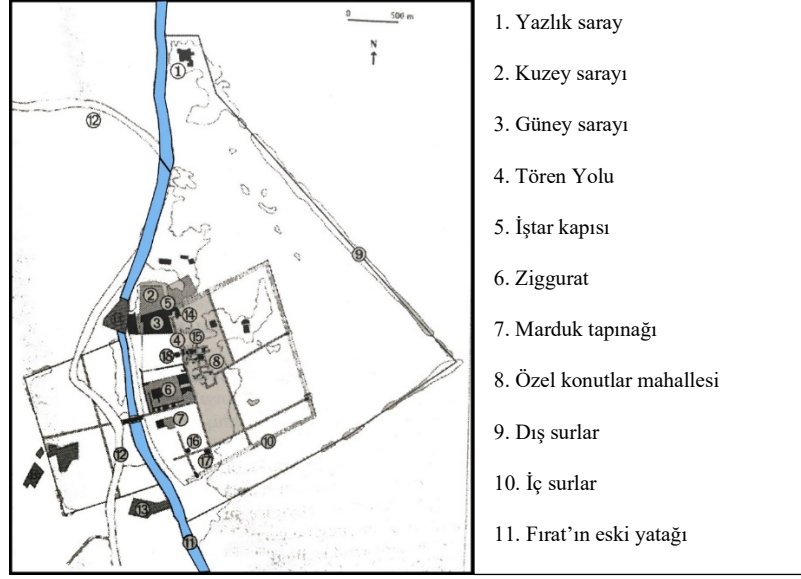
1899'da Pennsylvania Üniversitesi ekibi tarafından bir kil tablet üzerine çizilmiş Nippur kentini temsil eden eski bir plan bulunmuştur. Günümüzde Nuffer adıyla bilinen Nippur, Bağdat'ın 160 km. kadar güneyinde, Dicle ve Fırat nehirleri arasında yer almaktadır (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000). Yapılan arkeolojik kazılar ve Nippur haritasının tableti birbirine oldukça yakındır. Çizim belli bir ölçekte ve orantılar dikkate alınarak yapılmıştır (Şekil-3.6).



Şekil 3. 6. Nippur Tableti ve Planı, (Sinclair & Nordquist, 2010)

Tablet; orta yerden geçen kanal, Fırat'ın izlediği güzergâh, surlar, kapılar ve ana tapınakla kentin tamamını göstermektedir. Güneyde, surun güneydoğu ve güneybatı kısmında, Nippur'un büyük parkı bulunur. Kentin güneybatı sınırını Fırat nehri çizmektedir. Surların dışında ise bir tapınak görülmektedir. Kentin ortasından ve kuzeybatısından kanallar geçmektedir. Kent planı incelendiğinde; surlarla çevrenmesi, koruma olgusunu ön plana çıkarmaktadır. Surlarda oluşturulan kısmi açıklıklar ile suya temas sağlanmıştır. Planda biri kuzey batı diğeri güneydoğu surlarına paralel olan iki kanal görülmektedir. Bu kanallar ile suyun yönü değiştirilerek, kent yerleşimi içerisine alınması sağlanmıştır.

Antik çağın bir başka büyük kenti olan Babil, Güney Mezopotamya'nın önde gelen dini ve kültürel merkezlerinden biri olmuştur. Babil kenti, Bağdat'ın 90 km. kadar güneyinde, Fırat'ın kenarında inşa edilmiştir (Şekil-3.7). Bilinen en eski dünya haritasında yer aldığı M.Ö 7 ve 6 yy. a ait, British Museum da bulunan bir Babil tabletinde kent, dünyanın merkezi olarak gösterilmektedir (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000). Babil kent planı incelendiğinde; bir dik şerit olan Fırat, kuzeyden güneye akmaktadır. Nehrin tam ortasından yatay bir şerit kesmekte ve bu şerit Babil kentini oluşturmaktadır. Kentin merkezinde kraliyet sarayları, tapınakları, tören yolu, semt tapınakları ve konut bloklarının bulunduğu, iki ayağı Fırat'ın iki kıyısında olan eski kent çekirdeğinin yer aldığı görülmektedir. Nehir kıyısında bir burç mevcuttur.

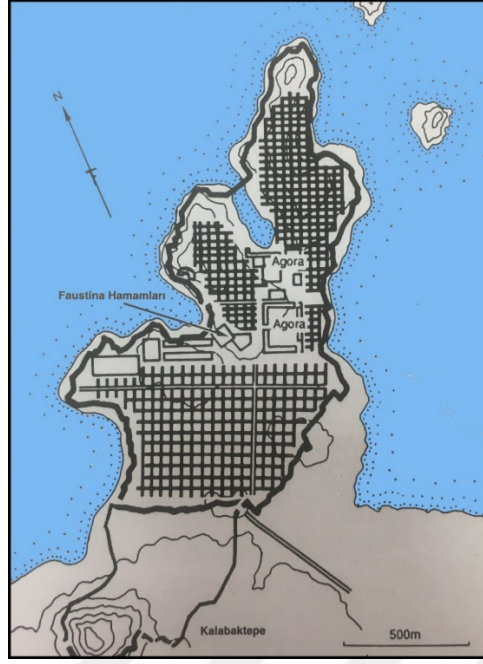


Şekil 3. 7. Babil Kent Planı, (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000)

Herodotos Babil'i betimlerken kentin genel görünümü için aşağıdaki ifadeleri kullanmaktadır:

“Site, üç veya dört katlı binalarla dolu, hepsi nehre paralel veya dik bir hattı dümdüz izleyen sokakların kestiği bir yerleşim yeridir. Nehre varan sokakların her biri nehir kısmı duvarlarda açılmış kapılarla son bulmaktadır. Bronz kaplanmış bu kapılar doğrudan nehre geçit vermektedir.” (Huot, Thalman, & Valbelle, 2000)

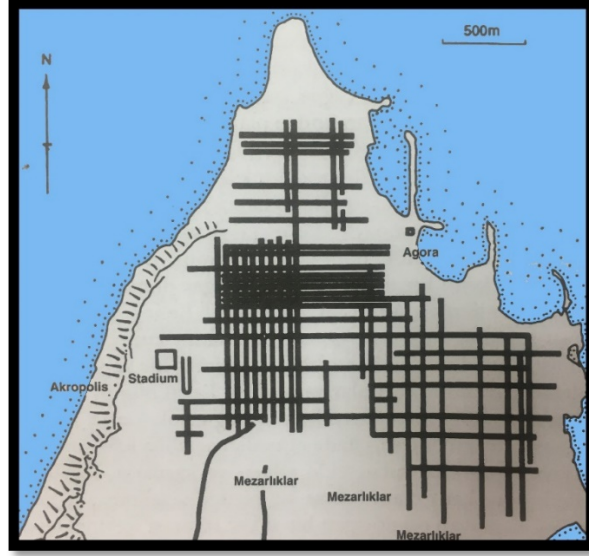
Antik dönemde kurulmuş su ile ilişkili kentler arasında nehir kıyılarında kurulan kentlerin yanı sıra deniz kıyılarında kurulmuş çok sayıda önemli kent bulunmaktadır. Bu dönemde Akdeniz’de kurulmuş olan önemli Roma ve Yunan kentleri arasında Miletos ve Rhodes sayılabilir. Kentlerin biçimlenmesinde özellikle limanlar ve liman çevrelerinde kurulan yerleşmeler, kentlerin su ile ilişkilenmelerini sağlamıştır. Miletos, antik dönemde Pers saldırıları sonucu yıkılmış ve kalıntılar üzerinden tekrar planlanarak inşa edilmiş bir kenttir. Miletos’un yeniden planlanması başarılı olmuş ve sonrasındaki kent gelişimini denetlemiştir (Owens, 2000). Miletos kent planı incelendiğinde; iki ana liman arasında yer alan L biçimli alan kamusal kullanım için ayrılmıştır (Şekil-3.8). Kentin yönetim, ticari ve dini yapıları bu alanda inşa edilmiştir.



Şekil 3. 8. Miletos Kent Planı, (Owens, 2000)

Kamusal alanın kuzey ve güneyinde konut alanları bulunmaktadır. Kuzeydeki alanda ızgara sokak planı enine geçen geniş bir caddeyi içerirken, güney alanı birbirini kesen iki önemli arter ulaşım yardımcı olmaktadır. İki alanın konut adaları farklı büyüklüktedir. Bu planda sokaklar yerine insula adlı birim kentin gelişiminde modül olarak kullanılmıştır. Konut alanları insula'ların tekrarından oluşan diziler biçiminde planlanmıştır. Konut yapılarının bulunduğu bölgede tam olarak ızgara sokak dokusu olmamakla birlikte modülün tekrarı niteliğindedir. Kentin surlar ile çevrili olması su ile ilişkisini sınırlandırmaktadır. Liman bölgeleri kentin suyla ilişkilendiği yerlerdir. Diğer yerleşimlerle bağlantıların sağlandığı ticaret ile ekonomik faaliyetlerin gelişimi limanlar ile gerçekleşmiştir.

Ege adalarından biri olan ve üç komşu topluluğun birleşmesi ile adanın kuzey ucunda kurulmuş olan Rhodos, Romalılar tarafından yenilgiye uğratılınca kadar Ege'nin en büyük kentlerinden biridir. (Owens, 2000). Kent planı alanın tümünü kapsayan dikdörtgen bir sokak ızgarası içermektedir (Şekil-3.9).

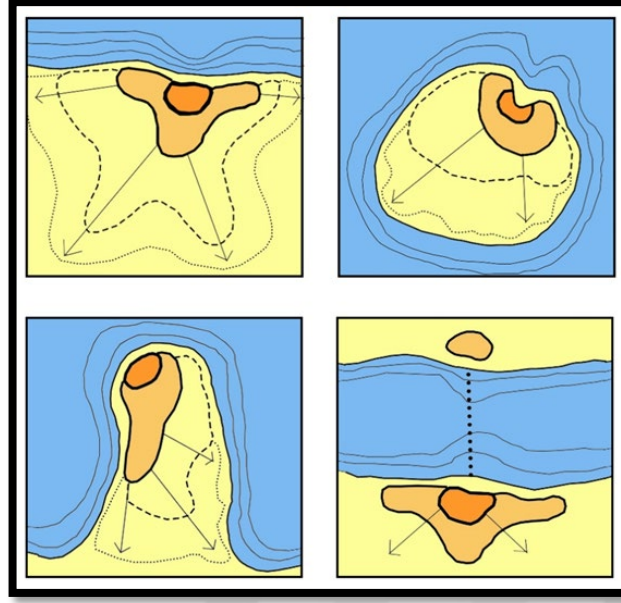


Şekil 3. 9. Rodos Kent Planı, (Owens, 2000)

Plan şemasında bir ana yol ağı tarafından tanımlanan ve kenarları yaklaşık 201 metre olan bir dizi geniş kare bulunur. Bu kareler daha sonra dar sokaklarla küçük dikdörtgen alanlarına bölünmüştür. Kentin planı anıtsal ölçekte, bütüncül bir biçimde tasarlanmıştır. Teraslamaların yaygın kullanımı, kıyıya doğru hâkim manzara olanakları vermiş, böylece eğimli arazinin görsel avantajlarından yararlanılmıştır.

3.1.2 Ortaçağda Kent ve Su ilişkisi

Antik çağda kentler, Doğu medeniyetleri ve büyük ölçüde bu medeniyetlerden esinlenen Yunan ve Roma uygarlıklarını karakterize etmiştir. Ortaçağ kentlerinde ise daha çok doğuda kurulmuş kentlerin üstünden devam eden Avrupa kentleri ön plana çıkmaktadır. Ortaçağda Batı Roma İmparatorluğunun çöküşü, milli monarşilerin yükselişi, deniz aşırı keşiflerin başlaması ile birlikte kıyı kentleri de gelişmeye devam etmiştir. Artan ticari faaliyetler ve yeni kültürel gelişmeler, surlarla çevrili Orta çağ kent kurgusunda limanların önemini arttırmıştır. Bu dönemde kentler daha çok nehir ve deniz kıyılarında gelişmiştir. Avrupa’da ön plana çıkan nehir kıyılarında kurulmuş kentlerdir. Nehir, kent için içme suyu kaynağı, ulaşım yolu ve ticaret için ekonomik güç kaynağı konumundadır. Ortaçağ kentlerinin birçoğunda kent organizması, dikdörtgen biçiminde nehre bitişik yarım daireye dönüşmüştür. (Şekil-3.10).



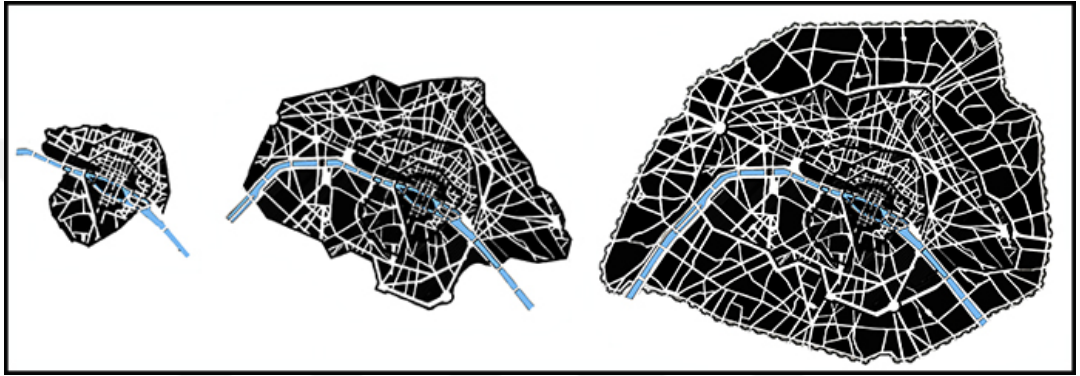
Şekil 3. 10. Kıyı Kentleri Genişleme Biçimleri, (Morris, 1994)

Antik çağda kentleşmeye başlamış olan Akdeniz bölgesi kentlerinden çoğu kent daha önce Roma döneminde var olan plana göre gelişmiştir. Ortaçağ döneminde Seine nehri üzerinde Cite adasında kurulan Paris, 9. yüzyılda nehrin iki yanına genişlemiştir. Mevcut olan surları 12. yüzyılda Philips Agustos tarafından genişletilmiştir (Şekil-3.11). Nehrin sol kıyısında kilise ve okullar, sağ kıyısında ise ticaret alanları bulunmaktadır. Kentin batı kısmında kraliyet sarayı olan Louvre bulunmaktadır (Gallion & Eisner, 1983).



Şekil 3. 11. Paris Gravürü, (Url-2, 2020)

Paris, 16. yüzyıla kadar surların içindedir ve kıyıdan kopuktur. 16. yüzyılda Rönesans'ın etkileri ile birlikte Louvre genişletilir ve Seine nehri kıyısında Tuileres bahçeleri oluşturulur. Tuileres genişletilmesi ile de günümüzdeki Champ Elysees yapılır. Büyük kraliyet bahçelerine bağlı olarak kent sınırları genişletilir. Paris'in gelişim aşamaları incelendiğinde, ilk dönemlerinde kentin surların içinde ızgara plana bağlı kalınarak gelişmiş olduğu görülür (Şekil-3.12). Kentin genişlemesi ile birlikte, genişleyen kısmın çevresine tekrar surlar örülmüştür.



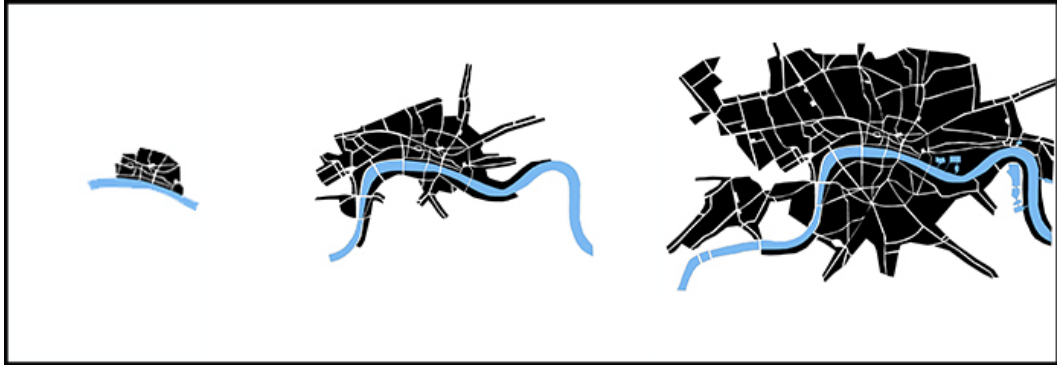
Şekil 3. 12. Paris Genişleme Aşamaları, (1350, 1676, 1841) (Watson, Plattus, & Shibley, 2001) (Düzenleme, Rabia Yıldırım)

Rönesans'tan sonra Paris'in gelişiminde aksenel planlama ön plana çıkar ve Seine nehri bu gelişimde omurga olur. Seine nehrine dikey olarak bir dizi aksenel gelişim ağları planlanır (Şekil 3.13), (Bacon, 1974). 1852 yılında III. Napolyon tarafından Paris'in planlanması için görevlendirilen Baron Haussman, Paris'in mevcut dokusunda radikal değişiklikler önererek geniş yol ve bulvarlar açılmasını (Güller & Ünlü, 2016) ve nehrin iki yakasında Louvre çevresinde yeni meydanların oluşturulmasını sağlamıştır. Seine adasındaki eski mahalleler yıkılmış, iki geniş yol açılmış, iki büyük kamu binası inşa edilmiş ve köprüler yenilenmiştir. Adadaki iki önemli anıt; Notr Dome Katedrali ile Sainte Chapella ve çevresi korunarak onarılmıştır (Yücel, 2016).



Şekil 3. 13. Sein Nehri Kıyısında Louvre ve Tuileres Bahçesi, (Bacon, 1974)

Thames nehri kıyılarında şekillenen Londra, M.S. 48 yılında Romalılar tarafından kurulmuştur. İmparatorluk döneminden bu yana Thames'ı su yolu olarak kullanan Londra, bölgenin ticaret merkezi olmuştur (Hepp, 2011). 12. yüzyılda Londra Limanında dış ticaret artmıştır. Bu nedenle Thames nehri kenarlarındaki bataklık alanlarda, büyük gemilerin demir atması için yeni rıhtımlar oluşturulmuştur. Rıhtımların etrafındaki Roma duvarları daha rahat bir genişleme için yıkılmıştır (Feriotto, 2015). Londra, ızgara plan ile kurulmuş ve gelişimine de bu plan üzerinden devam etmiştir. Yollar Thames'a paralel ve dik olarak düzenlenmiştir (Şekil-3.14).



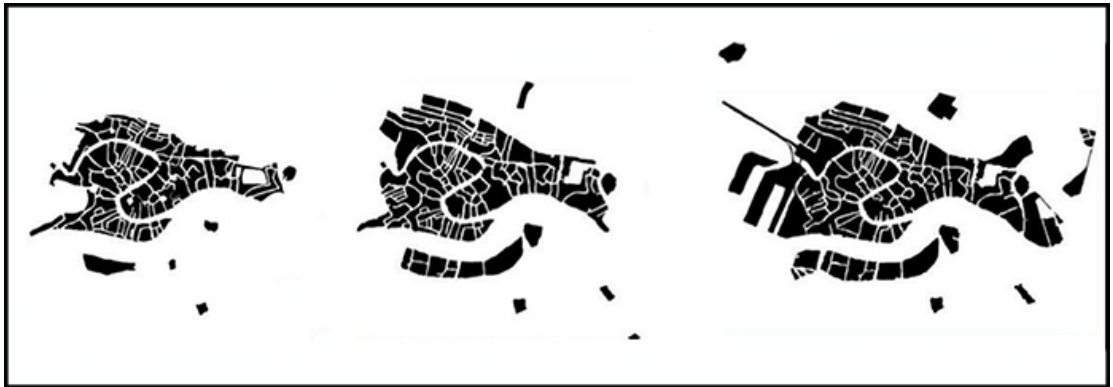
Şekil 3. 14. Londra Genişleme Aşamaları, (12.yüzyıl / 14. Yüzyıl / 19. Yüzyıl)
(Watson, Plattus, & Shibley, 2001) (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Thames 16. yüzyılda ticaret ve gemi inşasının yanı sıra ilk keşiflerin yelken açıldığı nehir olmuştur. Keşif çağı buradan başlamış ve dünyanın pek çok yerine gidilmiştir. 17. yüzyılda meydana gelen veba salgını ve büyük yangın Londra'yı harap etmiştir. Ahşap kent dokusu yangında ciddi hasar almıştır fakat Thames nehri yangının yayılmasını engellemiştir (Feriotto, 2015). 1863 de Thames nehrinin güney kıyılarına demiryolu inşa edilmiştir ve alan sanayi bölgesi haline gelmiştir. Kentin hızla büyümesi ile mevcut liman yetersiz kalmıştır. Thames kenarındaki geniş alanlar



Şekil 3. 16. 16.yüzyıl Venedik Gravürü, (Url-2)

12. yüzyılda Venedik metropol formundadır ve büyük kanal kentin arteridir. 15. yüzyılda kentte genişleme daha çok kuzeyde gerçekleşir ve güneydeki ada kentleşir. 17. yüzyılda güney ve kuzeyde genişlemeler devam etmiştir. Bu dönemde kilise ve saraylar inşa edilmiştir. 19. yüzyılda gerçekleşen sanayi devrimi, Venedik'in doğu ve batı kısımlarını endüstri alanlarına ayırır ve demir yolu köprüsü inşa edilir (Şekil-3. 17).



Şekil 3. 17. Venedik Gelişim Aşamaları (1200, 1700, 1900), (Url-4)

Hollanda'nın batısında yer alan Amsterdam, 12. yüzyılda Amstel ırmağı kıyısında bir balıkçı köyü olarak kurulmuştur (Şekil-3.18). Kent iç içe geçmiş ay biçimli kanallardan oluşmaktadır. Kanallar öncelikle bataklık olan bu bölgede suyu kontrol

altına almak için kazılmıştır. Bunun yanı sıra savunma ve ulaşım içinde kullanılmaya başlanmıştır.



Şekil 3. 18. 16. yüzyıl Amsterdam Gravürü, (Url-5)

16. yüzyıl ortalarında savunmayı güçlendirmek için eski kale hendeği değiştirilerek, kentin genişlemesini sağlayacak, limanı çevreleyecek yeni kale burçları yapılmıştır. Yerleşimde ihtiyaçlar arttıkça hendek oluşumu da artmıştır (Şekil 3.19). 16. yüzyılın sonunda kentin büyüklüğünü üçe katlayacak bir projeye başlanmıştır. Herrengracht (centilmenlerin kanalı), Kaisergracht (kral kanalı), Prinsengracht (prens kanalı) açılmıştır ve bunları birbirine bağlayan yol ağları ve kanallar tamamlanmıştır. Kent 8000 metre uzunluğunda surlarla çevrelenerek, su trafiği gelişmiş su kapısı ile denetlenmiştir (Hattapoğlu, 2004). Suyun kontrol altına alınması ile yükselme hareketleri görülmeyeceğinden yapıların kıyıya yanaşması sağlanmıştır. Amsterdam bu özelliği ile birlikte İstanbul ve Venedik'teki yapılar gibi kıyıya temas sağlamıştır.

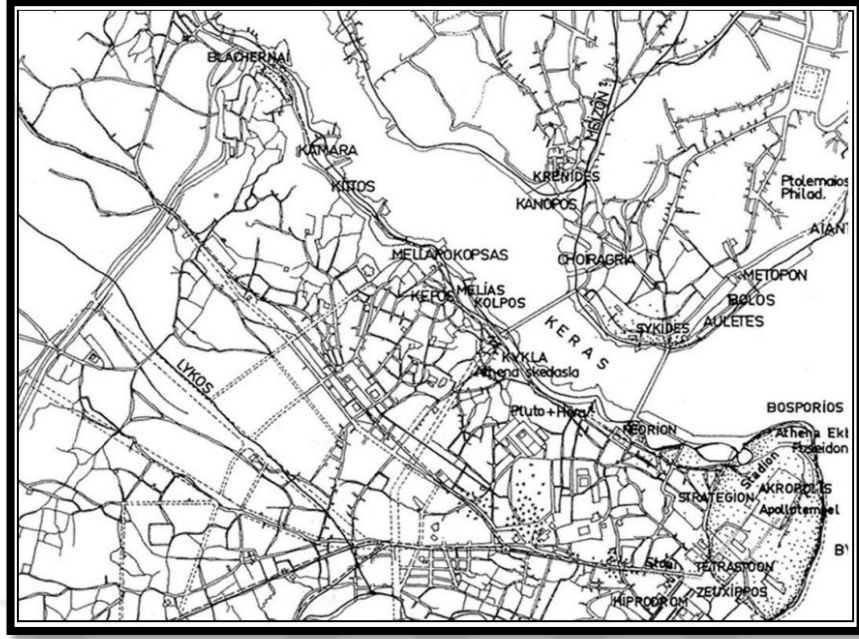


Şekil 3. 19. Amsterdam Kent Gelişimi (14. Yüzyıl, 17. Yüzyıl, 19. Yüzyıl)

(Url-22) (Düzenleme: Rabia Yıldırım)

17. yüzyılda Amsterdam'da nüfus artışının hızlandığı görülmüştür ve Amsterdam Limanı, Avrupa'nın en önemli limanı haline gelmiştir. Bu gelişmelerden dolayı bina yapımına kurallar getirilmiş ve yerleşim sınırlandırılmıştır. Kentin çoğunluğu üretim işlevi için tasarlanmış alçak binalardan oluşmuştur. Ana kanallar üzerindeki parsellerde binalar arasında küçük bahçelerin oluşmasına olanak sağlayan bir düzenleme bulunmaktadır (Hattapoğlu, 2004). Venedik'te ince organik bir kanal modeli mevcutken, Amsterdam'da ise kanallar geometrik bir modelde biçimlenmiştir.

Orta çağın boğaz, deniz ve haliç ile çevrili kenti olan İstanbul ise suyla olan ilişkisi incelenen diğer kentlerden farklıdır. İstanbul genişledikçe suya göre konumlanmış bir kenttir. Nehir kenti Paris'ten ve yapay kanallarla oluşturulmuş Venedik'ten farklı olarak İstanbul, tamamen suyun formuna göre biçimlenmiştir (Şekil- 3. 20).



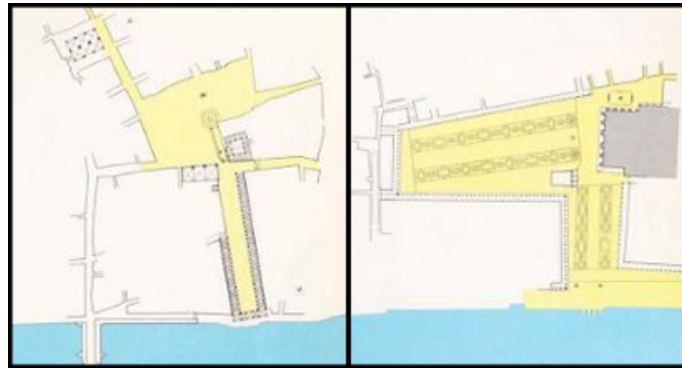
Şekil 3. 20. yüzyılda Galata ve Tophane Bölgesi Plan Şeması, (Müller-Wiener, 1977).

M.Ö. 7. yüzyılda bir Yunan kolonisi olarak kurulan kent, 15. yüzyıla kadar gelişimini sur içinde gerçekleştirmiştir. Kent büyüdükçe sur sınırları genişletilmiştir. Bu dönemde yarımadaının yanı sıra Haliç'in karşı kıyısındaki surla çevrili Galata bölgesinde de yerleşim bulunmaktadır. İstanbul yarımadasının organik planlamasından farklı olan Galata bölgesi sık sokak ağı, kavis çizen kıyı şeridine paralel uzanan, merkezden açılan bir dizi yarım daireden oluşmuştur (Çelik, 1998). 16. yüzyılda yerleşim sur dışına taşarak Haliç ve Boğaz kıyılarına yayılmıştır. Kıyılarda yalılar inşa edilerek lineer bir gelişim ortaya çıkmıştır. 18 ve 19. Yüzyılları arasında Haliç ve Boğaz kıyısında yerleşmeler artarak kente bağlanmıştır. Buralar ağırlıklı olarak sayfiye yeri ve ulaşım amaçlı kullanılmıştır. Haliç daha çok liman olarak kullanılsa da rekreasyon ve sayfiye fonksiyonları, yoğun yerleşim dokusu ile kentin en canlı noktası olmuştur (Çelik, 1998) (Şekil-3.21).



Şekil 3. 21. İstanbul Gelişim Aşamaları (12. Yüzyıl, 15. Yüzyıl, 18. Yüzyıl), (Url-23)
(Düzenleme: Rabia Yıldırım)

Surlarla çevrili organik dokuda gelişmiş Orta çağ kentlerinde su, yaşam kaynağı, ulaşım aracı ve kenti çevreleyerek dış dünya ile iletişimi kesen fiziksel sınırdır. Rönesans'la birlikte su ve kıyı kavramları yeniden ele alınmıştır. Kıyının bütünleştirici bir kentsel tasarım elemanı olarak kent planlamalarına dâhil olması gerektiği düşünülmüştür. Kıyıların kamusal kullanım için potansiyel alanlar olduğu görülmüştür. Bu bağlamda ilk olarak Floransa'da 14. yüzyılda Ponte Vecchio meydanının arkası nehir manzarasına erişim için açık bırakılmıştır. Benzer şekilde Venedik'te San Marco Meydanının bir cephesinden kanala erişim sağlamıştır (Şekil-3.22).



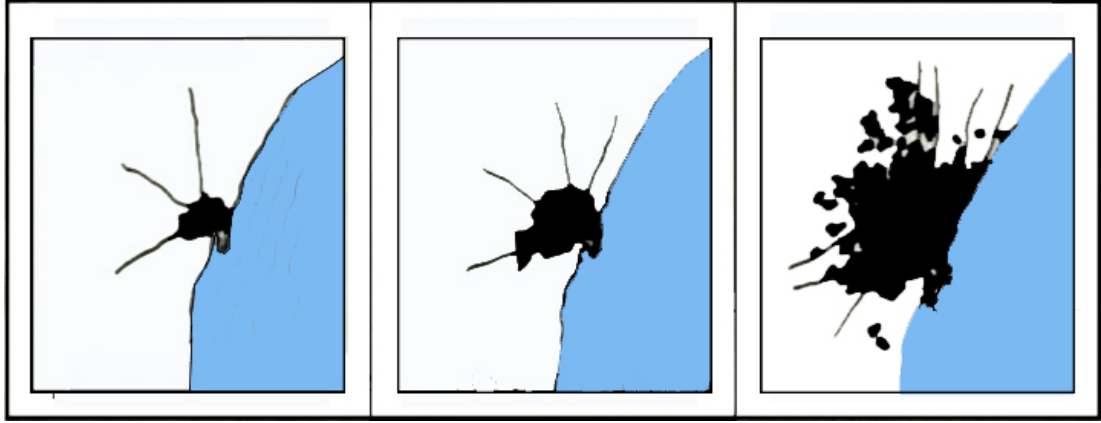
Şekil 3. 22. Floransa (Ponte Vecchi meydanı) / Venedik (San Marco Meydanı),
(Bacon, 1974)

Bu dönemde keşif hareketleri ve denizaşırı fetihler yapılmıştır. Amerika'nın keşfi ile Avrupa'dan pek çok koloni buraya yerleşmiştir. Antik çağ ızgara planı ile kurulmaya başlayan Amerika kentleri Avrupa'daki kent düzenlemelerinden de etkilenmişlerdir. Örneğin Haussman planı Amerika kentlerinde görülmektedir.

3.1.3 Sanayi Devrimi Sonrasında Kent ve Su İlişkisi

18. yüzyılın ortalarından itibaren yeni enerji kaynaklarının keşfedilmesi ile birlikte üretim ve ulaşım sisteminde önemli değişiklikler ortaya çıkmıştır. Kömür ve buhar enerjisinin kullanımı, sanayileşmenin önünü açmıştır. Buhar gücünün kullanılmasıyla birlikte daha uzun mesafelerle ticaretler başlamıştır (Kayacan & Özel, 2019). Bu gelişmelere zemin hazırlayan Endüstri devrimi, İngiltere’de başlayarak diğer devletlere yayılmıştır. Endüstrileşme ile kırsaldan kente göçler başlamış ve kent nüfusu artmıştır. Kent çeperlerine kurulan fabrikaların çevresinde işçiler için yerleşimler oluşmuştur. Artan hammadde ihtiyacı ile birlikte ticaret hız kazanmış ve ulaşım ön plana çıkmıştır. Hammadde ve ürünleri taşımak için gemilerin kullanılması kıyı kentlerinin önemi artmıştır. Kıyılarda limanlar ve alt işlevli alanlar gelişmiş ve buralar kentin endüstrileşme merkezi haline gelmiştir. Kıyılara gelen hammadde, limanlardan trenler ile iç kısımlara aktarılmaya başlandığından kent şemasında demiryolları baskın ve belirleyici hale gelmiştir.

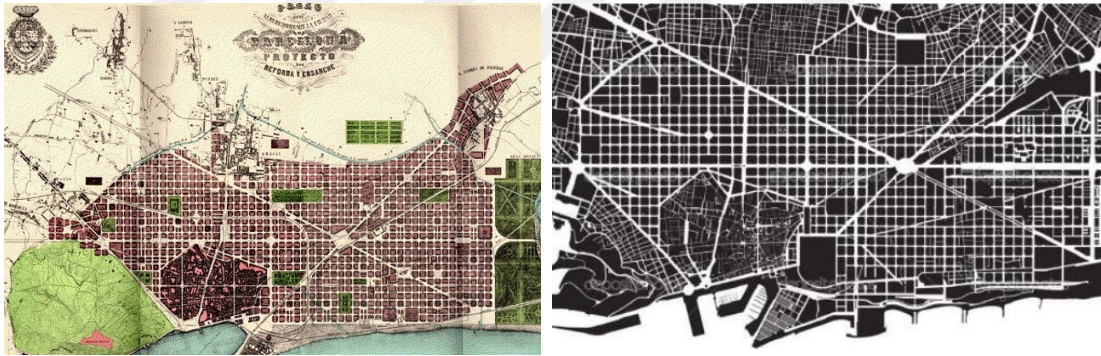
Ortaçağda kurulmuş ve endüstri devrimi sonrasında gelişmiş olan Barselona, kent ve su ilişkisi bağlamında incelenebilecek örnek kentlerden biridir. Ortaçağda savunma amacıyla kentin çevresine inşa edilmiş surlar, bu dönemde işlevsiz hale gelmiştir. El Raval bölgesi de kentin endüstri alanlarının yer aldığı ve surla çevrili kısmıdır. Bölge, Endüstri devrimi sırasında fabrikaların ve yüksek katlı konutların inşa edildiği alan haline gelmiştir. Sanayileşme kentte hava kirliliğine sebep olmuş ve bu durum kentin haritalarına da yansımıştır. Bu dönemde çıkan yangınlarda kent dokusu zarar görmüş ve kentsel yenileme yapılmıştır. Sanayi devrimi kentte yoğun nüfus artışına sebep olmuş ve kentteki boşlukları doldurmuştur. 1849’ da yaşanan iç savaş nedeniyle kent surları yıkılmıştır. Bu duvarların yerlerini bulvarlar almış ve demiryolları projeleri yapılmıştır (Şekil 3.23), (Hazar, 2012).



Şekil 3. 23. Barselona Gelişim Aşamaları (18.yy / 19.yy /20. yy)

(Gallion & Eisner, 1983) (Düzenleme: Rabia Yıldırım)

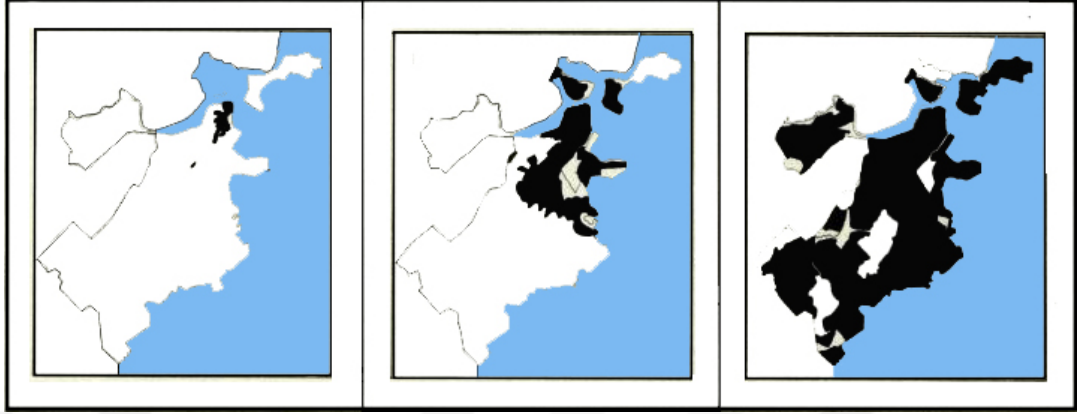
Kentte 1859'da Ildefons Cerda'nın ızgara şema kullanılarak oluşturduğu plan uygulanmıştır (Şekil- 3. 24). Plan, kentteki doğal ve yapay sınırlara, hatlara (dereler, tren yolları, nehir sınırları) dikkat çekmiştir. Nehir kıyılarında geniş ormanlık alanlar önerilmiştir (Hazar, 2012).



Şekil 3. 24. Barselona Kent Planı, (Url-6)

Suya kıyısı bulunan Boston, Chicago, New York gibi Amerikan kentleri de Sanayi devrimi sonrasında gelişmiş kentler olarak öne çıkmaktadır. Amerika'da 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra büyük ölçekli kentleşme başlamıştır (Knopf, 1967). Hızlı büyüyen kentlerden biri olan Boston'un, karakterininin oluşumunda doğu kıyısındaki liman etkili bir rol oynamıştır. Boston, bataklıkların kurutulması ile elde edilen araziler üzerinde genişlemiştir. Farklı zamanlarda şekillenen kentin dokusu organik olarak gelişmiştir (Şekil-3.25). Liman endüstrisinin gelişmesi ve demiryolları kent formunu etkileyen önemli faktörlerdendir. Sanayi devrimi sonrasında uluslararası deniz

ticaretinin artması ile birlikte Boston kıyılarında pek çok rıhtım ve tersane inşa edilmiştir (Trancik, 1986).



Şekil 3. 25. Boston Gelişim Aşamaları 1772 / 1880 / 1934, (Hoyt, 1939)
(Düzenleme: Rabia Yıldırım)

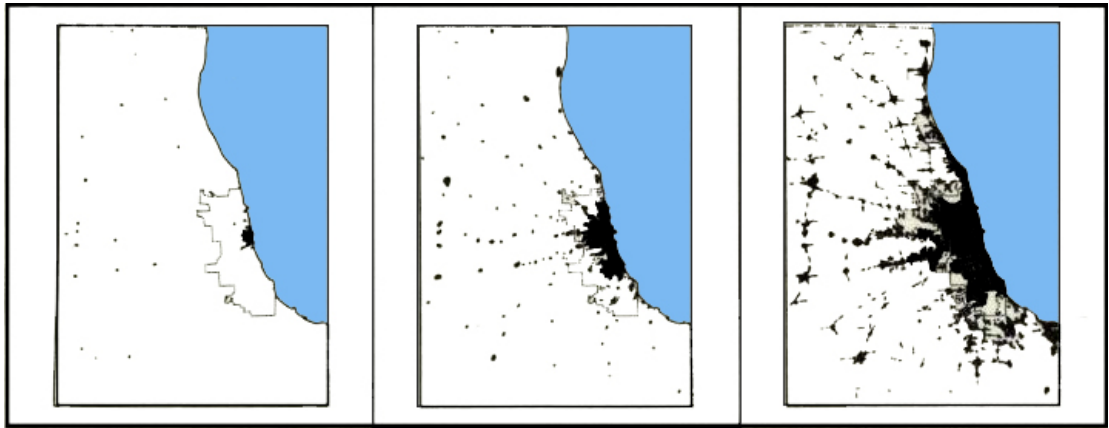
Boston'un batı tarafında ise Charles nehrinin her iki kıyısına geniş parklar yapılmıştır. Boston Parklar Sistemi şeklinde adlandırılan bu alanların kente kesintisiz açık ve yeşil alanlar sağlayarak kıyı şeridinin kentle ilişkisini geliştireceği öngörülmüştür (Güzer, 2007).

Otomobilin icadı, kentlerin gelişimini büyük ölçüde etkileyen bir gelişme olarak kentlerin genişlemelerine, yayılmalarına yol açmıştır. Geniş otoyollar, kent şemalarında baskın rol oynayan elemanlar haline gelmiştir. Bu gelişmelerle birlikte kentin kıyı ile olan ilişkisinin zedelenmeye başladığı görülmektedir. 19. yüzyılda yapılan planlama çalışmaları ile Boston kıyı şeridi tekrar ele alınmaya çalışılmış ve iç liman kısmı sanayi, ticaret, ulaşım barınma ve rekreasyon alanı olarak düzenlenmiştir (Trancik, 1986), (Şekil 3.26)



Şekil 3. 26. Boston Planı (1903), (Güzer, 2007)

Michigan Gölü kıyısında hızla büyüyen kentlerden biri olan Chicago, 1800’lerde endüstriyel faaliyetler için kurulmuştur. Endüstri devriminde liman kenti olarak ön planda olmuş ve iş gücü ihtiyacı ile yoğun göç alarak hızla genişlemiştir (Şekil-3.27).



Şekil 3. 27. Chicago Gelişim Aşamaları (1850 / 1899 / 1936)

(Hoyt, 1939) (Düzenleme: Rabia Yıldırım)

Kentin ilk planlaması, 1909’da Burnham tarafından yapılan Chicago Merkez planı olmuştur (Şekil- 3.28). Plan, merkezi bir odak noktası ve şehir merkezinden çıkan bulvar ve sokakları içeren Paris’in tasarımından büyük oranda etkilenmiştir (McCarthy, 1970). Chicago’yu çevreleyen göl kıyısı ile halkın daha fazla etkileşim

kurması amaçlanarak kıyı boyunca parklar inşa edilmiş ve suya yakın liman tesisleri genişletilmiştir. 1916 yılında yapılan Navy Pier, 1995 yılında yeniden tasarlanarak ticaret, eğlence ve kültürel alanları bir araya getiren karma kullanımlı bir mekân olarak halka tanıtılmıştır (Url-7, 2021). Otomobil çağının ortaya çıkması ile birlikte kente çevresel ve radyal karayolları inşa edilmiştir. 1892 yılında inşa edilen demiryollarının iyileştirilmesi ile de ticaret bölgesi dışı doğru genişlemiştir.



Şekil 3. 28. Chicago Merkez Planı (1909) (Moore, 1997)

Kentin tasarımında önemli bir başka faktör ise açık alanlar ve parklar olmuştur. Planda gölün ön tarafı parklara ayrılmıştır. Millennium Park, Grant Park ve Lincoln Park gibi pek çok park düzenlenmiştir. Rekreasyon amacının yanı sıra taşımacılığın bölge ekonomisi için öneminden dolayı kıyıda iskele ve limanlar da önerilmiştir. Kamusal erişim ve rekreasyon alanları ilk kez limanlar ile entegre edilmiştir. 20. yüzyıla gelindiğinde büyük göllerdeki nakliye operasyonları azalmış ve çeperlerindeki kıyılarda rekreasyon alanları artmıştır (McClendon, 2008).

3.3 Günümüz Akdeniz Kentleri ve Su İlişkisi

Günümüzde büyük kentlerin kıyı alanlarının, küreselleşmenin etkisi ile birlikte geleneksel işlevlerini terk ederek yeni mekânsal düzenlemelere sahne olmaya başladıkları görülmektedir. Sanayi alanları kentlerin dışına doğru yer değiştirmiştir. Limanlar, tersaneler, depolar ve diğer sanayi alanları, âtıl ve kullanılamaz hale gelmiştir. Sanayi tarafından terk edilen bu alanların yenilenmesi ve kente kazandırılması amaçlanarak bu alanlarda birçok kentsel dönüşüm çalışması gerçekleştirilmiştir. Yeniden düzenlenen bu bölgelerde hizmet, turizm, eğlence ve konut işlevleri ön plana çıkmıştır.

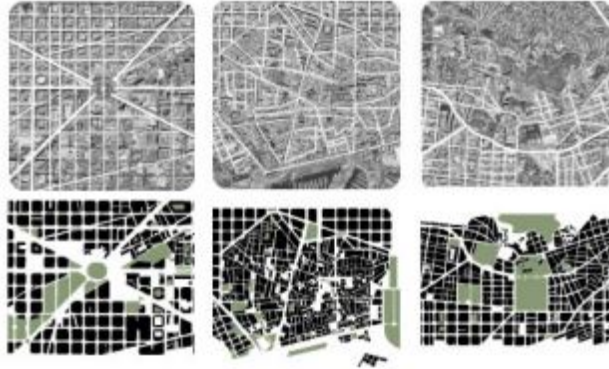
Ticaret hacminin artmasıyla gemi taşımacılığı sistemi gelişmiş, daha büyük gemiler yapılmış ve daha derin limanlara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bu gereklilikleri karşılayamayan Akdeniz kentlerinden biri olan Barselona, 1992 yılında olimpiyatlara hazırlık sırasında âtıl haldeki kıyılarını tekrar şekillendirmiştir. Dönüşüme ilk olarak liman ve eski merkez bölgesinden başlanmıştır (Şekil-3.29). Liman işletmesi ve konteyner yükleme iskeleden uzaklaştırılmıştır. Olimpiyat planıyla bağlantılı olarak kıyıda yürüyüş yolları, teraslar, köprüler, merdivenler, katlı otoparklar düzenlenmiş, eski şehir ve liman bölgesi yayalaştırılmıştır (Bilgin & Erkol, 2012).



Şekil 3. 29. Port Vell-Ciutat Vella Planı, (Bilgin & Erkol, 2012)

Eski liman Port Vell yeniden ele alınarak eğlence alanları, restoranlar, akvaryum gibi çeşitli aktiviteler sağlayan bir alana dönüştürülmüştür. Yeşil ve yaya dolaşım alanları limanı çevrelemiştir. Yeşil akstan sonra gelen araç yolu kent dokusu ile kıyının

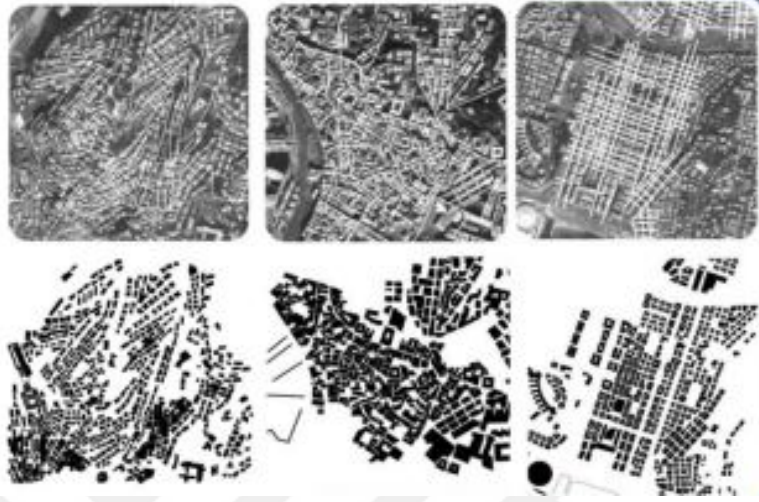
etkileşimini azaltmaktadır. Port Vell'in kuzeyinde yer alan Ciutat Vella Bölgesi ise sanayi devriminin yaşandığı yıllarda fabrikaların ve işçi konutlarının olduğu bölgedir. 19. yüzyılda Barcelona surları yıkıldıktan sonra ve kentin genişlemesi ile Ciutat Vella bölgesi önemini kaybetmiştir. Bu durum bölgenin fiziksel ve sosyal gerilemesine yol açtığından burada bir dönüşüm çalışması gerçekleştirilmiştir. Ciutat Vella'da sokaklar rehabilite edilerek yeni kamusal mekânlar yaratılmıştır. Tarihi dokudaki eski ticari arterler La Ramble ve Via Laietana gibi caddeler yeniden yola dönüştürülmüştür. Bu caddeler paralelindeki caddeleri de canlandırarak odak haline getirilmiştir. Turistler için oteller yapılarak kentin turizm alt yapısı oluşturulmuştur. Sahil kısmının iyileştirilmesi ile birlikte turistlerin tarihi dokudan kıyıya ulaşmaları sağlanmıştır. Sahil kenarında bar, kafe ve restoranlar yapılmıştır. Deniz kenarındaki eski fabrika yapısı müzeye dönüştürülmüştür. Kültür merkezi ve üniversite gibi yapılarla zenginleşen kültürel hayat ile genç ve eğitimli kesimde alana dâhil edilmiştir. Eski tarihi dokudaki yapılar restore edilmiştir. Harabe halinde olanlar ise yıkılarak yerine mevcut dokuyu gözetken yeni yapılar yapılmıştır. Olimpiyatlardan sonra Villa Olimpica'da yüksek katlı konutların inşa edilmesi de bölgenin çehresinin değişmesine katkıda bulunmuştur (Bilgin & Erkol, 2012) (Şekil-3.30)



Şekil 3. 30. Barselona Kent Dokusu (Eski ve Yeni Yerleşimler)

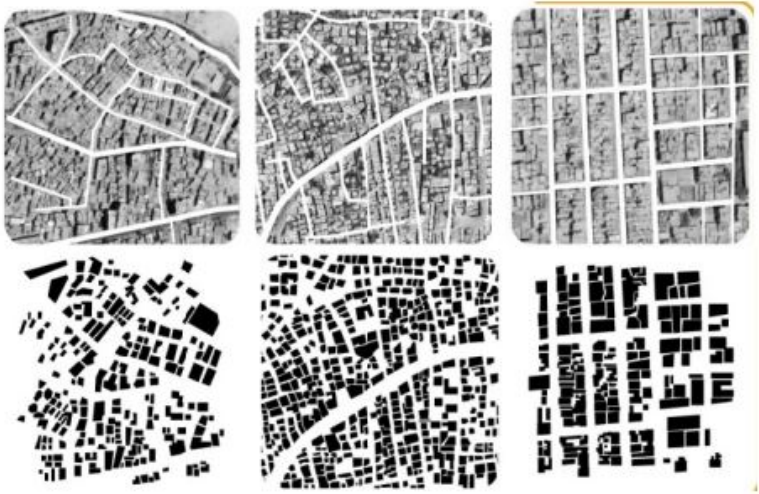
İtalya kıyı kentlerinden olan Cenova, Roma imparatorluğu döneminde inşa edilmiştir. Ticaret ile ön plana çıkan kentte limanlar büyük öneme sahiptir. Kent merkezinde bulunan eski liman, yatlar ve turistik tekneler için kullanılmaktadır. Dağların varlığı ve yerleşim yönünden elverişsiz olması, yeni yapılaşma için denize dolgu yapılmasına neden olmuştur. Bu durum kıyının plaj olarak kullanımını engellemiş ve rekreasyonel

kullanımı ön plana çıkarmıştır. Kentte doğal arazi yapısı sonucu kot farklılıklarının çok olduğu kısımlar organik dokuda gelişmiştir. Kot farkının daha az olduğu alanlar ise gridal yerleşim dokusu gözlenmektedir (Şekil-3.31).



Şekil 3. 31. Cenova Kent Dokusu (Eski ve Yeni Yerleşimler)

Akdeniz'in güneyinde bulunan Mısır'ın kıyı kenti İskenderiye kıyılarında ise hem liman hem de plaj faaliyetleri ön plana çıkmaktadır. Kentte biri küçük, diğer, büyük iki liman bulunmaktadır. İskenderiye tarihi kent dokusu gridal bir dokuya sahiptir. Buradan genişleyen bölgeler ise hem gridal hem de organik doku örnekleri mevcuttur (Şekil- 3.32).



Şekil 3. 32. İskenderiye Kent Dokusu (Eski ve Yeni Yerleşimler)

1980 sonrasında ülkenin batı ve güney kıyılarında da hızlı bir yapılaşma süreci başlamıştır. Buralardaki kentler, kıyılarda tarım işlevini bir yana bırakarak, turizm işlevi kazanacak bölgelere dönüştürülmüştür. İzmir'in Çeşme kıyıları da buna örnektir. Çeşme, doğal yapısı ve tarihi özellikleri nedeniyle turizm ile biçimlenen kıyılardandır. Çeşme, ülkenin turizm konusunda endüstrileşmesine katkı sağlamaktadır. Son yıllarda bölgeye turist çekmek amacıyla yapılan yatırımlar, kıyı ile kent arasındaki bağı koparmıştır (Şekil 3.33).



Şekil 3. 33. Çeşme Yarımadası 2002-2020

Çeşme yarımadasının mekânsal gelişimine bakıldığında özellikle 2000'ler sonrası ciddi yapısal yoğunlaşma görülmektedir. Çeşme kıyıları; tatil köylerinin, ikincil konutların, ticari yapıların, marina ve özel plajların yoğun olduğu bir bölgeye dönüşmüştür. Kıyı bölgelerinde yoğunlaşan bu yapılar, halkın iç kesimlerden kıyıya erişimini ve kamusal kullanımları olumsuz etkilemektedir.

3.4 Bölüm Sonucu

Geçmişten günümüze kıyı kentleri incelenerek suyun zaman içerisinde kentte değişen rolü ve bu rolün kent biçimlenmesindeki etkileri saptanmıştır. Yapılan incelemelerde suyun ilk çağlardan bu yana kent biçimlenmesinde önemli bir girdi olduğu görülmüştür. Bu dönemde nehir kenarında kurulan kentlerin kıyıların verimli olması, tarımın gelişmesine neden olmuştur. Deniz kenarında kurulan kentlerde ise deniz ticareti ön plana çıkmıştır. Orta çağa gelindiğinde ise kent biçimlenmesinde savunma olgusu ön plana çıkmıştır. Kentler surlarla çevrelenerek içe dönük, kompakt bir yapıya dönüşmüştür. Sanayi devrimi ve sonrasında ise, artan ticaret hareketleri ile birlikte

kıyılar, kentlerin endüstrileşme merkezleri olmuştur. Kıyılarda sanayi yapıları, depolama alanları ve demiryollarının ön plana çıktığı görülmüştür. Günümüze gelindiğinde ise kıyılar toplumlar için cazibe merkezleri haline gelmiştir. Sanayi devriminden kalan atıl haldeki pek çok bölge restorasyonlar ile yeniden kente kazandırılmıştır. Turizm faaliyetlerinin artması ile yüksek katlı oteller ve ikincil konutlar kıyılarda yerini almıştır. Kıyılarda betonlaşmanın başladığı bu süreçte kent ile kıyı ilişkisinin zayıfladığı görülmüştür.



4. SUYUN ANTALYA-KONYAALTI KENT DOKUSU OLUŞUMUNDAKİ ROLÜ

4.1 Bölüm Girişi

Antalya'nın mekânsal gelişimindeki eşiklerden biri, 1950'li yıllarda sanayileşme ile birlikte kentte birçok fabrikanın kurulması ve bu nedenle kentin yoğun bir göç alarak hızla genişlemesidir. Kentin gelişiminde etkili olan ve günümüzde hala etkilerini sürdüren diğer bir eşik ise, 1980 sonrasında bölgedeki turizm yatırımlarının teşvik edilmesi olmuştur. Bunun sonrasında kentin kıyılarında yoğun bir yapılaşmanın ortaya çıktığı görülmektedir. Kent, doğuda Muratpaşa, batıda Konyaaltı ilçelerine doğru genişlemiştir. Bu tezin inceleme alanı olan Konyaaltı ise, daha önceleri geniş tarım arazilerinin konumlandığı bir bölge iken 1980'li yıllardan itibaren hızla kentleşmeye başlamıştır. Antalya'da falezlerin bittiği ve sahilin başladığı yerde konumlandığından, Konyaaltı bölgesi kentin denizle temasını sağlaması açısından önem taşımakta ve bu nedenle bu tezin de sorun alanını oluşturmaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde, öncelikle Antalya'nın coğrafyasına dair genel bilgiler verilmiştir. Kentin antikçağdan başlayarak günümüze kadar gelen sürede mekânsal gelişimi incelenerek suya dair biçimlenmesi ele alınmıştır. Günümüze geldiğimizde ise turizm teşviklerinin gündeme geldiği 1980'lerden bu yana Konyaaltı bölgesinin gelişimi incelenmiştir. Önemli bir kentsel tasarım girdisi olan su elemanının kentin bu parçasının biçimlenişi üzerindeki etkileri bağlamında ele alınmıştır.

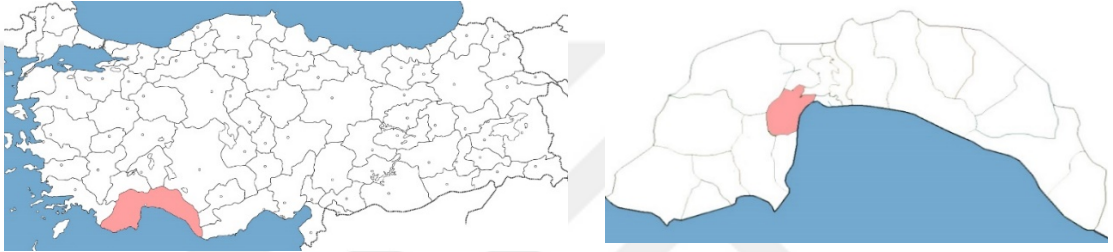
4.1 Antalya Genel Değerlendirilmesi

Bu kısımda Antalya-Konyaaltı bölgesine dair genel bilgiler verilmiştir. Bölgenin konumu, çevresi ve coğrafi özellikleri belirlenerek kent dokusu incelenmiştir. Bölgenin tarihsel süreçteki mekânsal gelişiminde öncelikle Antalya ile ilgili genel bilgiler verilmiş, daha sonra Konyaaltı bölgesine odaklanılarak yerleşmenin kıyı ile

kurduğu ilişki belirlenmiştir. Kent için hazırlanan planlar incelenerek geçmişten günümüze gelene kadar kıyının kent dokusu oluşumundaki rolü tespit edilmiştir.

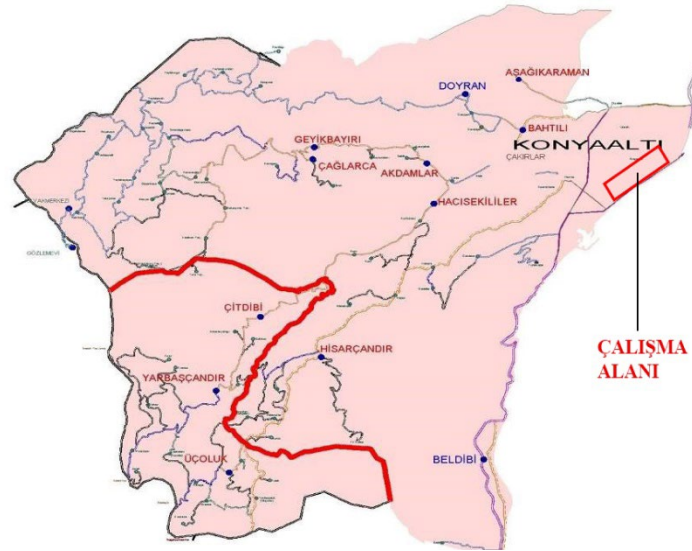
Konumu

Antalya İli Türkiye'nin güneybatısında 29° 20'-32° 35' doğu boylamları ile 36° 07'-37° 29' kuzey enlemleri arasındadır. Güneyinde Akdeniz ve kuzeyinde denize paralel uzanan Toroslar ile çevrili olup, doğusunda İçel, Konya ve Karaman, kuzeyinde Isparta ve Burdur, batısında Muğla illeri ile komşudur. İlin yüzölçümü 20.815 km² kadardır (Anonim, 2010) (Şekil-4.1)



Şekil 4. 1. Antalya İli - Konyaaltı İlçesi (Url-12)

Kent merkezi kıyıları; Konyaaltı, Falezler ve Lara kıyı bandı şeklinde ayrılır. Çalışma alanı Konyaaltı kıyı bandında bulunmaktadır (Şekil-4.2). Konyaaltı ilçesi ise Antalya kent merkezinin batısında Kemer ilçesinden önce yer almaktadır. İlçe doğuda Muratpaşa ilçesi, kuzeyde Kepez ve Döşemealtı ilçeleri, Kuzey doğuda Kumluca ve Korkuteli ilçeleri ile komşudur. Güneyinde ise Akdeniz ve aynı isimle Konyaaltı plajları bulunmaktadır.



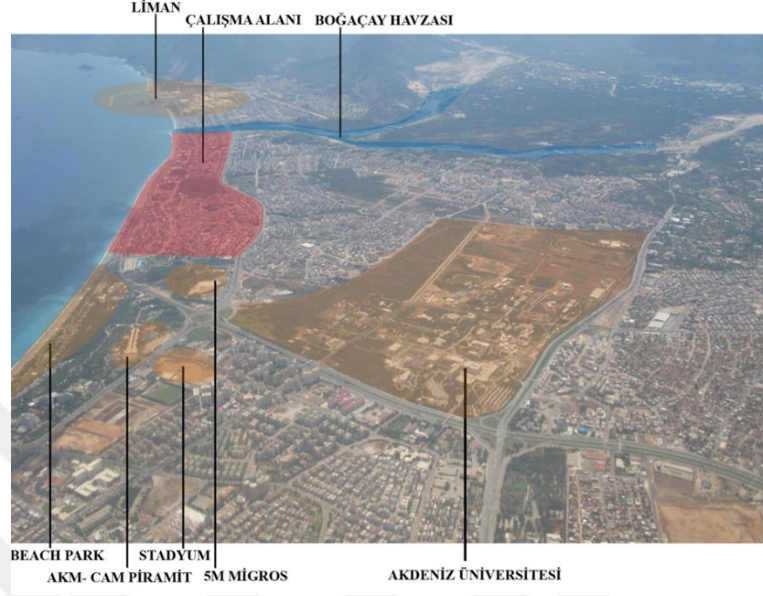
Şekil 4. 2 Konyaaltı İlçe Haritası (Url-13)

Konyaaltı yaklaşık 5 km. uzunluğunda, batı ucunda Antalya Limanının yer aldığı ve genişliği 100-150 m arasında değişen iri çakıllı bir plajdır. Konyaaltı kıyısının en önemli doğal değerlerinden birisi Boğaçay'dır. Olimpos ve Termesos Milli Parklarının drenajını sağlayan çayların birleşmesinden oluşan Boğaçay, Konyaaltı plajından denize dökülmektedir. Boğaçay havzası yaklaşık 800 km²'lik bir alanı drene etmektedir ve Antalya için önemli bir doğal kaynaktır. Günümüzde havzanın yağış rejimine bağlı olarak taşkınlara neden olması, çakıl ve kum ocaklarının faaliyet göstermesi doğal karakterini olumsuz etkilemektedir (Özer, 2009).

Konyaaltı'ndaki bir diğer önemli doğal potansiyel ise 1979 yılında doğal sit alanı ilan edilen Sarısu Deresi ve çevresindeki ormanlık bölgedir. Konyaaltı'nın batısında bulunan Sarısu doğal sit alanı, Olimpos Milli Parkı, deniz, liman ve Tünek Tepe(Antalya panoramik bakı noktası) ile çevrelenmektedir. Alan; askeri alan, konut alanları, sosyal donatı alanları ile konut dışı kentsel çalışma alanları, akaryakıt depolama alanları, belediye depolama alanları kullanımlarıyla tehdit altındadır (Özer, 2009).

Çalışma alanında kent dokusu Akdeniz ve Boğaçay ile kesintiye uğramıştır (Şekil 4.3). Alan içerisinden geçerek denize dökülen Büyük Arapsuyu ve Küçük Arapsuyu çayları bulunmaktadır. Büyük Arapsuyu, Boğa Çayı'nın birkaç kilometre kadar doğusundaki düzlükten çıkar; iki kilometre kadar gittikten sonra denize dökülür. Küçük Arapsuyu,

Büyük Arapsuyu'nun hemen 2 km. doğusundaki bir gözden çıkar. Bir kilometre aktıktan sonra denize dökülür.



Şekil 4. 3 Çalışma Alanı (Url-14)

Çalışma alanı, kent merkezine 2 km. uzaklıkta bulunmaktadır (Şekil 4.4). Çevresinde ise doğuda Akdeniz Kent Parkı, Sahil Yaşam Parkı (Beach Park), Atatürk Kültür Parkı (AKM, Cam piramit), kuzey doğuda Akdeniz Üniversitesi bulunur. Bu bölgeler yeşil ve rekreasyon alanlarıdır. Kuzeyde konut bölgeleri, batıda Liman ve Sarısu bulunmaktadır. Güneyinde ise Konyaaltı Plajı, kent dokusu ve Akdeniz arasında geçiş mekânı oluşturarak rekratif bir alan olarak bulunur. Son dönemde yapılan düzenlemeler ile Boğaçay çevresi de sel ve taşkınlara karşı tekrar planlanmış ve çevresi rekreasyon alanı şeklinde düzenlenmiştir.



Şekil 4. 4. Çalışma Alanı Çevresi

İklim ve Bitki Örtüsü

Antalya ili iklimi genel olarak Akdeniz iklimine girmektedir. Yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı olarak ifade edilen iklim tipi diğer bir deyişle mutedil deniz ve sıcak deniz iklim sınıfına girer, daha iç kesimlerde ise soğuk ve yarı-kara iklim tipi görülmektedir (URL1). Yazın ortalama sıcaklık 30-34 derece arasındadır. Ocak ayında ise sıcaklık ortalama 9-15 derece arasında değişir. Şehirde kar yağması ve don gibi meteorolojik olaylar nerdeyse görülmez. İlde yıllık ortalama nispi nem %64 civarındadır (Tablo 2).

Ölçüm Periyodu (1930 - 2019)													
Ortalama Sıcaklık (°C)	10.0	10.6	12.8	16.3	20.5	25.3	28.4	28.3	25.1	20.5	15.4	11.6	18.7
Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	14.9	15.5	17.9	21.3	25.5	30.7	34.0	34.0	31.1	26.5	21.2	16.6	24.1
Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	5.9	6.4	8.0	11.2	15.2	19.6	22.7	22.7	19.4	15.2	10.7	7.6	13.7
Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	5.0	5.7	6.7	7.9	9.6	11.3	11.5	11.2	9.7	7.8	6.3	4.8	97.5
Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	12.5	10.4	8.5	6.4	5.0	2.4	0.6	0.5	1.7	5.4	7.4	11.7	72.5
Aylık Toplam Yağış Miktarı Ortalaması (mm)	242.1	154.4	97.2	50.4	32.1	10.9	4.5	4.6	18.1	72.1	133.6	265.3	1085.3
Ölçüm Periyodu (1930 - 2019)													
En Yüksek Sıcaklık (°C)	23.9	26.7	28.6	36.4	38.7	44.8	45.0	44.6	42.5	38.7	33.0	25.4	45.0
En Düşük Sıcaklık (°C)	-4.3	-4.6	-1.6	1.4	6.7	11.1	14.8	13.6	10.3	4.9	0.0	-1.9	-4.6

Tablo 2. Antalya Sıcaklık Tablosu (Url-15, 2020)

Antalya'nın kıyı bölgesi olan Konyaaltı'nda yazlar uzun ve sıcak geçer. Özellikle Temmuz ve Ağustos ayları kentin en sıcak dönemleridir. Kışlar bile ılığa yakın serinlikte geçer. Yazın hiç yağmur görülmezken, ilk ve sonbahar aylarında sağanak şeklinde yağar. Antalya, yılda ortalama yaklaşık 300 güneşli günü, 18.8 derece yıllık

Topoğrafya

Konyaaltı, batıda Beydağları, Kuzeyde Toroslar ve doğuda yine Toros Dağları ile Antalya Körfezi arasında kalan Antalya Ovasında yer almaktadır.

4.2 Tarihsel Süreçte Suyun Antalya'nın Kent Dokusundaki Rolü

4.2.1 Antik Çağda Antalya

Antalya ilk çağlardan beri etnik açıdan pek çok farklı topluluğa sahip olmuştur. Batıda Likya Uygarlığı, Kuzeyde Pisidya ve Klikya ile çevrelenmiştir (Çimrin, 2007). Korykos adında bir balıkçı köyü olduğu tahmin edilmektedir. Attaleia kenti Pamphylia körfezinin kuzeyinde, kentleri; güney kent (Korykos) ve kuzey kent (Olbia) birleşmesi ile oluşmuştur. Kuzeydeki kent ticaret limanı iken güneydeki kent tersane ve askeri liman olarak kullanılmıştır (Şekil- 4.6).



Şekil 4. 6. Attaleia Kenti (Sür, 2006)

Antalya, M.Ö. 2.yy. da Bergama kralı 2. Attalos tarafından kurulmuştur. Kent surlarla çevrelenmiş, Doğu Akdeniz'in önemli liman kentlerinden biridir. Bugünkü Kaleiçi'nin kuzeyinde ilk yerleşimler başlamıştır. Bu alan liman savunması açısından avantajlı olduğu gibi güçlü bir kaleye dair mekânsal yerleşmeye de olanak sağlamaktadır. Liman odaklı yerleşim gösteren kentte surlar, bunu destekleyen nitelikte ve alandaki eğimine göre yerleşmiştir. Roma ve Bizans döneminde liman hem donanma üssü olmuş hem de Anadolu'dan gelen ticaret yollarını denize bağlamıştır. Konumu gereği saldırılara ve kuşatmalara maruz kalmıştır. Arap saldırıları nedeniyle zarar gören kent dokusunda bu dönemde büyük bir imar çalışması gerçekleştirilmiştir. Kentin çevresine ikinci bir sur ve hendekler yapılmıştır(Sür,2006).

4.1.2 Ortaçağda Antalya

Antalya, Selçuklu ve Osmanlı döneminde de liman kenti kimliğini korumuştur. Kent bu dönemlerde İstanbul ve Mısır arasındaki en kısa güzergâh üzerinde olması nedeniyle uluslararası ticarete ön plana çıkmıştır. Anadolu'ya mal giriş ve çıkışı Antalya limanından sağlanmıştır. Selçuklular surları, rıhtım ve mendirekleri genişletip tamir ederek donanmaya gemi yapımı için tersane kurmuşlardır. Antalya bu dönemde askeri bir limana dönüşmüştür. Şehir bütünüyle sur içinde gelişmiş, sur dışına taşma olmamıştır (Aktüre, 1975). Osmanlı döneminde topoğrafya şartları doğrultusunda organik gelişim gösteren kentin, çevresi ile iyi entegre olmuş ve doğa ile bütünleşmiştir. Dönemsel olarak kendilerinden önceki uygarlıkların yerleşimlerini kullanan Osmanlılar, mevcut dokuya zarar vermemiştir. Kentin gelişmesi ile birlikte genişleyen kent dokusu 15. yüzyılda sur duvarları dışına çıkmaya başlamıştır (Şekil 4.8) (Kepenek, 2011). Kent, sur dışında kuzeye doğru genişlemiş ve merkez, sur dışında kuzey kapının çevresinde oluşmuştur. Buralara yeni camilerin yapılması da bunu desteklemektedir. 17. Yüzyıl ortalarında ise sur dışında çok sayıda han ve dükkanlar inşa edilerek, ticaretin sur dışına kaymasına neden olmuştur.

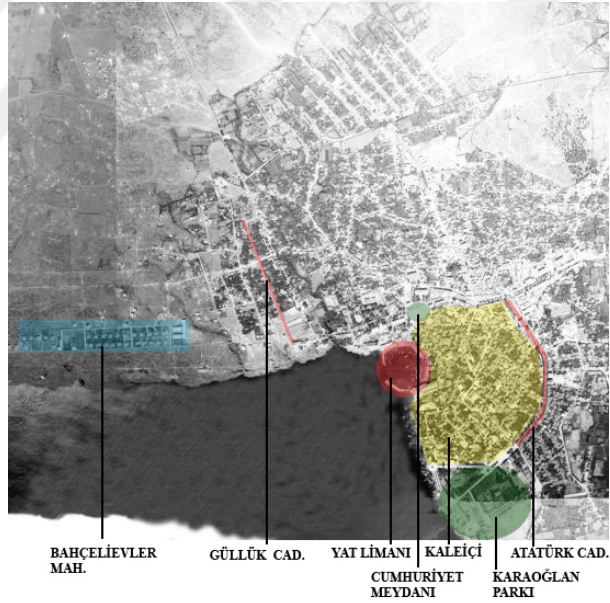


Şekil 4. 8. 17.yüzyılda Antalya kent merkezi ve gelişimi (Aktüre, 1975)

19. yüzyıldan sonra Antalya'nın ulaşım güçlüğü nedeniyle kontrol alanı genişleyememiş, üç tarafı dağlarla sınırlı bir tarımsal alanın ürününü toplayan bir merkeze dönüşmüştür.

4.1.3 Sanayi Devrimi Sonrasında Antalya

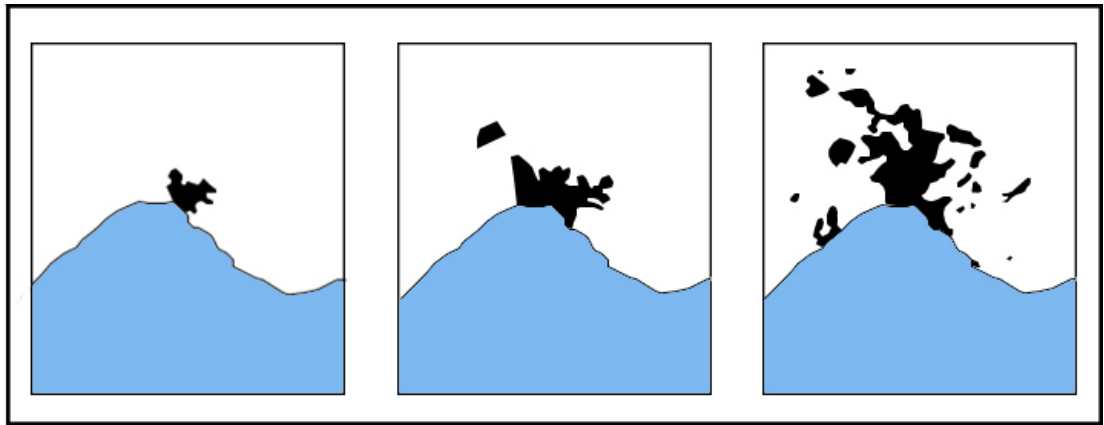
Antalya kent dokusunu modernist anlayışta etkileyen önemli gelişmeler erken Cumhuriyet döneminde gerçekleşmiştir. Kalekapısı civarında yapılan çarşı düzenlemesi, Yenikapı Caddesi'nin Atatürk Caddesi olarak yenilenmesi, Cadde'nin bitiminde yapılan Karaalioğlu Parkı, Recep Peker Caddesi, Ali Çetinkaya Caddesi, Şarampol aksının düzenlenmesi kentin modernizasyonu için önemli adımlardır. 1940'lı yıllarda açılan Konyaaltı Caddesi ve paralelinde gelişen Bahçelievler semti, kentin batıdaki Konyaaltı Plajına doğru gelişimini hızlandırmıştır (Şekil-4.9) (Aydın, 2010)



Şekil 4. 9. Kent Merkezi Hava Fotoğrafları (Certel, 2019)

Cumhuriyet'in kuruluşundan 1950'lere kadar Antalya'da tarıma dayalı üretim yapılmaktadır. Tarımda makine kullanımı artması ile insan gücüne ihtiyaç azalmıştır. Bu dönemde Antalya'da sanayi alanında önemli gelişmeler yaşanmıştır. 1955 yılında temelleri atılan Antalya Pamuklu Dokuma Sanayii ve Kepez Elektrik Santrali, 1961

yılında işletmeye açılmıştır. 1957 yılında kurulan bir diğer fabrika ise Antalya Elektrometalurji Sanayii, Türkiye’de kurulan ilk karpit ve ferrokrom fabrikasıydı. Bu şirketler Antalya sanayisinde canlanma yaratmıştır (Çimrin, 2012b). 1960lı yıllarda Antalya’nın nüfusu yaklaşık 50.000 iken kırsaldan gelen yoğun göçlerle birlikte bu rakam 1975 yılında 130.000’e çıkmıştır (Çimrin, 2012a). Nüfusun hızla artmasından dolayı barınma ihtiyacını karşılayabilmek için büyük illerdeki apartmanlaşma modeli, Antalya için de yaygınlaşmıştır. 1964 yılında Antalya’nın ilk apartmanı Kaleiçi’nin yanında Işıklar mevkiinde ‘40 daireler’ inşa edilmiştir (Çimrin, 2012a). Bundan sonraki apartmanlaşma 1970’li yıllarda Güllük Caddesi üzerinde devam etmiştir. Aynı yıllarda Kepez Bölgesinde önceleri gecekondular olan kaçak yapılar, apartmanlaşmıştır. Fabrikaların yoğunlaştığı bölge olan Dokuma semti ve çevresinde parselasyon çalışmaları başlamış, gecekondular kültürü kentte arsa spekülasyonu yaratmıştır (Çimrin, 2012a). Bu dönemlerde başlayan apartmanlaşma kentte eski mahalle kültürünün ortadan kalkmasına neden olmuştur. 1960’lı yıllara kadar kontrollü bir yayılım gösteren Antalya, bu tarihten sonra pek çok büyük kentte olduğu gibi yoğun göç almış ve almaya devam etmektedir. Artan nüfusun barınma ihtiyacının karşılanması amacıyla 1960’lardan bu yana mevcut kent merkezinin yakın hinterlandı parselenerek imara açılmaktadır (Şekil-4. 10) (Aydın, 2010).

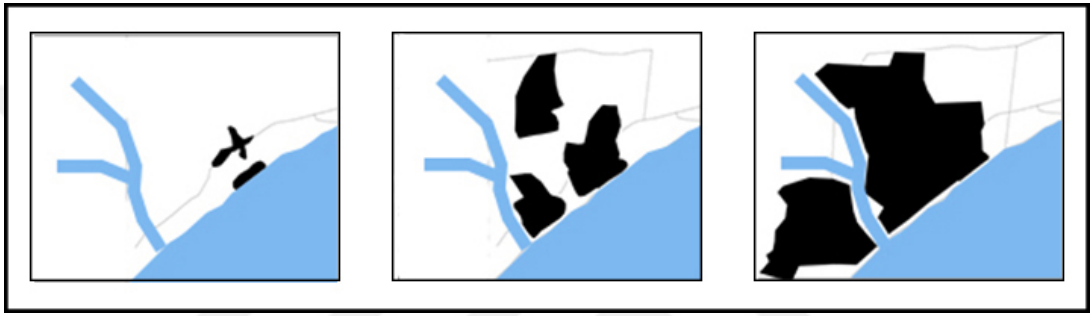


Şekil 4. 10. Antalya Gelişim Aşamaları (1923 / 1963 / 1980) (Certel, 2019)

(Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Ülkenin 1980 dönemiyle birlikte yaşadığı dönüşüm, beraberinde batı ve güney kıyılarında yapılaşma sürecinin başlamasına neden olmuştur (Şekil-4. 11). Kent, tarım

işlevini belli ölçüde kaybederek turizm işlevini kazanmış ve kentsel bölgeye dönüşmüştür. Merkezî yönetimin yatırımları ve hazırlanan büyük turizm kalkınma projeleri Antalya’da turizmin gelişmesinde ve şekillenmesinde önemli etkenler yaratmıştır. Ayrıca bu gelişmeler kent ekonomisini ve istihdam yapısını doğrudan etkilemiştir (Kahvecioğlu & Esengil, 2016). Turizm alanında yaşanan bu gelişmeler Antalya kıyılarını da etkileyerek kentte değişimlerin habercisi olmuştur. Kent merkezine yakınlığından dolayı Konyaaltı’da turizm işlevi kazanarak hızla büyüyen mekânlardan olmuştur (Şekil- 4. 12).



Şekil 4. 11. Konyaaltı Gelişim Aşamaları (1980 / 1990 / 2020) (Certel, 2019)
(Düzenleyen: Rabia Yıldırım)



Şekil 4. 12. Konyaaltı Doğudan Görünüş (1980 / 2020) (Url-17)

Konyaaltı 1950’lere kadar içinde iki çiftliğin bulunduğu ve tarım arazilerinden oluşan bir bölgedir. 1980’lere kadar Konyaaltı sahili 5 bölüme ayrılmaktadır. Şimdiki Dumlupınar Bulvarından Plaja inip sağa kıvrılan 1. Arapsuyu, biraz daha batısında 2. Arapsuyu, daha ileride Boğaçay ve Sarısu gelir. Eskiden sadece Konyaaltı varyantından 1. Arapsuyu’na kadar olan 1-2 kilometrelik bölüme Konyaaltı

denmektedir (Çimrin, 2012b). Antalya’da yazları, sıcaklığın yüksek olmasından dolayı insanlar yaylalara giderek, oralarda çadırlar kurup Eylül başında kentte geri dönmektedirler. 1950’lilere kadar böyle devam eden kent yaşamında yazları kent merkezinde dükkânların bile kapandığı görülmüştür. Yaz aylarında nüfusunu kentte tutmak isteyen yöneticiler Konyaaltı’na 1956 yılında tahta obalar inşa ettirmişlerdir (Şekil-4.13) (Çimrin, 2012b). Önceden de burada mevcut olan obalar, belediye tarafından modern hale getirilerek halkın yaylalar yerine buralara gelmeleri planlanmıştır. Suyu ve elektriği bulunan bu tahta oba evleri, iki oda bir mutfaktan oluşmaktadır (Gönüllü, 2010).



Şekil 4. 13. Konyaaltı Obaları (1976) (Çimrin, 2012b)

Konyaaltı obaları her sezon Belediye tarafından kiraya verilmektedir. Oba fiyatlarının fazla olması nedeniyle halkın bir kısmı Konyaaltı’nın batısında, 1. ve 2. Arapsuyu adı verilen yerdeki sahilde, o yörenin köylülerinden de yer kiralayarak denizden faydalanmışlardır. Düşük gelir gruplarının tercih ettiği bu obalar, hasırlardan yapılmıştır (Şekil-4.14) (Çimrin, 2012b).



Şekil 4. 14. Arapsuyu Obaları (1976) (Çimrin, 2012b)

Konyaaltı Obalarına ilgi arttıkça, Arapsuyu'na doğru yeni obalar eklenerek 1980'li yıllarda obaların sayıları 400'ü bulmuştur. Modernleşen ve turizm kenti haline gelen Antalya'da 1987 yılında sahildeki obalar yıkılmıştır (Çimrin, 2012b). Konyaaltı'na 2002 yılında yapılan Beach Park kıyıda rekreasyon alanı olarak açılmıştır. Çeşitli günübirlik tesisleri içinde barındırarak halka eğlence imkânları sunmuştur. Konyaaltı sahilinde böylelikle kıyı düzenlemeleri başlamıştır. Arapsuyu'ndan Limana doğru uzanan Atatürk Bulvarı üzerinde çok sayıda konaklama tesisleri yapılarak kent turizmüne katkıda bulunmuştur.

1994 yılında Konyaaltı Belediyesinin kurulması ile sahile ilişkin planlama çalışmaları hız kazanmıştır. Beach Park'ın devamı olan, Dumlupınar kavşağından Antalya Limanı'na kadar uzanan 5 km. uzunluktaki ikinci kısım da Baki Beach'ler olarak bilinen 24 adet işletme bulunmaktadır. İşletmelerin arasında halk plajları yer almaktadır. 1999-2007 yılları arasında plajları işleten Baki Grup'un Konyaaltı Belediyesi ile olan sözleşmesini Antalya Defterdarlığı, plajda protokole aykırı olan yapıların kaldırılmadığı gerekçesi ile feshetmiştir. Böylece Konyaaltı kıyı şeridini işletme hakkı Defterdarlığa geçmiştir. (Çal, 2014) 2012'de Baki Grubun sözleşmesinin bitmesinin ardından sahil Milli Emlak Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. Antalya Büyükşehir Belediyesi 2014 yılında Konyaaltı Plajının devrini alarak 7 bin şezlong, 3 bin 500 şemsiye, 30 tuvalet ve soyunma kabiniyle ücretsiz olarak halkın kullanımına sunmuştur (Url-2).

2004 yılında Konyaaltı Belediyesi tarafından serbest, ulusal ve tek aşamalı ‘Konyaaltı Belediyesi Kent Meydanı Kentsel Tasarım Fikir Proje Yarışması’ yapılmıştır. Yarışma konusu Konyaaltı Belediyesi sınırları içerisinde, batıda Sealife Otel, doğuda Petrol Ofisi Dolum Tesisleri eski alanı, kuzeyde konut alanları, güneyde sahil yolu ve Konyaaltı Plajı ile tanımlı 67.500 m2 alanın projelendirilmesidir (Url-18, 2020). 21 projenin katıldığı yarışmada Kerim Yaman’ın ekip başı olduğu grup ‘Akdeniz’e Kanca...’ temalı projeleri ile birinci olmuşlardır (Şekil-4.15).



Şekil 4. 15. Konyaaltı Kent Meydanı Yarışması 1. Proje (Url-19)

Projede, Akdeniz’den referans alarak oluşturulan meydan, meydanı biçimleyen ve yaşatan yaşam ve sanat aksları, aynı mimari dille meydana çıkan rekreatif faaliyetlerin çeşitliliğini sağlayan aktivite aksı tasarımı temel unsurlar olmuştur. Proje uygulanarak halkın kullanımına açılmıştır.

Konyaaltı sahili, tasarım, planlama ve kent ile ilişkisi yönlerinden uzun yıllar bütüncül bir yaklaşımla ele alınamamıştır. Konyaaltı, Beach Park ve limana kadar olan kıyıda inşa edilen mevcut tesisler zamanla işlevini kaybetmiştir. Yoğun ve hızlı trafiği ile Akdeniz Bulvarı, kıyı hattındaki turistik tesislerin ve kamuya açık alanların sahilden kopmasına neden olmuştur. Kuzeyde bulunan konut alanları ve sahilin ilişkisini koparmış, güvenli geçiş engel olmuştur. Söz konusu bulvarın kenarlarında otopark hizmeti verilmesi nedeniyle de yaya hareketi zorlaşmıştır.

Antalya Büyükşehir Belediyesi 2014 yılında serbest, ulusal ve tek aşamalı olarak “Antalya Büyükşehir Belediyesi Konyaaltı Sahili, Mimari ve Kıyı Düzenlemesi Fikir Proje Yarışması” açmıştır. Doğuda Atatürk Parkı (varyant ve Falezler de alanın sınırları içindedir), kuzeyde Atatürk Kültür Parkı, Su Otel, Minicity, Turizm tesisleri ve konut blokları, batıda Liman, güneyde Akdeniz yarışma alanının sınırlarını oluşturmuştur. Yarışma alanı yaklaşık 420.000 m² dir (Anonim, 2014). Yarışma sonucunda Özer Ürger Mimarlık’ın projesi uygulanmak üzere birinci seçilmiştir. Proje uygulanarak 2018 yılında kullanıma açılmıştır (Şekil- 4.16). Uygulanan proje ile Akdeniz Bulvarı’nın sahil ve yerleşim dokusunu bölen ayırıştırıcı hâkimiyeti azaltılmıştır. Kıyı ile kent dokusu arasında çeşitli rekreasyon alanları ile bağlantılar artırılmıştır.



Şekil 4. 16. Konyaaltı Kıyısı (2019) (Url-20)

Boğaçay Havzası da Konyaaltı’nda önemli bir kaynaktır. Konyaaltı kıyılarından denize dökülen nehir zaman zaman taşkınlara sebep olmuştur. Özellikle 2003 yılında çevresine ciddi hasarlar vererek sahildeki araç köprüsü de sel ile birlikte denize gitmiştir. 2016 yılına kadar çevresi atıl halde olan çayın projelendirilmesi yapılmıştır (Şekil-4.17). Boğaçay Projesi olarak kamuoyuna duyurulan projede nehir yatağı kazılarak deniz seviyesine indirilip deniz suyunun içeri alınması düşünülmüştür. Projesinin açıklaması ile birlikte bazı meslek odaları ve çevreciler tarafından çevreye olumsuz etkileri olacağı konusunda endişeler sık sık dile getirilmiştir. Projenin yeraltı sularını tuzlanması ve Konyaaltı sahil kumlarına zarar vereceğinin üstünde durulmuştur (Anonim, 2018).



Şekil 4. 17. Boğaçay Projesi Önerisi (Url-21)

5 etap olarak planlanan projenin ilk etabı rekreasyon ve peyzaj düzenlemeleri yapılarak 2018 yılında tamamlanıp kullanıma açılmıştır. Nehir yatağı kazılarak suyun toplandığı alanda zamanla yosunlaşmalar ve birikmeler meydana gelmektedir. Konyaaltı sahili oluşturan taşlarında denize ulaşamayıp bu çukurda birikmesi ile kıyı şeridi erozyona uğrayarak geri çekilmiştir.

Planlama Süreçleri

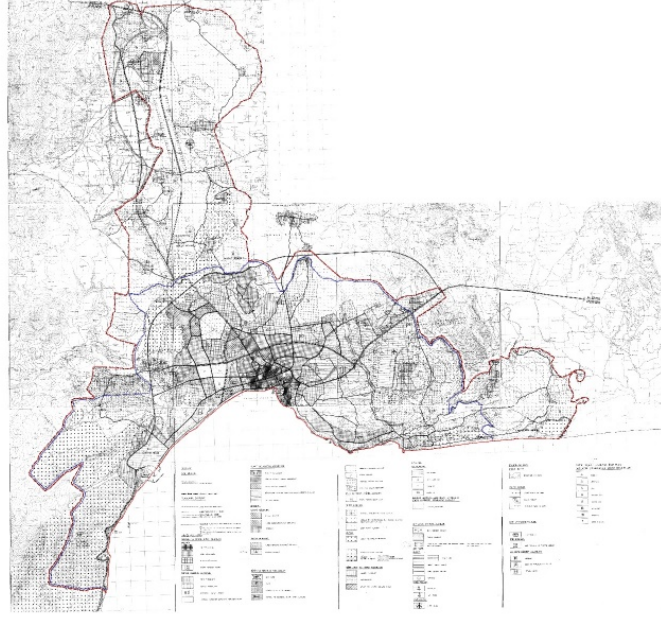
Antalya, ülkede 1950’lerde başlayan kentleşme ile yoğun nüfus artışına sahne olmuştur. Kent gelişimi eski bir yerleşim yeri olan Kaleiçi’nden başlayarak çevresindeki kent merkezi, batıda Konyaaltı sahil bandı, doğuda ise Lara sahil bandı boyunca doğrusal bir gelişim göstermiştir. Antalya’da ilk kent planlama çalışması 1955 yılında yarışma ile elde edilmiştir. Bu proje 1957 yılında İmar ve İskân Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. 1965 yılında yeni bir imar planına gereksinim duyulmuştur. İller Bankası 1969 yılında 1/5000 ölçekli planı hazırlamıştır. Ancak 1/1000 ölçekli uygulama planlarının yapımı, farklı kişiler tarafından 1978 yılında tamamlanmıştır (Şekil-4.18). Hazırlanan bu iki planda da kent gelişimi batıya kaydırılmış, Lara kıyı bandı doğal sit olarak belirlenerek bu bölgede yapılaşma sınırlı tutulmuştur. Hızlı gelişen sanayi alanları havaalanı çevresinde konumlandırılmıştır (Özer, 2009). Bu plan, kentin özgün yapısını göz ardı etmiş ve kent kimliğinde olumsuz gelişmelere sebep olmuştur. Günümüzdeki çarpık yapılaşmanın temelini oluşturan plan çalışmasında, kıyı kenti özellikleri dikkate alınmayarak tasarlanmıştır. Kıyı-kent ara

yüzünde özel mülkiyete olanak tanınmıştır. Yüksek katlı konutlarla kent kıyından koparılmıştır.



Şekil 4. 18. 1977 Yılı 1/25000 Nazım İmar Planı (ABB, 2019)

Antalya'nın 1977-1994 yıllarındaki gelişimini özel bir planlama bürosu yönlendirmiştir (Şekil-4.19). Bu büro öncelikle 1/ 5000 ölçekli Nazım İmar Planı çalışmalarını yapmıştır. Antalya Belediyesi Planlama Bürosu ile hazırlanan Nazım İmar Planı, 1979 yılında tamamlanarak 1980 yılında onanmıştır. Daha sonra 1/1000 uygulama imar planları hazırlanmıştır. 1994 yılına kadar bu nazım plan sınırlarında revizyon ve ilave planlar yapılarak kentleşme devam etmiştir (Manavoğlu, 2009).



Şekil 4. 19. Antalya İmar Planı (1987) (ABB, 2019)

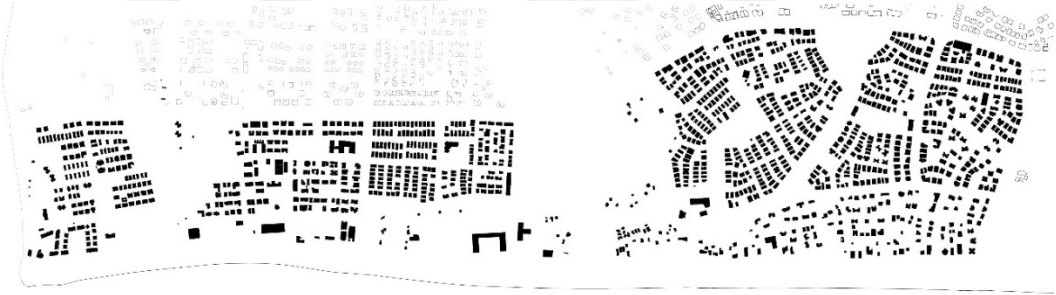
1980 yılından sonra hızlanan turizm yatırımlarının etkisiyle kentin sosyal, kültürel, mekânsal yapısında değişimler olmuştur. Bu yatırımlar kente ekonomik katkı sağlamasının yanında fiziksel çevrenin bozulmasına yol açmış ve doğal değerler, su kaynakları, yeşil alanlar, kıyılar üzerinde olumsuz etkileri olmuştur. 1986 yılında hızla gelişen ve büyüyen kent için 2005 yılında 1.000.000 nüfusu hedefleyen plan revizyonu yapılmıştır. 1990'lı yılların başlarına kadar Konyaaltı'nda sera ve narenciye bahçelerinin bulunduğu Arpasuyu ve Hurma köyleri bulunmaktadır. Bu köyler kent merkezinin batıya genişlemesiyle birlikte imara açılmıştır. Turizm yatırımlarının artması da kıyı bandında yapılaşmayı arttırmıştır. Artan nüfus yoğunluğu ve kentin sürekli genişlemesi nedeniyle Antalya, 1994 yılında büyükşehir olarak; Muratpaşa, Konyaaltı ve Kepez ilçelerine ayrılmıştır. Bu gelişmelerden dolayı 1994 yılında kenti yakın çevresiyle birlikte ele alan planlama çalışmaları yapılmıştır. Antalya'nın 1995-2015 yılları arasındaki gelişimini yönlendirecek imar planının yapımı işi, 1995 yılında bir özel planlama ofisi tarafından gerçekleştirilmiştir (Şekil-3.18). Plan 1996 yılında Büyükşehir Meclis kararı ile onanmıştır. Bu dönemde Antalya Kültür Merkezi, Cam Piramit Kongre Merkezi ve Konyaaltı kıyı düzenlemesinin hayata geçirilmesi kentin gelişmesinin kentsel mekâna yansımalarıdır (Manavoğlu, 2009).

4.3 Günümüzde Antalya-Konyaaltı'nda Kentsel Doku

4.3.1 Kentsel Doluluklar

-Yapı

Yapılar kentsel dolulukların temsilidir. Kentsel mekândaki dolulukları ve boşlukları görmek için şekil-zemin analizi yapılmaktadır. Analiz ile mekânların strüktürü, farklı büyüklük ve biçimdeki boşlukların birbiri ile olan ilişkileri ortaya çıkmaktadır. Konyaaltı'nda görülen boşluklar daha çok su ve yeşil alanlardan meydana gelmektedir. Kıyı bandında ise yapılaşma arka kısımlara oranla daha azdır. Yapılaşmanın yoğunlaştığı kısımlar genellikle konut bölgeleridir. Turizm ve ticaret amaçlı kullanılan bölgelerde yapılaşma daha az ve seyrek okunmaktadır. Kıyıda iri kütleli yapılar, oteller ve son dönemde hızla artan yüksek katlı konut siteleridir (Şekil-4.20).



Şekil 4. 20. Şekil-Zemin Analizi (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

-Parsel

Parseller kentsel mekânda bina ile yapı adası arası geçiş konumundadır. Parsel ve yapı arasındaki doluluk-boşluk ilişkisi kent dokusu oluşumunda etkilidir. Kıyı parselleri daha büyük ve adanın neredeyse tamamını kaplamaktadır. Kıyı arkasında ise parseller daha düzenli ve küçüktür (Şekil-4.21).



Şekil 4. 21. Parsel Dokusu (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

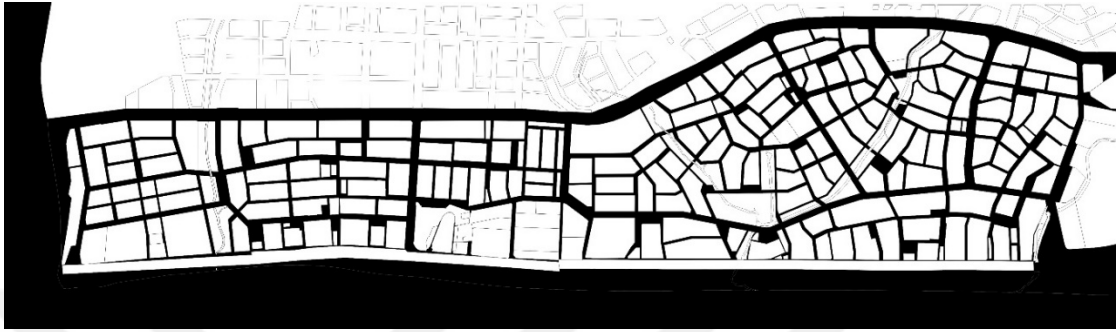
Konyaaltı bölgesinde parsel yapısı incelendiğinde kıyı arkası kısımlarda yapı parselin yarısını kaplamaktadır. Parselin boşluk kısımları bahçe ve otopark işlevleri için kullanılmaktadır. Kıyı bandındaki parseller turizm ve ticaret alanları şeklinde planlandığından daha geniş parseller bulunduğu görülmektedir. Kıyıya cephesi bulunan ön parsellerde ise daha çok büyük otel yapılarının konumlandığı, genellikle dikdörtgen biçimindeki bu parsellerin denize bakan kenarının manzaradan daha fazla yararlanma amacıyla daha uzun tutulduğu görülmektedir. Kıyıdan iç kesimlere doğru parsel yapısının değişmekte olduğu, daha küçük parsellerin yoğunlaştığı, parsel formlarının ise daha düzgün hale gelmeye başladığı görülmektedir (Tablo 3.1).

	BİNA / PARSEL			
KIYI				
KIYI ARKASI				

Tablo 3. 1. Bina / Parsel İlişkisi (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

-Yapı Adaları

Binayı ve parselleri içinde barındıran yapı adaları kentsel mekânda dolulukları temsil etmektedir. Farklı büyüklük ve biçimde olan bu adalar topoğrafya ile şekillenerek kentsel dolulukları tanımlar (Şekil-4.22)



Şekil 4. 22. Şekil-Zemin Analizi (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Kıyı kenarındaki yapı adaları turizm, ticaret ve toplu konut işlevlerinde kullanılmaktadır. Kıyıdaki yapı adaları iç kısımlardaki adalara oranla daha geniştir (Tablo 3.2).

	BİNA / YAPI ADASI			
KIYI				
KIYI ARKASI				

Tablo 3. 2. Bina / Yapı Adası (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

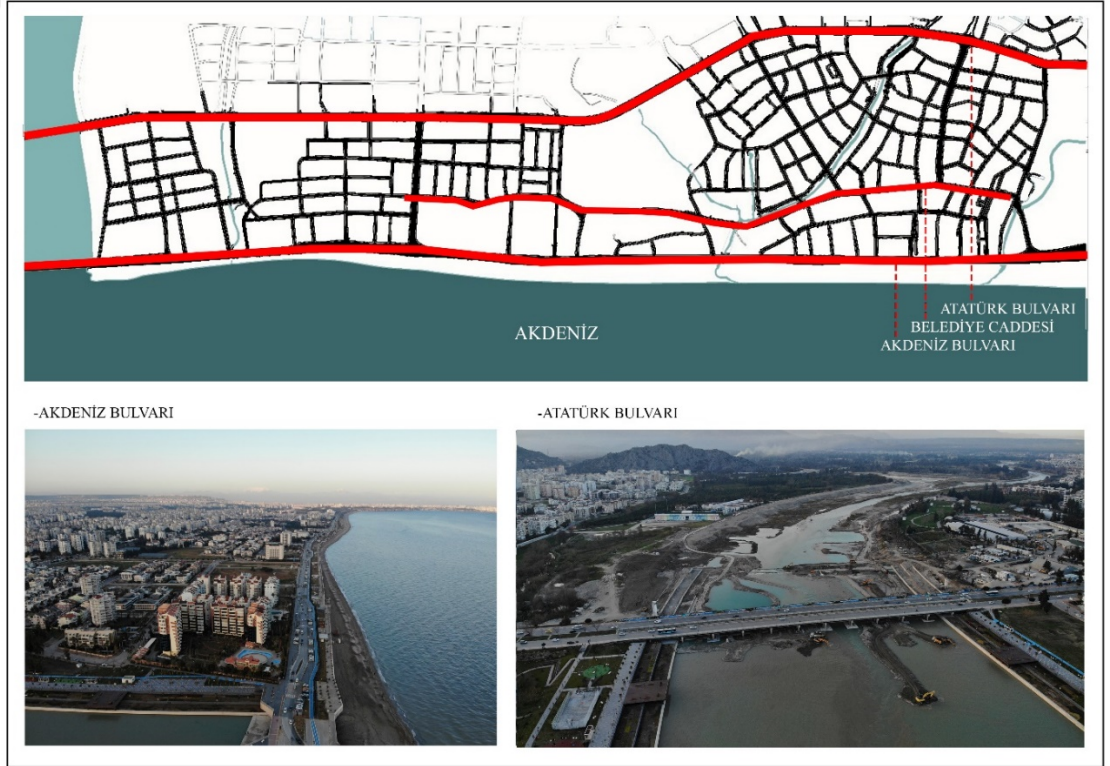
4.3.2 Kentsel Boşluklar

Yollar, kent dokusunun okunabilirliğini sağlayan fiziksel etmenlerden biridir. Kentte sokaklar, caddeler, yaya yolları, toplu taşıma yolları, demir yolları şeklinde bulunarak kentsel boşlukları oluşturmaktadırlar. Sürekliliği olan ve tanımlanabilen yollar güçlüdür ve kenti bir arada tutar. Konyaaltı kent dokusunda bulunan güçlü akslar belirlenerek karakterleri analiz edilmiştir.

Ana Akslar (Bulvar, Cadde)

Kıyıya paralel ana akslar;

Akdeniz Bulvarı, Atatürk Bulvarı, Belediye Caddesi (Şekil-4.23)



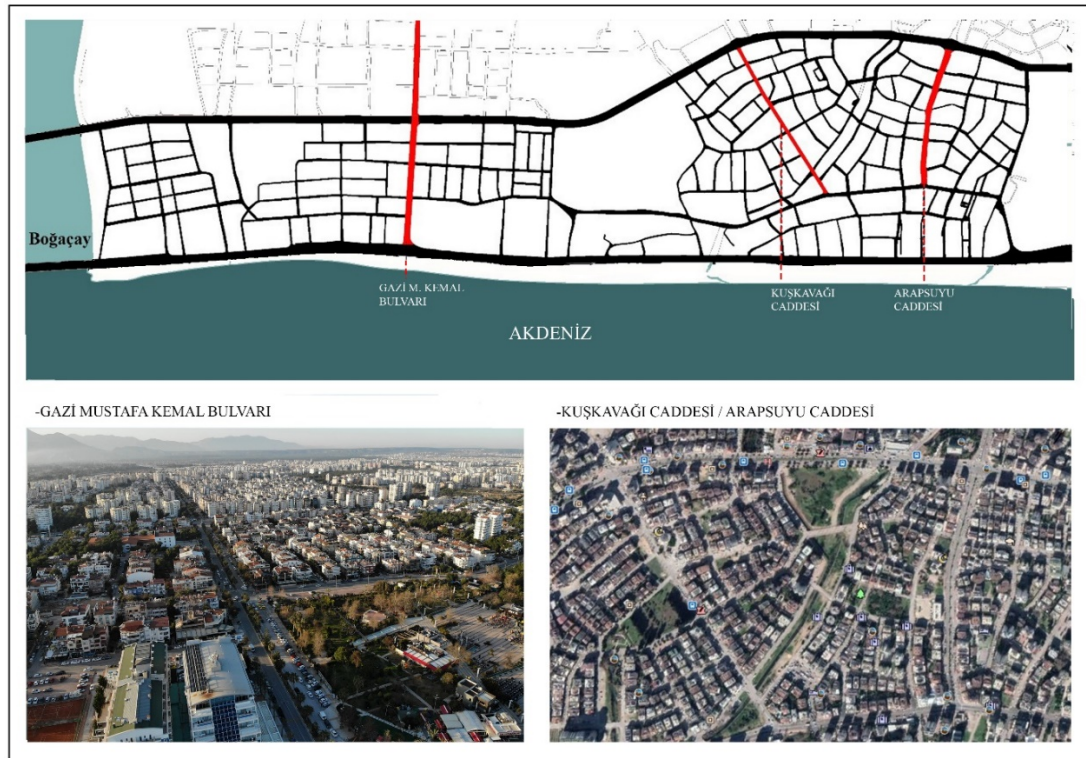
Şekil 4. 23. Kıyıya Paralel Ana Akslar (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Akdeniz Bulvarı, geçmişte Konyaaltı kent dokusu ile kıyıyı birbirinden koparan güçlü bir kentsel sınır olmuştur. Yoğun ve hızlı trafik akışı ile kıyı bandındaki turistik ve kamusal mekânların içe kapanarak sahilden kopmasına neden olmuştur. Bulvar kenarları otopark şeklinde düzenlendiğinden yaya trafiğini olumsuz etkilemiştir. Günümüze gelindiğinde ise 2018 yılında tamamlanan kıyı projesi ile birlikte daha çok

yaya ağırlıklı bir alan karşımıza çıkmaktadır. Mevcut trafik yoğunluğu düşürülmüş, hemzemin yüzeyde hız kesici önlemler alınmıştır. Araç yolu önceye göre daraltılarak bisiklet yolu, koşu yolu eklenmiştir. Akdeniz bulvarının güneyinde geniş rekreasyon alanları oluşturulmuştur. Akdeniz Bulvarı üstündeki yapılar daha çok turizm ve ticaret ağırlıklı olmakla birlikte bazı kısımlarda konutlar da bulunmaktadır. Bu yapılar yüksek katlıdır (6-11 kat) ve bu nedenle arkalarındaki alanların deniz ile olan görsel, fiziksel ve mekânsal ilişkilerini zedelenmektedir. Atatürk Bulvarı ise Akdeniz Bulvarının kuzeyindedir. Kıyı düzenlemesi kapsamında Akdeniz Bulvarının azaltılan trafik hacmi Atatürk Bulvarında yoğun trafiğe neden olmuştur. Atatürk Bulvarının sınırlarını oluşturan binalar ticaret ve konut fonksiyonlu binalardır. Kıyıya paralel ana akslardan üçüncüsü olan belediye caddesi ise diğer iki aksa göre daha zayıftır. Caddede yapılaşma yoğun olmamakla birlikte üzerindeki yapılarda turizm, ticaret ve konut fonksiyonları mevcuttur.

Kıyıya dik ana akslar;

Gazi Mustafa Kemal Caddesi, Kuşkağı Caddesi, Arapsuyu Caddesi (Şekil-4.24)



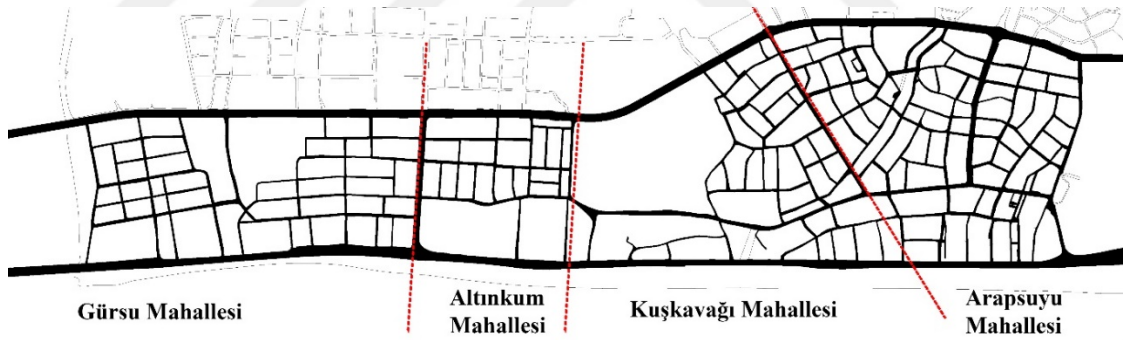
Şekil 4. 24. Kıyıya Dik Ana Akslar (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Kıyıya dik ana akslardan ilki olan Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, denize ulaşan tek ana akstır. Konut, ticaret ve turizm fonksiyonlu yapılar ile çevrelenir. Konyaaltı Kent Meydanı ile sonlanır. Kuşkavağı Caddesi ve Arapsuyu Caddesi ise kıyıya ulaşmamaktadır.

Birincil Ana aksların kesişimi olan kavşaklar, Konyaaltı için düğüm noktalarını oluşturmaktadır. Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nın Akdeniz Bulvarı'na yani kıyıya ulaştığı nokta, kıyı ile kent dokusu arasındaki etkileşimin en yoğun olduğu kavşaklardır. Atatürk Bulvarı ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nın kesişimi olan bir diğer kavşakta ise yoğun araç ve yaya trafiği görülmektedir.

İkincil Akslar (Sokaklar)

Ana aksların dışında kalan yollar ise ikincil akslar olan sokaklardır. Kıyıya dik planlanan sokaklar ile denizden gelen hava akımı kentin iç taraflarına kadar nüfuz edebilir (Şekil-4.25).



Şekil 4. 25. Sokak Dokusu (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Akdeniz Bulvarı ve Atatürk Bulvarı arasında kalan alanda sokak dokusu organik ve ızgara doku olarak iki farklı şekilde oluşmuştur. Kent merkezinden genişleyerek geldiğinde Arapsuyu ve Kuşkavağı mahalleleri, ilçenin ilk yapılaşan alanlarıdır. Bu kısımlarda sokaklar organik dokuda gelişmiştir. Altinkum ve Gürsu Mahallelerinde hala yapılaşma devam etmektedir ve buralarda sokaklar kıyıya dik inmektedir.

-Meydanlar

Meydanlar, kent dokusundaki bir diğer boşluk elemanlarıdır ve aynı zamanda düğüm noktaları olarak görülmektedir. Kent okunabilirliğini arttıran meydanlar, binalar ve meydanı tanımlayan diğer unsurlarla önem kazanır. Kıyıda insanların en çok yoğunlaştığı Konyaaltı Kent Meydanı, kent dokusunda önemli bir boşluktur (Şekil-4.26). Kent dokusu içinde yeşil alan oluşturur ve içinde barındırdığı toplanma mekânları ile kentlilerin odağı durumundadır. Meydan öncelikle Akdeniz Bulvarı, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ve Belediye Caddesi ile sınırlandırılır. Tanımlanması için gereken üçüncü boyuttaki elemanlar ise yollardan sonra gelen binalardır. Güney tarafından Akdeniz’e açılan meydan, kademe kademe yükseltilerek deniz ile ilişkisi güçlendirilmektedir.



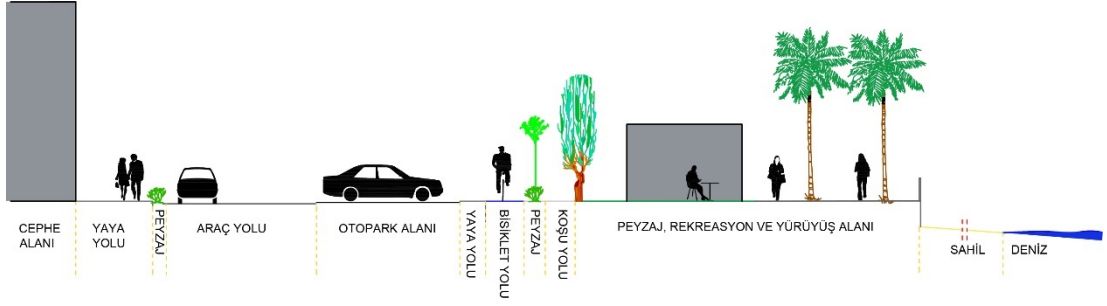
Şekil 4. 26. Konyaaltı Kent Meydanı (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

-Yeşil Alanlar

Yeşil alanlar kent dokusundaki bir diğer boşluklardır. Konyaaltı'nda kent yaşamını kırsal alan ile kesintiye sokan iki büyük yeşil alan bulunmaktadır. Bu alanlar, içinden geçen akarsular ve çevresindeki maki bitki örtüsü ile şekillenmektedir. Kent dokusunda büyük boşluklar olarak okunmaktadır (Şekil-4.27).



Şekil 4. 27. Yeşil Alanlar (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)



Şekil 4. 29. Sahil Yaşam Alanları (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Erişim ve Bağlantı

Hareket (Yollar, Ulaşım)

Akdeniz Bulvarına paralel uzanan Konyaaltı sahili araç trafiğinin azaltılması ve yavaşlatılması ile alana yaya erişimi kolaylaştırmıştır. Araçlara duraklama alanı sunan, bulvar kenarlarına yapılan otoparklar sayesinde alana araç ile de erişim sağlanmaktadır. (Şekil 4.30). Alanda mevcut olan kesintisiz bisiklet yolu, kıyıda bir diğer ulaşım sistemidir. Bisiklet yoluna paralel sportif amaçla kullanılan koşu yolu da bulunmaktadır.



Şekil 4. 30 Sahilde Erişim
(Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

Suya Fiziksel ve Görsel Erişim

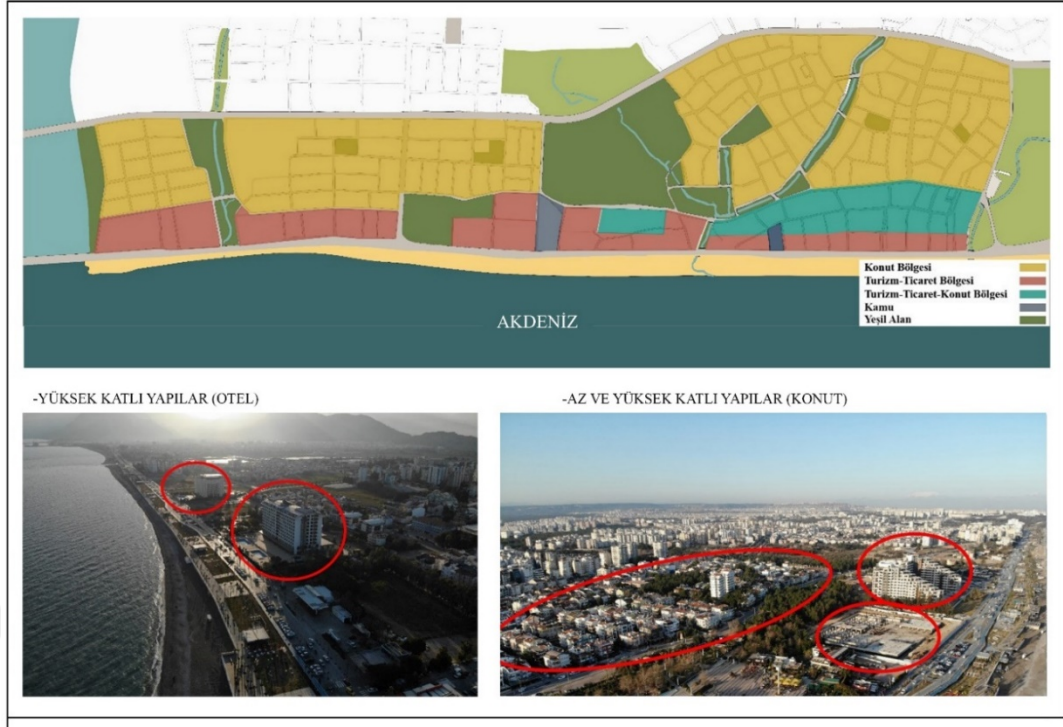
Kıyı boyunca bazı kısımlar ile deniz seviyesi arasında kot farkları bulunmaktadır. Sahile erişim bu noktalarda merdivenler, rampalar ya da amfilerle çözülmüştür. Kumsala yazın konulan şezlong ve şemsiyeler ile suyla olan fiziksel etkileşim daha da artmaktadır. Görsel erişimin kesilmediği kıyıda fiziksel erişim de kolaylıkla sağlanmaktadır (Şekil-4.31).



Şekil 4. 31. Suya Görsel Temas (Url-20)

Kullanım ve Etkinlik

Kıyı şeridinde bulunan ve sahile cephe oluşturan yapılar turizm ve ticaret amaçlı kullanılmaktadır. Kıyı şeridi arkasındaki yapılar da ise konut kullanımı yoğunluktadır. Kıyı şeridinde bir adet kamu binası bulunmaktadır. Diğer binalar restoran, cafe ve konaklama kullanımları ile ön plana çıkmaktadır. Kıyı şeridinde henüz yapılaşmamış, boş arazilerde yer almaktadır ve buralarda portakal ağaçları mevcuttur.



Şekil 4.32 K1y1 ve Ardı Alan Kullanımları (Düzenleyen: Rabia Yıldırım)

K1y1 şeridinde bulunan alanlar ise karma kullanım ve yeşil alanlar şeklinde ikiye ayrılmıştır.

Karma Kullanım

Konyaaltı sahili rekreasyon, kültür, eğlence ve spor alanları ile farklı kullanıcı profillerine hitap ederek işlev zenginliği sunmaktadır. Alan çok sayıda aktiviteye ev sahipliği yaparken kent ölçeğinde bu mekânları belirli bir düzen içerisinde dağıtmaktadır (Şekil 4.33).



Şekil 4.33 . Sahil Karma Kullanım Alanları (Rabia Yıldırım Arşivi)

Yeşil Alan ve Su

Yeşil alanda üst ölçekte kentteki diğer yeşil dokular ile süreklilik sağlanmaktadır. Beach parktan başlayan yeşil doku kıyı ile birlikte limana kadar uzanmaktadır. Sıcak iklim bitkilerinden olan Palmiye ağaçları kıyı boyunca dizilmiştir (Şekil-4.34). Su ögesi ise daha çok çocukların oyun alanı olarak karşımıza çıkar, yerde açılan küçük deliklerden belli aralıklarla sular yükselir.



Şekil 4. 34. Sahil Yeşil Doku (Url-20)

Konfor ve İmaj

Şehir Blokları- Geçirgenlik

Kıyıya uygulanan proje ile birlikte artan yoğunluk yakın çevrenin dokusunu da etkilemektedir. Kıyı bandını sınırlayan yapı adalarında, kıyıdaki dönüşüme uygun bir biçimlenme beklenmektedir. Yola mesafeli, ayırık nizama dayalı ada/yapı tipolojisi mevcut olmakla birlikte kıyıdaki yoğunluğun bu tipolojiyi değiştirmesi mümkündür.

Simgesel Yapı ve Görsel Uyarım

Kıyı alanında görsellik sunan simgesel yapı sayılabilecek beyaz kırıklı beton sütunlar estetik algının oluşmasını sağlamaktadır (Şekil 4.35).



Şekil 4. 35 Sahilde Simge Yapılar (Url-20)

Peyzaj ve Kent Mobilyaları

Kentsel peyzaj elemanları farklı işlevde modüler olarak görülmektedir. Oturma ve uzanma imkânı veren kentsel mobilyalar, gölgelikler, aktivite alanları, su ve bitkisel peyzaj öğeleri sert, yarı sert ve yumuşak zeminlerle birleştirilmiştir (Şekil 4.36).



Şekil 4. 36. Sahil Kent Mobilyaları (Url-20)

Sosyalleşme

İnsan Ölçeği ve Kamusal Alan

Kıyıda odak alanları yaratılarak toplanma mekânları oluşturulmuştur. Dikey bağlantı güzergâhında farklı fiziksel tasarım kurguları ile sistemli tipolojik farklılaşma sağlanmaktadır (Şekil 4.37).



Şekil 4. 37. Sahil Amfi (Url-20)

Boğaçay ise Akdeniz’e göre daha zayıf bir sınır ögesidir. Fiziksel bir sınır olmasına rağmen karada görsel sınır oluşturmamaktadır. Nehir üzerindeki iki adet köprü ile araç ve yaya erişimi kısmi de olsa devam etmektedir. Geçmişte sel ve baskınların yaşandığı nehrin, günümüzde iki kıyısı da düzenlenerek rekreasyon alanı olarak

kullanılmaktadır. Konyaaltı sahilinde yapılan düzenlemeler, Boğaçay kıyılarında benzer şekilde bir bütün olarak uygulanarak kullanıma açılmıştır.

4.5 Bölüm Sonucu

Antikçağdan günümüze kadar gelen sürede Antalya'nın kent dokusu incelenerek kıyı ile olan etkileşimi tespit edilmiştir. Falezlerin üstünde kurulan kent kıyıdan gelecek tehlikelere karşı surla çevrelenmiştir. Liman kentin gelişimi açısından ön plana çıkmaktadır. Tarihi kent dokusu eğimli arazi koşulları ve denizden gelen rüzgarlar nedeniyle organik dokuda gelişmiştir. Tarih boyunca pek çok medeniyete ev sahipliği yapan kent, mevcut kurulu kente eklenerek yayılmıştır.

Suyun kent dokusundaki rolünün incelendiği çalışmada seçilen Antalya-Konyaaltı bölgesi detaylı bir şekilde incelenmiştir. Kent falezlerin üzerinde kıyıdan bağımsız bir şekilde gelişmiştir. Kentin 1950'lerdeki sanayi yatırımları ile birlikte nüfus hızla artmıştır. Tarımda makineleşmenin ardından kırsalda yaşayan pek çok insan Antalya kent merkezine göç etmiştir. Fabrika bölgeleri olarak kent yerleşiminin kuzeyi belirlenmiş ve kent iç kısımlara doğru genişlemiştir. Kıyılarda bu dönemde tarım yapılmaktadır. 1980'lere gelindiğinde ise kıyılarının turizm potansiyeli ön plana çıkmıştır. Kıyılarda turizm için çeşitli tesisler ve konaklama yapıları yükselmeye başlamıştır. Hızla göç almaya devam kent, kıyılar boyunca genişlemeye başlamıştır. Falezlerin bittiği ve sahillerin başladığı Konyaaltı bu dönemde yapılaşmaya başlamıştır. Kentin kıyı ile temas ettiği Konyaaltı kıyıları turizm yatırımları ile birlikte kentleşerek gelişmeye devam etmektedir. 1980 sonrası Konyaaltı kıyılarında yapılaşma ilk olarak Arapsuyu mahallesinden başlayarak batıya doğru kıyı boyunca lineer bir gelişim göstermiştir. Çalışmada Konyaaltı kıyı bandında seçilen çalışma alanı analiz edilmiştir. Alandaki Arapsuyu ve Kuşkavağı mahalleri bölgede yapılaşmaya başlayan ilk alanlardır ve organik kent formunda gelişmişlerdir. Buralardan sonra gelişen Gürsu ve Altinkum mahalleleri ise ızgara plan dokusunda gelişmiştir. Kıyı bandının ön cephesinde görülen yüksek katlı konaklama tesisleri ise arka planda kalan az katlı kent dokusu ile denizin temasını kesmektedir. Son yıllarda başlayan projeler ile birlikte otel yapılarının yanı sıra yüksek katlı ve iri kütleli konut

siteleri de kıyıya bir duvar örerak kent-kıyı etkileşimini azaltmaktadır. Kentsel doluluklar incelendiğinde kıyı ve kıyı arkası yapılaşma arasında farklar ortaya çıkmıştır. Kıyı daha geniş parsellere ayrılırken, kıyı arkası daha küçük ve nizami parsellere ayrılmıştır. Yapıların, parsellere ve yapı adalarına oranları incelendiğinde ise kıyı arkası alanlar daha düzenli bir doku ortaya koyarken, kıyıdaki alanlar ise pek çok farklı orandadır.

Kent dokusundaki boşlukları oluşturan yollar, meydanlar incelendiğinde ise organik dokuda caddeler denize ulaşamazken ızgara kent dokusunda sokaklar ve caddeler denize ulaşmaktadır. Izgara kent dokusunda denizden gelen hava akımı kent dokusunda iç kısımlara ulaşmaktadır. Konyaaltı Kent Meydanı ise sahilin hemen yanında bir cephesi denize açılmaktadır. Kent için önemli düğüm noktalarındandır. Bölgede ki diğerk boşluklar ise atıl haldeki yeşil alan dokularıdır. İçinden nehir geçen bu iki alanın imar planları yapılmış fakat yapılaşmamıştır.

Konyaaltı bölgesi için Akdeniz ve Boğaçay önemli bir sınır oluşturmaktadır. Boğaçay Havzası kent dokusunu kesmektedir. Konyaaltı sahilinde ise günümüze gelene kadar olan süreçte kıyıdaki karayolu ile kent-kıyı etkileşimini azaltmıştır. Kıyıdaki karayolunun, Konyaaltı sahilinde kent-kıyı etkileşimini azaltan bir bariyer etkisi yaratmakta olduğu görölmektedir. Fakat Sahil Antalya Yaşam Alanı projesi ile trafik yoğunluğu düşürölmüş ve yaya odaklı bir alana dönüşmüştür. Kıyıda düzenlenen rekreasyon alanları ile birlikte kent dokusu ile kıyı arasındaki etkileşim arttırılmıştır.

5. SONUÇ

Bu çalışmada suyun, kent formu üzerindeki etkisine ilişkin bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Kıyının, kentteki fiziksel dokunun biçimlenmesine etkisi ve günümüzde ise kentle ilişkisinin kesildiğinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Kıyı kentlerinde kentsel mekânı anlamak için kentsel doluluklar ve boşluklar belirlenerek kentin fiziksek yapısı anlaşılmaya çalışılmıştır. Fiziksel okumanın yanı sıra kentsel kıyılarına ayrılan çalışma alanı ile kentsel mekânın, yer olarak da değerkendirilmesi

hedeflenmiştir. Tüm bu analizlerin sonucunda Konyaaltı'nda yüksek katlı yapıların arttığı ve kıyı-kent arası etkileşimin azaldığı görülerek hipotezimiz doğrulanmıştır. Turizm olgusunun ön plana çıktığı kentin kıyıları, yüksek katlı otel yapıları ile doldurulmuştur. Bu yapıların arkasında kalan ve daha az katlı konut yapıları ise kıyıdan koparılmıştır.

Tez kapsamında medeniyetlerin oluşumu ve gelişiminde suyun önemli bir rol oynadığı görülmüştür. Kentlerin tarihsel gelişimleri incelendiğinde, suyun kentle ilişkisinin her zaman güçlü olduğu, ancak değişen işlevlere bağlı olarak zaman içinde söz konusu ilişkinin niteliğinin dönüştüğü görülmektedir. Suyun geçmişten bu yana kentlerin biçimlenmesi üzerindeki etkilerinin incelendiği bu çalışmada, ilk çağlardan bu yana suyun kentler için önemli bir girdi olduğu görülmüştür. Kentlerin gelişim sürecinde geçirdikleri ticari, toplumsal ve ekonomik dönüşümlere bağlı olarak su ile olan ilişkileri de değişmiştir. Örneğin, Antik çağlarda nehir çevresinde kurulmuş kentlerde verimli araziler, tarım amacıyla kullanılırken; deniz kıyısındaki kentler de ise kıyı, deniz ticareti için uygun olduğundan ticari işlevlerde kullanıldığı görülmüştür.

Orta çağ kentleri ise, genellikle savunma amacıyla inşa edilmiş surlar içinde gelişmiş olup su ile ilişkilerinin sınırlayıcı ve tanımlayıcı olduğu görülmektedir. Kentlerin gelişimlerine paralel olarak savunma ihtiyaçları artmıştır. Savunmayı güçlendirmek için surlar yenilenmiş, ihtiyaçlar doğrultusunda yeni surlar yapılmıştır. Kent genişledikçe çevresine tekrar surlar örülerek kontrol altında tutulmuştur. Bu durum kentlerin içe dönük ve kompakt bir yapıda olmasına neden olmuştur. Surla çevrili Ortaçağ da kent ile su kıyılarının fiziksel teması limanlar olmuştur. İnsanlar ticaret faaliyetlerini, limanlar ve sur dışına kurulan pazar bölgelerinde yapmışlardır. Liman kentleri ön plana çıkmış ve bu kentler suyun sağladığı zenginlikler ile hızla büyümüştür. 19. yüzyılda yaşanan Sanayi Devrimi ile birlikte su kıyıları endüstrileşme alanları olarak görülmüştür. Kıyılarda liman ve depo alanları ön plana çıkarak kent yaşamının kıyı ile bağını koparmıştır. Kent şemasında tren yolları baskın hale gelmiştir. Hızlı nüfus artışı ve göçler ile kentler kısa sürede büyümüştür. Sanayi bölgelerinin çevrelerinde çöküntü alanları oluşmaya başlamıştır.

Gelişen teknoloji ile birlikte ticaretle daha büyük gemiler ve konteynır taşıma sistemleri ortaya çıkmıştır. Bu gemiler daha derin limanlara ihtiyaç duymuştur ve bunu karşılayamayan Ortaçağ kentlerinin kıyıları kullanılamaz hale gelmiştir. 20. yüzyılda ise otomobilin icadı ile birlikte kent şemasındaki baskın tren yolları yerini karayollarına bırakmıştır. Günümüze gelindiğinde kıyılarda kentsel dönüşüm çalışmaları başlamış ve kullanılamaz haldeki endüstri alanları dönüştürülmüştür. Küreselleşen dünyada ise kıyı alanları kentlerin farklılaşması ve marka değeri kazanması amacıyla dönüştürülerek konut, rekreasyon, turizm, kültürel işlevler gibi kullanımlarla zenginleştirilmiştir. Kentlerin birbirleriyle rekabet içine girmeleri amaçlanmakta, dönüşümler yoluyla yaratılan mekânsal düzenlemeler de küreselleşme sürecinin mekandaki yansımalarını oluşturmaktadır. Turizm olgusunun ön plana çıktığı ülkemizin kıyılarında ise bu durum betonlaşmayı beraberinde getirmiştir. Yüksek katlı otel yapıları, ikincil konutlardaki artışlar kıyıların kent ile olan temasını kesmiştir.

Kıyının kentsel mekandaki rolünün belirlenmesi için ülkenin turizm kenti, Antalya ele alınmıştır. Çalışma alanı seçilen Antalya ilinin Konyaaltı ilçesi incelenmiştir. Kent falezlerin üzerinde kıyıdan bağımsız bir şekilde gelişmiştir. Kentin 1950'lerdeki sanayi yatırımları ile birlikte nüfusu hızla artmıştır. Tarımda makineleşmenin ardından kırsalda yaşayan pek çok insan Antalya kent merkezine göç etmiştir. Fabrika bölgeleri olarak belirlenen kent yerleşiminin kuzeyi, yapılaşmanın kıyıdan iç kısımlara doğru genişlemesine neden olmuştur. Bu dönemde kıyılarda bulunan arazilerde tarım yapılmaktadır. 1980'lere gelindiğinde ise kıyıların turizm potansiyeli ön plana çıkmıştır. Yapılan yatırımlar ile kıyılarda turizm için çeşitli tesisler ve konaklama yapıları yükselmeye başlamıştır. Hızla göç almaya devam kent, kıyılar boyunca genişlemeye başlamıştır. Falezlerin bittiği ve sahillerin başladığı Konyaaltı bu dönemde yapılaşmaya başlamıştır. Kentin kıyı ile temas ettiği Konyaaltı kıyıları turizm yatırımları ile birlikte kentleşerek gelişmeye devam etmektedir. 1980 sonrası Konyaaltı kıyılarında yapılaşma ilk olarak Arapsuyu mahallesinden başlayarak batıya doğru kıyı boyunca lineer bir gelişim göstermiştir. Kıyı bandının ön cephesinde görülen yüksek katlı konaklama tesisleri, arka planda kalan az katlı kent dokusu ile denizin temasını kesmektedir. Son yıllarda başlayan projeler ile birlikte otel yapılarının yanı sıra yüksek katlı ve geniş kütleli konut siteleri de kıyıya bir duvar

örerek kent-kıyı etkileşimini azaltmaktadır. Kentsel doluluklar incelendiğinde kıyı ve kıyı arkası yapılaşma arasında farklar ortaya çıkmıştır. Kıyı daha geniş parsellere ayrılırken, kıyı arkası daha küçük ve nizami parsellere ayrılmıştır. Yapıların, parsellere ve yapı adalarına oranları incelendiğinde ise kıyı arkası alanlar daha düzenli bir doku karakteri ortaya koyarken, kıyıdaki alanların pek çok farklı oranda olduğu saptanmıştır.

Kent dokusundaki boşlukları oluşturan bağlantı yolları ve meydanlar incelendiğinde, organik dokudaki caddelerin denize ulaşamadığı, ızgara kent dokusundaki sokakların ve caddelerin ise doğrudan denize ulaştığı görülmüştür. Izgara kent dokusunda denizden gelen hava akımı kent dokusundaki boşluklardan sızarak iç kısımlara ulaşmaktadır. Kent için önemli düğüm noktalarından olan Konyaaltı Kent Meydanı ise kıyıya paralel konumlanmakta, bir cephesi ile denize açılmaktadır. Bölgedeki diğer boşluklar kullanılmayan yeşil alan dokularıdır. Bu alanların imar planları yapılmış fakat henüz uygulanmamıştır.

Konyaaltı bölgesi için Akdeniz ve kent dokusunu fiziksel olarak kesintiye uğratan Boğaçay Havzası önemli bir sınır oluşturmaktadır. Konyaaltı sahilinde ise günümüze kadar olan süreçte kıyı kesimindeki karayolu düzenlemesi ile kent-kıyı etkileşimi zayıflatılmıştır. Antalya Büyükşehir Belediyesi Konyaaltı Sahili Mimari ve Kıyı Düzenlemesi Fikir Projesi Yarışmasında ödül alan projenin uygulanması sonrasında bölgedeki trafik yoğunluğu düşürülmüş ve yaya odaklı bir alana dönüşmüştür. Kıyıda düzenlenen rekreasyon alanları ile birlikte kent dokusu ile kıyı arasındaki etkileşim artırılmıştır.

Sanayi devrimi sonrasında günümüze kadar devam eden süreçte başta Avrupa ve Amerika kentleri olmak üzere küreselleşme ve sürdürülebilirlik kavramlarına uygun olarak yeniden yapılandırılmıştır. Bu bağlamda kıyı kentlerinde yaşanan değişimin odağında kentsel mekân kullanımı, gelişime paralel olarak kullanım ve işlev olarak çıkmaza girmiştir. Turizm olgusunun ön plana çıktığı bu dönemde kıyıları buna göre şekillenmiştir. Gelişmekte olan ülke olarak Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımadaı tanımlayan coğrafyası ve zengin su kaynaklarıyla önemli bir jeopolitik

konuma sahiptir. Özellikle İstanbul, İzmir ve Antalya gibi kıyı potansiyeli yüksek olan kentlerin, günümüz kentleşme anlayışı çerçevesinde yeniden yorumlanabilir, dönüştürülebilir ve buna bağlı olarak kentsel mekâna olumlu katkı sağlayacak fırsat alanlarına sahip oldukları söylenebilir. Antalya ve benzeri karakteristik özelliklere sahip kentlerimizde ise söz konusu olabilecek değişim ve dönüşüm süreçlerinin doğru ve etkin bir biçimde yönlendirilmesi gerekmektedir. Turizm ile ön plana çıkan kentte kıyının kentsel mekânın biçimlenmesine etkileri fırsata çevrilmelidir.



6.KAYNAKÇA

ABB, Antalya Büyükşehir Belediyesi Plan Proje Şube Müdürlüğü, 2019.

Akı, A. ve Erdönmez M.E. (2005) “Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri”, Megaron, YTÜ Dergisi, 1(1): 67–87.

Alexander, C. A Pattern Language. New York: Oxford University Press, 1977.

Anonim. TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası Boğaçay Projesi Değerlendirme Raporu. Ankara: Jeoloji Mühendisleri Odası, 2018.

AKTÜRE, S. 17. Yüzyıl Başından 18. Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehrsel Yapının Değişme Süreci, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Dergisi cilt:1, sayı:1, 1975

Aydın, E. Ö. Cumhuriyet'in Kentteki Etkileri. Düünden Bugüne Antalya, s. s200-204, Antalya: İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, 2010.

Bacon, E. Design of Cities. Newyork: Penguin Books,1974.

Bertsch, H. The key elements to successful waterfront design. Real Estate Weekly, 54 (39). 2008.

Bilgin, İ., & Erkol, İ. Liman kentleri: Amsterdam, Barcelona, Hamburg: Metropol ve Mimarlık III. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2012.

Braudel, F. Akdeniz: Mekân, Tarih, İnsanlar ve Miras. İstanbul: Metis Yayıncılık, 2007.

Burak, S. Kıyı Kavramı- Planlama İlkeleri-Kullanım İlkeleri. Kıyı Sempozyumu (s. s. 183- 194). İstanbul: Mimarlar Odası, İstanbul Büyükkent Şubesi, 2009.

Certel, Yavuz Bahadır. Cumhuriyetin İlanından Günümüze Antalya'nın Kentsel Gelişiminin İncelenmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilimdalı. Isparta, 2019, s.187. (Yüksek Lisans Tezi)

Crosby, T. Architecture:City Sense. Newyork:Reinhold publishing Corporation, 1965

Çelik, Z. 19. yüzyılda Osmanlı Başkenti, Değişen İstanbul. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.

Çimrin, H. Bir Zamanlar Antalya; Tarih, Gözlem ve Anılar (Cilt 1). Antalya: Antalya

Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, 2012a.

Çimrin, H. Bir Zamanlar Antalya; Tarih, Gözlem ve Anılar (Cilt 2). Antalya: Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, 2012b.

Duman, N., & Çiçek, İ. Erçek Gölü Havzasının Jeomorfolojisi ve Gölün Oluşumu. Uluslararası Sosyal Araştırmalar dergisi, 2012.

Duru, B. Kıyı Politikası. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı, 2003.

Erdoğan, Zeynep. Kıyı Alanlarının Yeniden Geliştirilmesinde Turizmin Rolü: Galataport Örneğinde Yapılabilirlik Analizi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Anabilimdalı. İstanbul, 2006, s.108. (Yüksek Lisan tezi)

Erkök, Fatma. Kentsel Bileşenleri ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul'un Özel ve Nesnel Değerlendirmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul, 2002, s.210. (Doktora Tezi)

Ferek, E., Kıyı Alanlarının Planlanmasında Kentsel Tasarım Rehberinin Rolü: Muğla-

Akyaka Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir, 2016, (Yüksek Lisans Tezi)

Feriotto, Marianna. The Regeneration of London's Docklands: New riverside Renaissance or catalyst for social conflict Padova Üniversitesi, Tarih, Coğrafya ve Antik Bilimler Bölümü. İtalya, Padova, 2015, s.118. (Yüksek Lisans Tezi)

Fisher, B. Waterfront Design. In: ULI-the Urban Land Institution, Editor, Remaking the Urban Waterfront, ULI-the Urban Land Institution, Washingto, D.C. 2004.

Gallion, A., & Eisner, S.The Urban Pattern; City planing and design. London: Van Nostrand Reinhold Company, 1983.

Gönüllü, A. R. Cumhuriyet Döneminde Antalya. İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2010.

Güller, C., & Ünlü, C. Power Reflection on the Cities Through City Planning and Architecture. Sosyal Bilimler: Yeni Bir Başlangıç (s. s. 44-51). Prag: Dobra knjiga d.o.o. Sarajevo, 2016.

Güzer, Belemir. Antakya ve Boston Kentleri Örneğinde Kentsel Açık Alan Tipolojilerinin Dönüşümünün İrdelenmesi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Ankara, 2007, s.100. (Yüksek Lisans Tezi)

Hazar, Dalya. Kentsel Planlama ve Tasarım Süreçlerinde Kentsel Kuşak Alanları: İstanbul ve Barselona Kentleri Karşılaştırmalı Değerlendirmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Kentsel Tasarım Programı. İstanbul, 2012, s.162. (Yüksek Lisans Tezi)

Hattapoğlu, Mehmet Zeyat. Su olgusunun Yerleşmeler Evrimindeki Yeri ve Günümüzde Bir Kentsel Tasarım Elemanı Olarak Yeniden Yorumlanması. Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Anabilim Dalı. İstanbul.2004. (Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Tezi)

Hepp, J. London as an Urban Model since 1666. First Annual London Studies Conference, London: London Symposium, 2011.

Hoyt, H. The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities. Washington: United State Government Printing Office, 1936.

Huot, J.-L., Thalman, J.-P., & Valbelle, D. Kentlerin Doğuşu. Ankara: İmge Kitabevi, 2000.

Kahvecioğlu, H., & Esengil, Z. Antalya'da 1980 Sonrası Yaşanan Dönüşümün Kıyıdaki İzdüşümleri. *Tasarım Kuram*, s80-98, 2016.

Kayacan, T., & Özel, Y. Kente Kazandırılan Yeni Yaşam Alanları. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, s. 679-687, 2019.

Kepenek, Engin. Antalya Tarihi Kent Merkezi ve Yakın Çevresinin Mekân Dizim Metodu ile Analizi. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Isparta, 2011, Yüksek Lisans Tezi

Kılıç, A., & Gül, A. Kentsel Kıyı Kavramı ve Suyun Hafızası. *Kıyı Sempozyumu* (s. s.171).

İstanbul: Mimarlar Odası, 2009.

Knopf, A. Cities, 'A Scientific American'. England: Penguin Books, 1967.

Köroğlu, K. Eski Mezopotamya ve Mısır Tarihi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını, 2013.

Krier, R. Urban space. London: Academy Edition, 1979.

Locklin, L., P. A. Program (Ed.), Public access: action plan California Coastal

Commission, USA. 1999.

Lynch, K. Kent İmgesi. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2010.

Manavoğlu, E. Antalya Kenti'nin Geçmişten Günümüze Mekânsal Gelişimi ve Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi. *Planlama*, 19-30, 2009.

McCarthy, M. Chicago Businessmen and the Burnham Plan. *Illinois Eyalet Tarih Derneği Dergisi*, s. 228-256, 1970.

McClendon, D. *The Plan of Chicago: A Regional Legacy*. Chicago: Burnham Plan Centennial Committee, 2008.

Moore, C. *Plan of Chicago*. Chicago: The Commercial Club, 1997.

Morris, A. *History of urban form-before the industrial revolutions*. New York: Longman Scientific & Technical, 1994.

Moughtin, C. *Urban Design: Street and Square*. Burlington: Architectural Press, 2003.

Müller-Wiener, W. *Bildlexikon Zur Topographie İstanbuls*. Würzburg, Deutssches: Archaeologisches Institut, 1977.

Norberg-Shulz, C. *Existence, Space, Architecture*. New York: Praeger Publishing, 1971.

Owens, E. *Yunan ve Roma dünyasında Kent*. İstanbul: Homer Kitabevi, 2000.

Özer, M. N. Antalya Kıyı Alanlarının Değişimi Üzerine Saptamalar. *Planlama*, 51-64, 2009.

Özgür, Şirin. Akdeniz Kentlerinin Karakteristik Özelliklerinin Peyzaj Mimarlığı

Açısından İrdelenmesi: Antalya Örneği. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Ankara, 2011, s.189. (Yüksek Lisans Tezi)

Özsoy, Seda. Su ve Yaşam: Suyun Toplumsal Önemi. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilimdalı. Ankara, 2009, s.193.(Yüksek Lisans Tezi).

Resmî gazete. s. 10, 1992.

Rossi, A. *The Architecture of City*. London: The Mit Press, 1982.

Sinclair, P., & Nordquist, G. *The Urban Mind*. Uppsala, İsveç: Edita Västra Aros AB, 2010.

Süer, A. The Analysis of Historical / Cultural Pattern Development And Conservation Plans of Antalya Kaleiçi. İzmir Yüksek teknoloji Enstitüsü, şehir bölge planlama Anabilim dalı, Yüksek lisans tezi, İzmir, 2006.

Şala, D. Kentsel kimlik bağlamında kentsel tasarım rehberlerinin irdelenmesi (İzmir-Kemeraltı tarihi kent merkezi örneği). Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul. 2013.

Trancik, R. *Finding Lost Space: theories of the Urban Design*. New york: Van Nontrand Reinhold Company, 1986.

Vitruvius. *Mimarlık Üzerine On Kitap*. İstanbul: Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, 1990.

Watson, D., Plattus, A., & Shibley, R. *Time-Saver Standards for Urban Design*. New york: McGrow Hill, 2001.

Yücel, A. Baron Haussmann'ın Paris'i. *Kıtanın Başkentleri: Paris ve Berlin*.

içinde İstanbul: İstanbul Bilgi Yayınları, 2016.

Yücel, A. Mimarlıkta Biçim ve Mekânın Dilsel Yorumu Üzerine. İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Doçentlik Tezi. 1981

Url-1

<http://www.arch.ttu.edu/people/faculty/ellis_c/Paris_Lectures/2%20Roman%20and%20Medieval%20Paris.pdf> Erişim tarihi: 24.02.2021

Url-2 <<https://www.earthlymission.com/maps-of-medieval-cities/>> Erişim tarihi: 20.04.2020

Url-3 <<https://www.british-towns.net/maps/london-docks-map>> Erişim tarihi:02.05.2021

Url-4 <<https://www.slideshare.net/vibhagoyal4/venice-urban-development>> Erişim tarihi:20.04.2021

Url-5

<http://historiccities.huji.ac.il/netherlands/amsterdam/maps/braun_hogenberg_I_20.html> Erişim tarihi:24.04.2020

Url-6. <<http://mapsof.net/barcelona/barcelona-plano>> Erişim tarihi:03.05.2021

Url-7 <https://en.wikipedia.org/wiki/Navy_Pier> Erişim tarihi:07.08.2021

Url-8 <<https://barcelonasecreta.com/category/city-plans/>> Erişim tarihi:16.04.2021

Url-9 <<http://www.lddc-history.org.uk/lddcachieve/index.html#What>> Erişim tarihi:03.05.2021

Url-10 <<https://www.harbourcentral.com/articles/view/property-investment->

hotspots- 2015--spotlight-on-e14> Erişim tarihi:03.05.2020

Url-11 <http://istanbulucuyorum.blogspot.com/2015/06/blog-post_73.html> Erişim tarihi:03.05.2020

Url-12 <<http://cografyaharita.com/turkiye-dilsiz-haritalari.html> > Erişim tarihi: 08.06.2020

Url-13 <<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-175529/konyaalti-haritasi.html> Erişim Tarihi:08.06.2021

Url-14 <https://tr.wikipedia.org/wiki/Antalya_Ovas%C4%B1> Erişim tarihi:08.06.2020

Url-15<<https://www.mgm.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?m=ANTALYA>> Erişim tarihi:08.06.2020

Url-16 <http://cografyaharita.com/turkiye_fiziki_haritalari.html> Erişim tarihi:08.06.2020

Url-17 <<https://www.konyaalti.bel.tr/>> Erişim tarihi:08.06.2020

Url-18 <http://www.yapi.com.tr/yarismalar/konyaalti-belediyesi-kent-meydani-kentsel-tasarim-fikir-proje-yarismasi_21672.html> Erişim tarihi:03.02.2020

Url-19 < <https://v3.arkitera.com/v1/proje/konyaalti/index.htm>> Erişim tarihi:08.06.2020

Url-20 <<http://ozerurger.com/portfolio-item/konyaalti-urban-design-and-coastal-regeneration/?lang=tr>> Erişim tarihi:08.06.2020

Url-21 <<https://www.ensonhaber.com/emlak/emlak-projeleri/bogacayi-projesinde-degisiklik-yapildi-2016-07-01>> Erişim tarihi:08.06.2020

Url-22 <<https://schwarzplan.eu/en/site-plan-and-figure-ground-plan-amsterdam/>> Erişim Tarihi:15.09.2020

Url-23 <<https://schwarzplan.eu/en/?s=istanbul>> Erişim tarihi:15.09.2020

