

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MEKÂNSAL KALİTE VE YER OLUŞTURMA
ÖZELLİKLERİ AÇISINDAN KENTSEL
KAMUSAL KIYI DÜZENLEMELERİ İZMİR VE
BODRUM ÖRNEKLERİ

Duygu Beyza KARASU

Kasım, 2019
İZMİR

**MEKÂNSAL KALİTE VE YER OLUŞTURMA
ÖZELLİKLERİ AÇISINDAN KENTSEL
KAMUSAL KIYI DÜZENLEMELERİ İZMİR VE
BODRUM ÖRNEKLERİ**

**Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı**

Duygu Beyza KARASU

Kasım, 2019

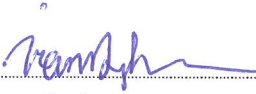
İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

DUYGU BEYZA KARASU tarafından PROF. DR. İPEK ÖZBEK SÖNMEZ yönetiminde hazırlanan “MEKÂNSAL KALİTE VE YER OLUŞTURMA ÖZELLİKLERİ AÇISINDAN KENTSEL KAMUSAL KIYI DÜZENLEMELERİ İZMİR VE BODRUM ÖRNEKLERİ” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.


Prof. Dr. İpek ÖZBEK SÖNMEZ

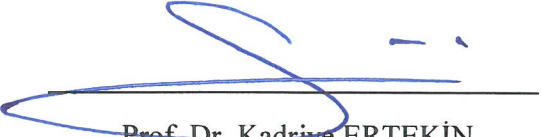
Yönetici


Dr. Öğr. Ü. İrem AYHAN SELÇUK

Jüri Üyesi


Dr. Öğr. Ü. Aysu UĞURLAR

Jüri Üyesi


Prof. Dr. Kadriye ERTEKİN

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimime başladığım andan itibaren, tez çalışmam süresince katkılarını esirgemeyen, hoşgörülü ve teşvik edici destekleriyle çalışmalarına yön veren, kaynak her konuda destekleyen ve deneyimleriyle, ilerlememe büyük katkıda bulunan değerli danışmanım Sayın Prof. Dr. İpek ÖZBEK SÖNMEZ' e en içten teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans eğitim sürecim boyunca her türlü destek ve dayanışma içinde olduğum tüm yüksek lisans ve yanımda olan tüm arkadaşlarıma çok teşekkür ederim. Hayatımın her aşamasında yanımda olan ve desteklerini her an hissettiğim, yüksek lisans eğitimim ve 'Erasmus' sürecim boyunca teşviklerini esirgemeyen değerli aileme; babam Hadi KARASU, annem Tülin KARASU ve özellikle bu tez sürecimde bana her türlü destek veren ve motive eden sevgili kardeşim Berna KARASU' ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Duygu Beyza KARASU

MEKÂNSAL KALİTE VE YER OLUŞTURMA ÖZELLİKLERİ AÇISINDAN KENTSEL KAMUSAL KIYI DÜZENLEMELERİ İZMİR VE BODRUM ÖRNEKLERİ

ÖZ

Kentsel yapının bir parçası ve kamusal mekan olan kıyı alanlarının tasarım kalitelerinin, tasarım süreleri ve pratiğinin kentleşme ve kentsel yaşam açısından oldukça önemli olduğunu belirtebiliriz. Kıyı alanları nitelikli düzenlemeler ile kentlerde önemli kamusal mekanların gelişimine katkı sağlayabilir. Aynı zamanda söz konusu düzenlemeler ile kıyı alanları kentli bireyler için “yer” e dönüşebilir.

Kıyı alanlarındaki düzenlemeler yaşam kalitesinin artırılmasının yanı sıra kent kimliğine de katkıda bulunur. Bu nedenle, bu çalışma kapsamında öncelik kamu mekanı olan kıyı alanlarının tasarımında dikkat edilmesi gereken ilkelerin neler olduğu tartışılmıştır. Çalışmada çeşitli dünya kentleri ve Türkiye kentlerindeki kıyı alanı düzenlemelerine yer verilerek kıyı alanlarında geliştirilmiş tasarım yaklaşımları irdelenmiştir. Söz konusu örnekler kıyı alanı düzenlemelerinin kamusal yaşama katkılarını göstermektedir. İzmir-Bostanlı ve Bodrum örnekleri ise daha kapsamlı ele alınmış ve anket görüşmeleriyle kıyı alanlarında yapılan son düzenlemelerin kullanıcılar üzerindeki etkisi tespit edilmeye çalışılmıştır. Kamu mekanları olan bu alanların kullanıcı perspektifleri ve tasarım ilkeleri araştırmacı tarafından değerlendirilmiştir.

Bu tartışmalar sonucunda varılan noktada ise; tüm örneklerin sahip olduğu sosyal, ekonomik, fiziksel, toplumsal, özellikler ve sorunlar, ihtiyaca yönelik çözümlerle alanlara özel geliştirilen stratejiler değerlendirilerek; genelde kıyı alanı tasarımına ilişkin ve özelde tezin çalışma alanları olan İzmir – Bostanlı ve Bodrum kent merkezi kıyı alanlarına yönelik tasarım strateji ve ilkeleri önerilmektedir.

Anahtar kelimeler: Kıyı alanları, kamusallık, mekânsal kalite, yer oluşturma, İzmir, Bodrum

THE DESIGN OF PUBLIC URBAN WATERFRONTS IN TERMS OF SPATIAL QUALITY AND PLACEMAKING THE CASES OF İZMİR AND BODRUM

ABSTRACT

It may be asserted that the design qualities, processes and practices of coastal areas as public spaces that are part of the urban structure have significance from the aspect of urbanization and urban life. Coastal areas can contribute to the development of important public spaces in cities with qualified design strategies. At the same time, with such design strategies coastal areas can transform to ‘‘places’’ for the urban individuals.

Design in coastal areas contribute to urban identity as well as improving the quality of life. For this reason, in this study, the design principles for coastal areas, which are the priority public places, are discussed. In the study, design strategies and practices of coastal areas of various cities from the world and Turkish city has been examined. These examples show the contribution of coastal zone design implementations to public life. İzmir – Bostanlı and Bodrum city center cases are examined in more detail and the effects of the latest implementations on the coastal area on the users’ perceptions were tried to be determined through survey with questionnaires. In the study the coastal areas was evaluated by the researcher within the framework of the design principles of public spaces and a survey is applied to the users to evaluate the perspective of the user.

As a result of these discussions; by evaluating the social, economic, physical, societal, characteristics and problems of all the cases and the strategies developed specifically for the region with solutions for the needs within the framework of legal administrations; the design strategies are proposed for the cases of İzmir - Bostanlı and Bodrum city center coastal area which is the study area of the thesis.

Keywords: Waterfronts, publicity, spatial quality, placemaking, İzmir, Bodrum

İÇİNDEKİLER

Sayfa

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
TABLolar LİSTESİ	xi

BÖLÜM BİR - GİRİŞ..... 1

1.1 Çalışmanın Amacı	1
1.2 Çalışmanın Kapsamı.....	2
1.3 Çalışmanın Yöntemi.....	3

BÖLÜM İKİ - KAMUSAL ALAN OLARAK KIYI ALANLARI, MEKÂNSAL KALİTE VE YER OLUŞTURMA KAVRAMLARI..... 4

2.1 Kamusal Alan, Kamusal Açık Alan ve Kıyı Kavramı	4
2.1.1 Kamusal Alan	4
2.1.1.1 Kamusal Alan Tasarım İlkeleri	5
2.1.2 Kamusal Açık Alanlar	6
2.1.3 Kıyı Alanları	7
2.1.3.1 Kıyı Alanlarının Gelişimi	7
2.1.3.2 Kıyı Alanlarının Kentler İçin Önemi	8
2.1.3.3 Kıyı Alanlarının Kamusal Mekân Olarak Önemi ve Kullanılması..	10
2.2 Mekânsal Kalite Kavramı.....	10
2.2.1 Mekânsal Kalite Kriterleri	11
2.3 Yer Oluşturma Kavramı	13

**BÖLÜM ÜÇ - DÜNYA’DA VE TÜRKİYE’DE KAMUSAL KIYI ALANLARI
DÜZENLEMELERİ 16**

3.1 Kıyı Düzenlemelerinde Dünya Örnekleri.....	16
3.1.1 Barselona Kıyı Alanı	18
3.1.2 Melbourne Kıyı Alanı.....	22
3.1.4 Oslo Kıyı Alanı.....	26
3.1.5 Antalya Kıyı Alanı.....	30
3.2 Değerlendirme	33

**BÖLÜM DÖRT - İZMİR - BOSTANLI ve BODRUM MERKEZİ KIYI
ALANLARININ KAMUSALLIK, YER OLUŞTURMA VE MEKÂNSAL
KALİTE AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ 35**

4.1 İzmir Bostanlı Kıyı Düzenlemesi	37
4.1.1 İzmir Kıyı Şeridinin Tarihsel Gelişimi ve Güncel Uygulamaları.....	37
4.1.2 İzmirliilerin Denizle İlişkisini Güçlendiren Kıyı Projesi.....	38
4.1.3 İzmir – Bostanlı Kıyı Alanı Tasarımı Projesi	40
4.1.4 Alanın Fiziksel Özelliklerinin Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi	43
4.1.4.1 Kullanıcı Profili ve Alana Erişilebilirlik.....	43
4.1.4.2 Kullanıcı Aktiviteleri	45
4.1.4.3 Kullanıcı Memnuniyeti	47
4.2 Bodrum Kent Merkezi ve Mekansal Yapısı	48
4.2.1 Bodrum Kent Merkezi Kıyı Alanının Tarihsel Süreci.....	51
4.2.2 Bodrum Merkez Kıyı Alanı	55
4.2.3 Alanın Fiziksel Özelliklerinin Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi	56
4.2.3.1 Kullanıcı Profili	56
4.2.3.2 Kullanıcı Aktiviteleri	60
4.2.3.3 Kullanıcı Memnuniyeti	63

4.6 İzmir - Bostanlı ve Bodrum Kent Merkezi Kıyı Alanlarına İlişkin Değerlendirmeler.....	66
BÖLÜM BEŞ - SONUÇLAR	71
KAYNAKLAR.....	74
EKLER.....	82



ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 İnsanların mekansal davranışlara göre kendi aralarında belirlediği mesafeler	11
Şekil 2.2 Başarılı kentsel mekanlarda bulunması gereken fiziksel nitelikler.....	12
Şekil 2.3 Form, fonksiyon, konsept ve yer kavramları	15
Şekil 3.1 Barselona kıyı alanı.....	19
Şekil 3.2 Port Vell	20
Şekil 3.3 Barceloneta beach	20
Şekil 3.4 Barcelona promenad	21
Şekil 3.5 Noktasal müdahaleler.....	21
Şekil 3.6 Melbourne kıyı alanı	22
Şekil 3.7 Melbourne kıyı çalışma alanları.....	24
Şekil 3.8 Melbourne kıyı düzenlemesi.....	25
Şekil 3.9 Oslo – Stranden kıyı alanı.....	26
Şekil 3.10 Stranden kıyı alanı düzenlemesi	27
Şekil 3.11 Stranden kıyı alanı zemin kaplama farklılıkları ile alan tanımlanması.....	28
Şekil 3.12 Zemin kaplama kodlaması	29
Şekil 3.13 Noktasal müdahaleler / kent mobilyaları	29
Şekil 3.14 Antalya kıyı alanı.....	30
Şekil 3.15 Noktasal müdahaleler.....	33
Şekil 4.1 İzmir liman.....	38
Şekil 4.2 Proje Bölgeleri: 1. Karşıyaka, 2. Bayraklı, 3. Alsancak – Konak, 4. Güzelyalı	39
Şekil 4.3 Bostanlı kıyı alanı	41
Şekil 4.4 Bostanlı yaya köprüsü ve günbatımı terası	41
Şekil 4.5 Bostanlı yaya köprüsü ve günbatımı terası	42
Şekil 4.6 Noktasal müdahaleler.....	43
Şekil 4.7 Kullanıcıların eğitim seviyelerine göre dağılımı	44
Şekil 4.8 Kullanıcı grup büyüklüğü dağılımı	44
Şekil 4.9 Kullanıcıların ulaşım tercih dağılımı	45
Şekil 4.10 Kullanıcıların alanda geçirdikleri zaman dağılımı	46

Şekil 4.11 Kullanıcı aktivite dağılımı	46
Şekil 4.12 Halikarnassos	49
Şekil 4.13 Bodrum 1946 yılı imar planı	51
Şekil 4.14 Bodrum 1975 yılı imar planı (geçiş planı)	51
Şekil 4.15 Bodrum'da yapısal dönüşüm süreci	52
Şekil 4.16 Yat limanı etrafından bir görünüm	54
Şekil 4.17 Bodrum kıyı çalışma alanı	55
Şekil 4.18 Bodrum kıyı düzenlemesi	56
Şekil 4.19 Kullanıcıların eğitim seviyelerine göre dağılımı	57
Şekil 4.20 Kullanıcı grup büyüklüğü dağılımı	57
Şekil 4.21 Kullanıcıların ulaşım tercih dağılımı	58
Şekil 4.22 Alana erişim	59
Şekil 4.23 Kullanıcıların alanda geçirdikleri zaman dağılımı	60
Şekil 4.24 Kullanıcı aktivite dağılımı	60
Şekil 4.25 Milta Marina ile kıyı promenad birleşimi	61
Şekil 4.26 Çocuk oyun alanları	62
Şekil 4.27 Spor alanları ve farklı yürüyüş yolları ile dinlenme alanı	62
Şekil 4.28 Çeşitli formlarda tasarlanmış oturma elemanları	62
Şekil 4.29 Kıyı promenadı üzerinde satış noktaları	63
Şekil 4.30 Kale sınırı ve gümrük sınırı	66

TABLÖLER LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 4.1 İzmir - Bostanlı kıyı alanı kullanıcı memnuniyeti oranları.....	47
Tablo 4.2 Bodrum merkez kıyı alanı kullanıcı memnuniyeti oranları	64
Tablo 4.3 Ankete sonuçlarına göre kullanıcı özellikleri	67
Tablo 4.4 Anket sonuçlarına göre alanların kullanım özellikleri.....	68



BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Bir kenti okurken, kentin bizde yarattığı görsel algısı, kenti anlarken ilk oluşan fikirlerimizin yansımasıdır. Kentin içinde daha çok zaman geçirdikçe, o kentten kendimize kattığımız detay sayısı arttıkça, kentle ilgili olağan bağımız fikirlerimiz de oluşur. İnsan ve kent arası bağlantı kurulmaya ve etkileşimi artmaya başlar. Öyle ki yer, mekân, zaman kavramları tam da bu noktada anlam kazanır. Bu nedenlerle kentin mekânları, elemanları, belleğimizde bir havuzun parçalarıdır ve bu parçalar bizde o kentin bütününe kurguladır.

Tüm canlılar için kentin en kıymetli parçalarından birisi de kentsel bir alan ve kamusal mekân olan **kıyılardır**. Kıyılar, kentin diğer bir giriş kapısı, ilk adım platformudur. Bir anlamda mekânın ilk izlenimi için bir ara yüzüdür. Su ve karanın ayrımı ve aynı zamanda birleşiminin gerçekleştiği bu ara kesit, kentin dinamiğini, canlılığını, akışını, çekimini gerçekleştirebilecek potansiyele sahiptir. Bu yüzden kentlerde, su kenarları hep çekim noktası olmuşlardır. İnsanoğlu için, kıyılarda dolaşmak, suyla oynamak her zaman cazip olmuştur. Ampirik hareketle, yaşamın denizden başladığını ifade eden Karabey (1978), kıyılarının çok değerli doğa, insani, kültürel ve tarihsel servet olduğunu belirterek, kıyılarda genellikle ilk olarak antik yerleşimlerin oluştuğunu ve bu yerleşimlerin deniz olanaklarını kullanarak bulunduğu dönemlere göre gelişip, büyüdüğü alanlar olduğunu vurgulamıştır. Kıyı uygarlığı kavramı da bu açıdan ele alınabilir. İnsanlar geçmişte su kenarlarına yerleşme ihtiyacı duymuş, günümüzde tüm sosyalliğin sağlandığı en canlı mekânlar su kenarında toplanmıştır. Yani kıyılar, bir kentin sosyo-ekonomik, kültürel, refah düzeyi, kamusal bakımından en önemli sistem parçalarından biri olmuştur.

1.1 Çalışmanın Amacı

Bu çalışmada kentler açısından oldukça önem taşıyan kıyı alanları düzenlemelerinin mekânsal kalite açısından değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu kamusal bir alan olan kıyı alanları Bodrum örneği üzerinden değerlendirilecektir. Bodrum'un kıyı kenti olarak sahip olduğu düşünülen ayırt edici özellikleri, kıyı kentliliğini (yeniden) anlamlandırmak için kullanılan ipuçlarını oluşturur.

Kıyı alanları kullanımında başarılı mekânsal kalitenin sağlanması kamusal alanın sağlanabilmesi açısından oldukça önemlidir. Bu kapsamda bu çalışmada öncelikle “kıyı” kavramı irdelenecek ve kıyı alanlarının tasarımı mekânsal kalite standartları çerçevesinde değerlendirilecektir. Söz konusu değerlendirmeler mekânın kullanımını anlamayı, yaşam kalitesi ve kullanım rahatlığı ile ilişkilendirmeyi de içermektedir.

Çalışma kapsamında mekânsal kalite ve kullanım açısından iki örnek kıyı alan seçilmiş ve değerlendirilmiştir. Araştırmaya örnek olarak seçilen birinci araştırma alanı İzmir-Bostanlı sahilidir. Bostanlı sahilinde yakın dönemde yapılan kıyı düzenlemeleri yerinde yapılan incelemeler ve anket görüşmeleri çerçevesinde değerlendirilmiştir. Örnek çalışma için seçilen ikinci alan ise Bodrum merkezi kıyı alanıdır. Söz konusu kıyı alanında mevcut kentsel kıyı düzenlemeleri yerinde yapılan incelemeler ve anket görüşmeleri ile değerlendirilmiştir. İki farklı ölçekte benzer kullanım ve fiziksel özelliğe sahip bu iki kıyı düzenlemesi mekânsal kalite ve yer oluşturma özellikleri açısından değerlendirilerek, Dünya örneklerinin tasarım ilkeleri ve stratejileri açısından incelendiğinde nasıl bir konumda yer aldıkları ve kullanıcı tarafından nasıl algılandığı ve değerlendirildiği araştırılmaktadır.

1.2 Çalışmanın Kapsamı

Çalışma beş ana bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünü içeren birinci bölümde çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmıştır.

İkinci bölümde araştırmaya temel olan kıyı, mekânsal kalite ve yer oluşturma kavramları literatür araştırmaları ile açıklanmıştır. Bu kapsamda aslında kamusal alanın alt kullanımlarından biri olan kıyı kavramını anlayabilmek için öncelikle kamusal alan, kamusal açık alanlar tanımlanacak ve daha sonra kıyı kavramı, gelişimleri, kent için önemleri ve kamusal mekan olarak önemleri bağlamında irdelenecektir.

Üçüncü bölümde kavramsal araştırmaların dünya ve Türkiye örneklerindeki uygulamaları incelenecektir. Bu bölümde Barselona, Melbourne, Oslo, Antalya örnekleri, mekânsal özellik, tarihsel süreçte oluşum ve değişimleri açısından incelenecek ve bu alanlarda yapılmış projelerinin tema ve hedefleri doğrultusunda

nasıl tasarım stratejileri belirledikleri, uygulama projelerinin ne şekilde sonuçlandığı konuları ortaya konacaktır.

Dördüncü bölümde ise çalışmada örnek alan olarak seçilen İzmir – Bostanlı ve Bodrum kıyı alanlarında inceleme yapılmıştır. İki kıyı alanının tarihsel süreçte oluşumları ve değişimlerini etkileyen plan kararları, mekânsal yapı incelemeleri ve alanların mekânsal kalite kriterleri bağlamında fiziksel özelliklerinin kullanıcı perspektifleri doğrultusunda değerlendirilmesini içermektedir.

Beşinci ve son bölümde ise iki kıyı alanının mekânsal kalite ve yer oluşturma özellikleri göz önüne alınarak, dünya örnekleri ve örnek çalışma alanları çerçevesinde yapılmış olan araştırmanın sonuç ve değerlendirmelerinden oluşmaktadır.

1.3 Çalışmanın Yöntemi

Çalışma kapsamında kıyı alanları mekânsal kalite ve yer oluşturma özellikleri bağlamında ele alınmış ve bu nedenle öncelikle söz konusu alanlarda literatür araştırması ile örnek alan için kavramsal temellerin oluşması sağlanmıştır.

Kavramsal terimlerle birlikte kıyı düzenlemelerinin Dünya’ da ve Türkiye’ de uygulanmış ya da uygulanmakta olan örnekleri incelenmiştir. Her iki çalışma alanı olan İzmir – Bostanlı ve Bodrum kıyı alanlarına yönelik mekânsal düzenlemenin kente katkısı ve kalitesini ölçmek üzere otuzar kişilik anket çalışması yapılmıştır. Tüm kıyı düzenleme örnekleri ile anket çalışmalarından elde edilen veriler, iki farklı ölçekteki çalışma alanı arasındaki farkın ortaya çıkmasını sağlayarak kullanıcı üzerindeki etkileri ele alınmış ve kıyı düzenlemelerinde uygulanan tasarım ilke ve stratejileri üzerine çıkarımlar yapılmıştır.

Tez kapsamında kavramsal içerikler ve örnek uygulamalar literatür taraması ile ortaya konulduktan sonra, çalışma alanı olarak seçilen İzmir – Bostanlı ve Bodrum kıyı kesimleri ile ilgili gözlemsel çalışma ve anket görüşmeleri yapılmış, alanların mevcut durum analizi yapılarak mekansal kalite kriterlerine göre tasarım uygulamaları irdelenmiş ve alanlara yönelik veriler ortaya koyulmuştur.

BÖLÜM İKİ

KAMUSAL ALAN OLARAK KIYI ALANLARI, MEKÂNSAL KALİTE VE YER OLUŞTURMA KAVRAMLARI

2.1 Kamusal Alan, Kamusal Açık Alan ve Kıyı Kavramı

Çalışma kapsamında kıyı alanlarını daha iyi kavramsallaştırabilmek için öncelikle kamusal alan ve kamusal açık alan kavramlarını incelenecektir.

2.1.1 Kamusal Alan

Kamu kelimesi, Türk Dil Kurumu (2016) tarafından “halk hizmeti gören devlet organlarının tümü”, kamusal alan kavramı ise “kamuya ait, kamu ile ilgili işlerin yapıldığı yer” olarak tanımlanmaktadır.

Kamusal alanların hem insanları bir araya getiren hem de birçok alt kamusal alanlara ayıran bir kavram olduğundan bahseden Tekeli’ ye (Sarıbay, Kahraman ve Keyman, 1999) göre kamusal alan, “herkese açık bir görünme ve buluşma mekânı” şeklinde kavrama yaklaşmaktadır.

Sennett (2016) Kamusal alan kavramını her şeyden önce bir sosyal alan, “birlikte yaşamanın yolları” şeklinde tanımlarken, bu anlamda, kamusal sosyal kullanım alanı olan kamusal alanın insan yapımı; özel alanın ise insanlık hali olduğunu belirtir.

Kamusal alanın buluşma, değişim, dolaşım ve bölge sakinlerinin ortak kullanım ve paylaşım mekânı olduğunu söylemek mümkündür. Kentlerdeki yaşamın doğal yolla temel bileşeni niteliği taşımaktadır. Aynı zamanda, içine yerleştirildiği mahalle, semt, şehir gibi diğer mekânlarla bağlantılı bir bölgedir. Ortak bir kültürün kendine özgü estetik ve teknik bir çerçevede ifadesidir. Herhangi bir kamusal alan (yer, cadde, otopark, meydan, gölet, göl vb.) kent görüntüsüne iştirak eder.

Günümüzde kamusal alan birçok araştırmanın merkezinde yer almaktadır, ancak mimar ve şehir plancıları için kentsel mekânların işleyişi ve anlaşılmasında önemli bir giriş anahtarıdır.

Kent dokusunun tamamlanmasında önemli yer alan kamusal alanlar, insanların bir araya gelip özgürce hareket ettikleri, sosyalleştikleri, günlük faaliyetlerini

gerçekleştirdikleri, rahatlama, eğlence, dinlence ve rekreatif mekânlarıdır. Bu bağlamda, kentle ilgili fiziksel veriler sunarken, toplumun sosyal dokusu hakkında da bilgi vermektedir. Taşıdığı tüm bu değerler, toplumun yaşam kalitesinde direkt etkilidir ve kamusal alanlarda mekânsal kalite kavramı ön plana çıkmaktadır.

2.1.1.1 Kamusal Alan Tasarım İlkeleri

Marcus & Francis (1990), kamusal alanların herkes için erişilebilir olması gerektiğini, kimsenin fiziksel yetenek, cinsiyet, kültürel veya etnik kökeni nedeniyle tasarımın bir yönünden dışlanmayacağı yönünde olması gerektiğini savunur ve başarılı kamusal alanlar için belirlenen ilkeler şu şekilde sıralar:

- Kullanıcılar tarafından kolay algılanan ve erişilebilen,
- Kullanılabilirliği mesajını çok net şekilde ileten,
- İç ve dış mekânları birbiriyle bağlantılı olan,
- Kent mobilyalarıyla ve çekici aktivitelerle en iyi şekilde desteklenen,
- Güvenliğin ve kullanıcıların kendini güvende hissetmelerinin sağlanması,
- Kullanıcıların sağlık ve duysal refahını artıracak kentsel sokakların uygun hale getirilmesi,
- Bir grubun diğer grubun aktivitesini engellemesine mahal vermeyecek şekilde farklı alt grupların kullanımını teşvik etmek,
- Yoğun kullanım zamanlarında psikolojik olarak rahat bir ortamın sunulması (güneş, gölge, rüzgârlık, vs.),
- Çocuklar ve engelliler için kolay erişilebilir olması,
- Kullanıcıların manipüle edilebileceği veya değiştirebileceği birleşenlerin kullanılması kullanıcılara seçenek olarak, bireyler veya bir grubun üyeleri şeklinde, tasarıma, yapımına veya bakımına, sürece katılımlarını teşvik ederek ‘yere bağlı’ olma imkânı verilen,

- Belirli bir alanda, normalde beklenenin sınırları dâhilinde, kolay ve ekonomik bir şekilde korunabilmesidir.

Bu öneriler, tasarımcıları, yarının kentsel alanlarının potansiyel kullanıcılarını bilgilendirmek için bir araç niteliğinde sunulmakta olup, bu düzenlemelerin insanlar için daha hoş, konforlu, destekleyici ve güzel yerler sağlayacağından söz edilebilir.

2.1.2 Kamusal Açık Alanlar

Jacobs (2011) and Manipour'a (1999) göre, kamusal açık alanlar, insanların ücretsiz erişebildiği açık alanlar şeklinde tanımlanmaktadır.

Kamusal alanların kent ölçeğinde insanların dolaşımına ve aralarındaki doğal iletişime olanak veren bir sistem olduğu belirtilmiştir (Carmona, Heath, Oc ve Tiesdell 2003).

İyi kentsel açık alanlar oluşturmak ya da mevcut olanları geliştirmek için, ön koşulda iyi kentsel alanların karakteristik özelliklerini bilmek gereklidir (Stiles, 2009).

Açık alanlar sadece iyi zaman geçirilecek doğal ortam sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda kentsel mekânda yaşam kalitesini yükseltir (aktaran, Uzgören, Erdönmez, 2017).

Kamusal alanların sosyal mekan olarak insanları bir araya getirme ve etkileşimde bulunmaya olanak sağladığını belirten Uzgören ve Erdönmez, kamusal açık alanların sosyalliği kadar politik bir fonkiyonu olduğundan da bahseder (Uzgören, Erdönmez, 2017).

Kamusal açık alanların rekreasyon, doğa ve çevre ile ilişki kurma, sosyalleşme, aktivite çeşitliliği barındırma, zihinsel ve sosyal yönden gelişim sağlama gibi önemli işlevleri farklı şekillerde görülebilir (Banerjee ve Southworth, 1991).

Bu işlevler kamusal açık alanlarda mekan kalitesi kavramını, kentsel mekan aktivitelerinin kentsel açık alandaki yaşam kalitesinin, fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan daha geniş kapsamda ele alınması gerektiğini göstermiştir (Das, 2008).

2.1.3 Kıyı Alanları

Kıyılar, kentlerin en önemli kimlik ögesi olması ile birlikte stratejik konumları ile kentlerin ayrıcalıklı bölgelerinden biridir. Kıyılar kentte ilk izlenimi oluşturan alanlardır. Kara ve suyun arasında kalan bu alan, yaşam yerinin hareketliliğini ve akışını yansıtan bir bağlantı görevini üstlenmektedir. Bu nedenle, kıyılar her zaman insanların eğlence amaçlı vakit geçirdiği çekim alanları olmuşlardır. Kıyıda oluşturulan mekânlar, fiziksel, sosyal, kültürel, siyasal anlamlarını sudan almaktadırlar. Su, mekânın her anlamda nasıl biçimleneceğini belirleyen en büyük parametredir.

Breen ve Rigby (1993), Sairinen ve Kumpulainen (2006) ve Morena (2011)' ya göre, kıyı ve kentsel kıyı alanları kentte, kasabada veya her büyüklükteki kentsel alandaki su kenarlarını tanımlar.

Timur (2013)'a göre, “kıyı” kelimesi “*su ile doğrudan temasta olan kentsel alan*” anlamına gelmektedir. Yassin ve diğer. (2010), kıyının genel olarak kentsel gelişme ile su arasındaki etkileşim alanı olarak tanımlandığını belirtmiştir. Hou (2009), kıyı alanını, su ve toprağın birbirine karışan alanı olarak tanımlamıştır.

Bender'a göre, kıyı bölgeleri, yerleşim için ilk geldikleri yer, su kenarlarıydı. Buralar aynı zamanda kara ve deniz arasında bir bağlantı noktasıydı. Şehirleri, evlerini ve topraklarını korumak ve limanların ticari faaliyetlerini yürütmek, ayrıca suyollarından, manzaradan ve iklimden yararlanmak için kıyı alanlarına inşa ediyorlardı. Her şeyden önce, insanlar su kenarlarına yerleşmeyi tercih ettiler çünkü ; su her zaman yaşamın, temizliğin ve yenilenmenin sembolü, bir güç, rahatlık ve zevk kaynağıydı (Bender, 1993).

2.1.3.1 Kıyı Alanlarının Gelişimi

Kıyılar, yerleşimlerin kurulmasında, oluşumunda ve kendi kimliklerini kazanmalarında tarih boyunca dünyanın birçok yerinde önemli rol oynamıştır.

Sanayi öncesi şehirlerde, su kenarındaki alanların yoğun bir şekilde kullanıldığını, insanlarla ve etkinliklerle geliştiğini belirtmiştir. Ayrıca bu dönemde kıyılar ve kentler arasında yakın bir ilişki vardır. Endüstriyel çağda, bu ilişki devasa limanlar,

ticaret, sanayi, depolar ve ulaşım gibi bazı kullanımlar nedeniyle kesintiye uğramıştır (Timur, 2008). Konteynerizasyon teknolojisinin gelişimi ile liman faaliyetleri kent dışına taşınmış, buna göre sanayi tesisleri terk edilmiş ve ulaşım şekilleri değişmiştir (Wrenn, 1983). Ayrıca, çevre bilincinin artmasıyla ve kentsel alanlarda yükselme baskısının bir sonucu olarak kentte kıyılar yeniden keşfedilmiştir. Böylece, sahildeki yenilenme olgusu ortaya çıkmıştır. Kentsel kıyı yenileme projeleri, kentsel planlama ve politikada 1980'lerden bu yana uluslararası bir boyutta etkili bir araç haline gelmiştir (aktaran, Timur, 2013).

Eski sanayi bölgelerinin su tarafından geri kazanılması ve yeniden yapılandırılması için geliştirilen projeler 1980'lerin başlarındaki uygulamalar ile gündemdedir. London Docklands gelişimi, şehir içi düşüşü tersine çevirmek için geliştirilen bir strateji olarak ilk ve en büyük deniz kenarı gelişmelerinden birini yaratmıştır. (Shaw, 1993).

2.1.3.2 Kıyı Alanlarının Kentler İçin Önemi

Geçmiş dönemlere baktığımızda, kıyıya yakın olmanın kentlerin gelişmişliklerinde önemli rol oynadığı görülür. Avrupa kıtası buna bir örnektir. Avrupa liman kentleri, denizin sunduğu ulaşım olanakları ve kapitalizmin genişlemesiyle, toplumsal yaşamın gelişerek çeşitlenmesinde rol oynamıştır (Duru, 2003).

Günümüzde, kıyıya yakın nüfus, 1950 yılındaki dünya nüfusuna eşittir. Yapılan araştırmalara göre, dünya kıyı alanlarındaki nüfus yoğunluğu, toplam dünya nüfusunun %50-70'ini oluşturmaktadır. Dünya nüfusunun 2050 yılına kadar 8,5 milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir ve kıyı bölgelerindeki kalkınmanın daha yüksek olması beklenmektedir (Sesli, 2006).

Modern dönemde dünyanın her yerinden kıyı bölgelerine göçün en yüksek seviyede olduğu gözlenmiştir. Son 50 yılda kentleşme oranları en yüksek seviyelere ulaşmıştır. Göç eğilimleri, özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kırsal alanlardan kentleşmiş alanlara doğru uzanmaktadır. En etkileyici değişim Asya ve Afrika kıyı

kentlerinden görülmüştür. Kıyı kentlerindeki nüfus artışının önümüzdeki yıllarda en önemli sorunlardan biri olacağı görülmektedir (Tibbetts, 2002).

Kıyı kentleri, diğer şehirlere kıyasla önemli birtakım özelliklere sahiptir. Kıyı alanlarına yakın olmak kentleri sosyal, ekonomik ve mekânsal yollarla çekici kılar. Günümüzde kıyı kentleri çekicilikleri nedeniyle nüfus yoğunluğu en fazla olan şehirlerdir. Konut ve ticari gelişmeler ayrıca sanayi yatırımları, su yollarından ve ulaşım imkânlarından dolayı kıyı konumlarını tercih etmektedir. Bununla birlikte, çevresel açıdan zarar gören bu alanlar, insanların olumsuz etkisine maruz kalmaktadırlar (Tibbetts, 2002).

Antik kentler de çoğunlukla kıyı bölgelerinde bulunmakta ve kıyı olanaklarından yararlanan bir gelişme modeli sergilemektedir. Kıyı bölgelerinden gelişen medeniyetler, ekonomik, kültürel, sosyal ve mekânsal bakış açılarından yerleşim sistemlerinin en önemli kısımlarından biri haline gelmiştir.

Kentlerdeki teknik, siyasal, sosyal ve ekonomik dönüşümler, kentin genel olarak mekânsal yapılandırmasında ve özellikle de kıyılarında önemli değişiklikler yaratmıştır. 1970' lerden bu yana, kentsel rehabilitasyon deneyimi, mevcut kentsel kullanımların dönüşümü ve yeni kullanımlara adapte olmaları şehirler için ilerleme yollarını açmıştır. Eski sanayi bölgelerinin ve limanların kullanılma imkânı, kıyı şehirleri için niteliksel ve ekonomik bir gelişme sağlamıştır. Dönüşüm alanlarındaki yeni kullanımlar genellikle kentin ilerlemesinin hızlanmasını tetiklemek için tahsis edilmiş ve kamusal kullanım ağırlıklı olarak organize edilmiştir.

Kıyı kentleri, su ile etkileşimleri bakımından diğer kentlerden farklıdır. Farklılıklar işlevsel ve ekonomik olarak deneyimlenir ve bu farklılıklar kentlerin sosyal ve kültürel yapılarını etkiler.

Kıyı alanlarındaki su kenarları, kent sakinleri için oldukça önemli kamusal mekânlardır. Ayrıca kıyılar, sakinlerin belleğinde önemli bir rol oynamaktadır.

2.1.3.3 Kıyı Alanlarının Kamusal Mekân Olarak Önemi ve Kullanılması

Kıyı kentlerinin kıyı alanları cazibe noktalarıdır ve kıyı alanlarındaki arazi kiralalarının yüksek değeri nedeniyle, farklı arazi kullanımları birbirleriyle rekabet eder. Genellikle ticari ve turizm kullanımları bu yarışlarda öncelik kazanır. Ancak, sahiller de kamu kullanımı açısından çok önemli yerlerdir. Kent sakinleri ve su arasında etkileşime izin veren ve sakinlerin sosyal, kültürel ve eğlence hayatına katkıda bulunan yerlerdir. Bu nedenle, kıyı alanları sadece bazı grupların yararı için değil, kamu yararına olacak şekilde tasarlanmalıdır.

Kıyı alanlarının kamusal mekân olarak tasarlanması, kıyı alanı ve kentli arasındaki etkileşimin maksimum seviyeye çıkmasına katkıda bulunmaktadır bu suretle kıyı alanlarının kamusal mekân olarak tasarlanması çok önemlidir.

2.2 Mekânsal Kalite Kavramı

Kalite kavramı, mekânın çevreyle olan uyumu ve o çevrenin insan ihtiyaçlarına ne seviyede karşılık verebildiğiyle ilgilidir. Nitelikli zaman geçirilmesi adına insan gereksinimlerin kolay karşılanması gerekir. Mekânsal kalite ve yer oluşturma için tasarım ilkeleri üzerinde yoğunlaşılmalıdır.

Kalite kavramı bahsi geçen alan ya da konuya göre algıda farklılıklar yaratan birçok boyutu kapsar. Burt'a (1978) göre kalite, ihtiyaçların karşılanmasına imkân veren bir kavramdır. Juran (1974) ise kaliteyi, bir ürün veya hizmetin, olabilecek tüm ihtiyaçları karşılama kabiliyetine dayanan bir kavram olarak tanımlamaktadır.

Mimarlıkta kalite, insan ihtiyaçlarını ne denli karşıladığı ile doğru orantılıdır. Zaman geçirilen mekanların kimlik hissi uyandırması, insanların oraya kolay adapte olması, oraya olan erişim kolaylığı ve güvenlik gibi özellikler başta gelirler (İnceoğlu ve Aytuğ, 2009).

Maslow' un (1943) kentsel mekânlar için insan ihtiyaçlarını düzenlemeye yardımcı olan "ihtiyaç hiyerarşisi"ne baktığımızda, fizyolojik, emniyet ve güvenlik, bağlılık, saygınlık, kavramsal ve estetik ihtiyaçlar, düzenleyici prensipler niteliğinde önde gelmektedirler.



Şekil 2.1 İnsanların mekansal davranışlara göre kendi aralarında belirlediği mesafeler (Hollahan,1982)

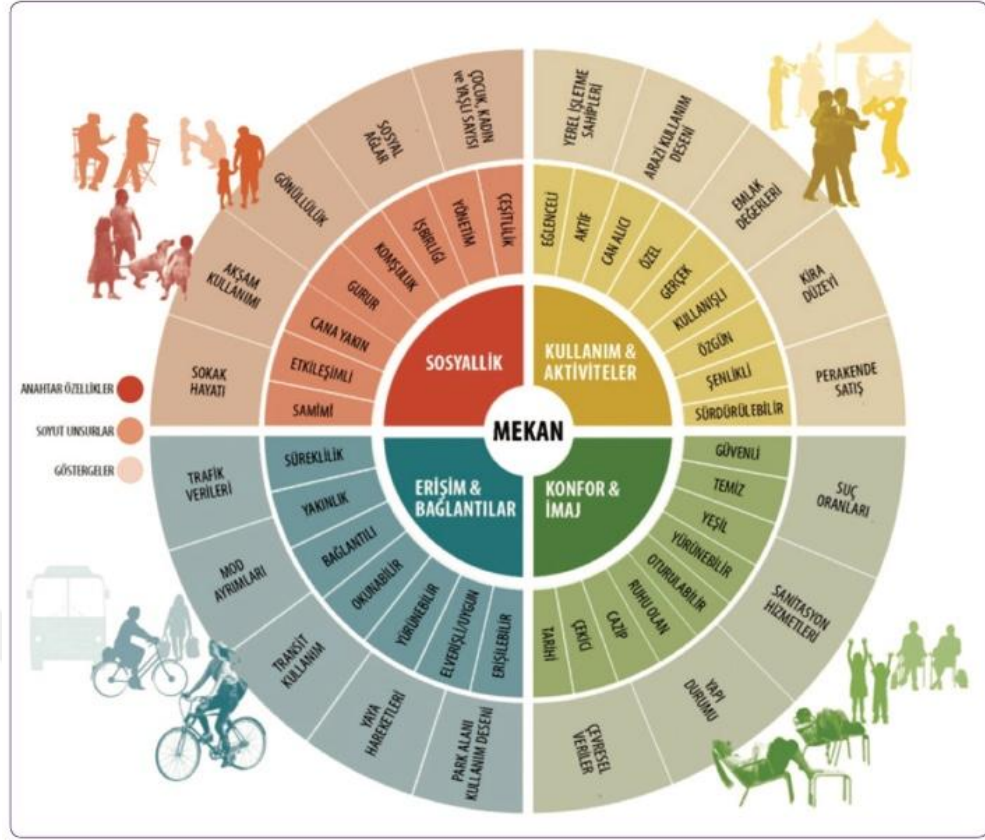
2.2.1 Mekânsal Kalite Kriterleri

Kamusal alanların mekânsal kalitesi yaşam kalitesi üzerinde direkt etkili olmaktadır. İnsanlar her gün kentlerdeki kamusal alanları kullanarak kenti deneyimlemektedirler.

Kevin Lynch “Güzel Şehir Biçimi” adlı kitabında bir kentin kalitesini ölçebilmek için canlılık, duygu, uygun olma, erişim ve kontrol parametrelerini ve her bir parametre için verimlilik ve adalet olmak üzere iki ana başlık belirlemiştir (Lynch, 1984).

Nasar (1998), kullanıcıların, kentsel mekânlarda kontrolleri dışında aktivitelerle karşılaşabileceklerine değinip, kentsel mekânların tasarımlarının ve çevre kalitesinin kullanıcı tarafından algılanması gerekliliğinden bahseder. Bunun için kalite kriterleri geliştirilmiştir ve doğallık, bakım, açıklık ve tanımlanmış mekan, tarihsel önem / içerik ve düzen şeklinde belirlenmiştir.

Gehl, PPS (Project for Public Places), Roger Tym & Partners gibi birçok grup kamusal alanlarda mekân kalitesinin ölçülebilmesi için farklı parametreler belirlemişlerdir.



Şekil 2.2 Başarılı kentsel mekanlarda bulunması gereken fiziksel nitelikler (PPS, 2008)

Amerika Birleşik Devletleri merkezli “Kamusal Mekânlar için Proje Şirketi” PPS (Project for Public Spaces, 2005) teknik yardım, araştırma, eğitim, planlama ve tasarım önerileri sunan çok etkili kar amacı gütmeyen bir kuruluştur. Birçok kamusal mekân projesi tecrübesi sonucu, PPS’ye göre başarılı kamusal mekânların dört ana kriteri vardır. Bunlar (Şekil 2.2):

1. erişim ve bağlantılar,
2. konfor ve imaj,
3. kullanım ve aktiviteler,
4. sosyalleşmedir.

2.3 Yer Oluşturma Kavramı

Kar amaçsız bir örgüt olan PPS (Projects for Public Space)' ye göre, insanlar ve ortak paylaşım alanları arasındaki bağlantıyı güçlendirmek, paylaşılan değeri en üst seviyeye çıkartmak için kamusal alanın şekillendirildiğı, işbirliğine dayalı bir süreci ifade ederken, daha iyi bir kentsel tasarıma teşvik etmekten daha fazla, yapıların yaratıcı kullanım modellerine imkan sağlar. Bir yeri tanımlayan ve devam eden gelişimini destekleyen fiziksel, sosyal, kültürel kimlikleri dikkate alır

Harrison ve Dourish'e (1996) göre, her şeyin birileri tarafından kontrol edilmesi imkansız olduğı gibi, bu beceri de herkeste bir yerden sonra ya kısıtlı kalır ya da sonlanır. Yer oluşumunun gerçekleşmesi aşamalarında ise,

- mekândaki objeler kontrol dışında 'o yer' de oluşurlar,
- gerçekleşen aktiviteleri kullanıcılar belirler,
- mekânın kavramını toplum oluşturur,

şeklinde özetleyip, tüm bunların mekanı 'yer'leştirdiğinden bahsederler. Bu mekânlar tasarımcılar ve kullanıcılar tarafından 'yer'e dönüştürülürler.

Bu bağlamda 'yer oluşturma' kavramının, bir takım duyguları tasarımla ortaya çıkarma yöntemi olduğunu söylemek mümkündür.

Hem kapsamlı bir fikir hem de bir şehrin, bölgenin veya mahallenin gelişimi için uygulamalı bir yaklaşım olan **yer oluşturma**; her toplumun kalbi olan kamusal alanların, insanların kafasında yeniden canlandırmasında ve yeniden şekillenmesinde teşvik edicidir. İnsanlar ve paylaştıkları yerler arasındaki bağlantının güçlendirilmesinde, yer oluşturma, ortak değeri maksimuma çıkartmak için kamusal alanın şekillendirilmesinde işbirlikçi süreci ifade etmektedir. Yer oluşturma, daha iyi bir kentsel tasarımı teşvik etmekten daha fazla, yaratıcı kullanım şekillerini kolaylaştırır. Bir yeri tanımlayan ve devam eden evrimini destekleyen fiziksel, kültürel ve sosyal kimliklerle özellikle ilgilenir. Merkezinde topluma dayalı katılım ile etkili bir yer oluşturma süreci, yerel bir toplumun varlıklarına, ilhamlarına ve

potansiyellerine önem verir ve insanların sağığına, mutluluğına ve refahına katkıda bulunan kaliteli kamusal alanların yaratılmasına yol açar.

Yer oluşturma, arzu edilen aktiviteleri desteklemek üzere, mekân ve objelerle bir çevre oluşturma yöntemidir (Kalay ve Marx, 2001).

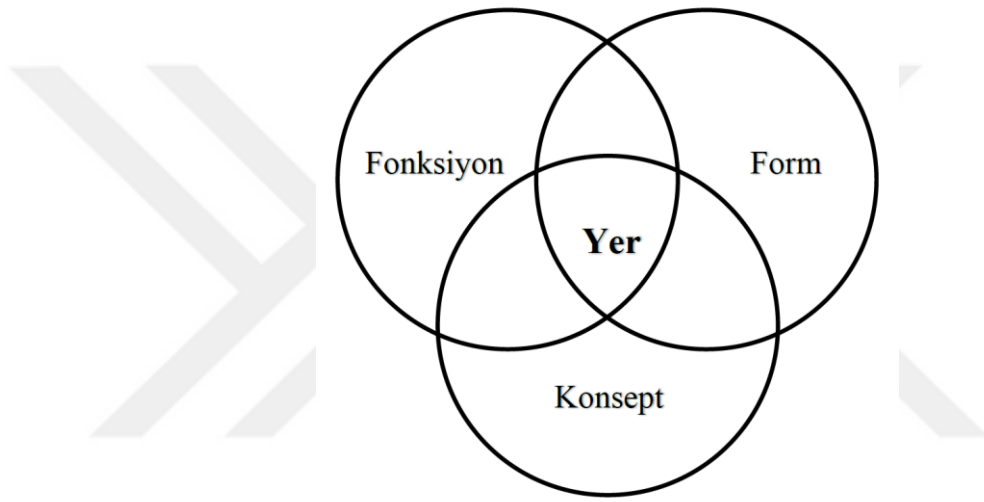
Kar amaçsız bir örgüt olan PPS (Projects for Public Space), insanlara yer oluşturma'nın kendileri için ne anlama geldiğini sorduğunda, yaşamlarındaki yerlerle yakından bağılı hissedilenler için çok önemli ve çok değerli bir süreç olduğu yanıtını almışlar. Yer oluşturma, insanlara geniş görüşlülüğün ne kadar güçlü olabileceğini gösterir. Günlük mekanları yeniden canlandırmalarına ve parkların, kent merkezlerinin, kıyı alanlarının, meydanların, mahallelerin, sokakların, pazarların, kampüslerin ve kamusal binaların potansiyelini yeniden görmelerine yardımcı olur. Bu kavram aslında yeni bir fikir değıl, 1960'larda, plancılar ve mimarlar tarafından mekânları oluşturan elemanların tanımlanmasıyla birlikte bütünü oluşturan süreçte kullanılmaya başlanmıştır.

Aynı kuruluş, yer oluşturma yöntemi ile daha iyi kamusal alanlar başlıklı bildirisinde kavramdan şu şekilde bahseder;

- Yer oluşturma eylemi aşağıdan yukarıya şeffaflık ve iyi niyetle yapıldığında, topluluğun sahiplenmeye ve bağılılık hissettiğı ve tasarımın işlev gördüğü bir yerde sonuçlanır. Burada, herkes için insani ihtiyaçlar tespit edilip, karşılanır.
- Yer oluşturma, resmi ya da gayri resmi olarak aktarılan bir beceridir. Yerel liderliğı, finansmanı ve diğere kaynakları belirler ve katalize eder.
- Yer oluşturma, geleneksel planlama süreçlerinde yapılmayan, toplumu katılımcı sürece dahil eden ve güçlendiren, aşağıdan yukarıya bir yaklaşımdır. Yalnızca profesyonel uzmanlara dayanmak yerine, toplumun varlıklarını ve becerilerini kullanır.
- Kamusal alanlarda, 'topluluk uzamandır' ifadesiyle tanımlanmaktadır. Güçlü bir yerel ortaklığın, kentin insanlarına gerçekten hizmet eden dinamik, sağılıklı kamusal alanlar yaratma sürecinde gerekli olduğu sonucuna varmıştır.

- Kamusal alanlar ayrıca yerel yönetimlerin, çeşitli mevcut grupların demokratik bir süreçte işbirliği içinde çalışabileceği ortak bir alandır (amaçtır). Her yer, her kültür benzersizdir. Toplumsal normlar, iklim ve gelenek meselelerinin hepsi dikkate alınmalıdır. Bu nedenle her kültürün kendileri için uygun araçları ve yaklaşımları bulması gerekir. Bu da ‘yer oluşturma’nın özünü içerir. (Project For Public Spaces, 2012).

Bu bağlamda yer oluşturma’nın hem bir ürün hem de bir süreç anlamları taşıdığını söylemek mümkündür.



Şekil 2.3 Form, fonksiyon, konsept ve yer kavramları (Canter, 1977)

Webster sözlüğünde mekânın tanımı ‘fiziksel çevre’ şeklinde tanımlanırken, Lefebvre (1991)’ye göre mekân, sosyal bir üründür. Mekânın işgal edilmesiyle başlayan ‘yer’leşme sürecinde; mekân tasarım boyutundan çıkarak yere dönüşür ve kente ürün olarak yansır. Stea ve Turan (1993, s.11)’a göre bu süreci toplum şekillendirir (aktaran Coşkun, 2008).

Tanyeli ise bu sürecin devamının, kullanıcı kitle tarafından mekânın tanımlandığını, biçimlendiğini ve şekil alıp sınırlarının belirlendiğini ifade eder (Tanyeli, 2002).

BÖLÜM ÜÇ

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE KAMUSAL KIYI ALANLARI

DÜZENLEMELERİ

3.1 Kıyı Düzenlemelerinde Dünya Örnekleri

Kıyı kentleri, son birkaç yılın mimari ve kentsel tartışmalarında merkezi bir tema olmuştur. Bilim insanları, uzmanlar ve ilgililer liman kentlerinin gelişimiyle özellikle kıyıların iyileştirilmesi ile yakından ilgilenmektedirler.

Denizle olan ilişkinin teması, özellikle liman alanlarının ve bunlara yakın verimli alanların yeniden geliştirilmesi tüm kıyı kentlerinin kıyı alanları için geliştirme / dönüştürme / canlandırma / yenileme gibi kavramlarla ele alınarak kentsel kamusal kıyı alanlarının daha da iyileştirilmesi sürecinin bir parçası olarak yorumlanmaktadır.

Kentler, canlılar gibi yaşayan organizmalardır. Sürekli değişerek gelişen bu organizmalar için zaman içerisinde çeşitli kaynaklı kentsel yenileme düşüncesi doğmuştur. Yenileme uygulamaları, 20. Yüzyılın başlarında öncelikle fiziksel dönüşüm uygulamalarını içermiş, 21. Yüzyılda ise yenileme faaliyetlerine, ekonomik ve işlevsel anlamda dönüşümlerin de eklenmesi ile yenileme eylemleri daha kapsamlı hale gelmiş ve artık kentsel dönüşüm kavramı ile tanımlanmaya başlamışlardır. Öncelikle tarihi kent merkezlerinin boşalmasıyla, eskiyen konut kullanımlı yapıların ticari fonksiyonlara dönüşümü ile birlikte yeni bir sosyal tabakanın merkeze yerleşmesi ile süreç içerisinde kent merkezlerinin nitelikleri değişime uğramıştır. Söz konusu uygulamalar kıyı alanlarında da gerçekleşmiştir. Kıyı alanlarında ise sosyo ekonomik süreçlerde yaşanan değişimlere bağlı olarak işlevsel değişimler sonucunda kıyı alanlarının kullanım biçimleri de dönüşmüş ve kıyı alanlarının da kullanımları dönüşüm süreçlerinden etkilenmiştir. Kıyı alanlarındaki dönüşümün hem ekonomik, hem de sosyo-kültürel olarak ve yaşam kalitesi üzerinde etkileri olmuştur.

Böylelikle tarihi kent merkezleri ile birlikte eski liman alanları, sanayi ve depolama alanları da dönüşüme konu alanlar haline gelmiştir. Söz konusu kıyı bölgelerinin terk edilmesi sonucunda bu bölgelerin yeniden işlevlendirilmesi ve kente kazandırılması bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede hem yerel

yönetimler hem de merkezi yönetim politikaları ile söz konusu alanlarda dönüşüm uygulamaları gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

Kentsel dönüşümün önemli nedenleri bulunmaktadır. Bunun başında savaşlar sonrasında yıkılan kentsel alanların yenilenme ihtiyacı gelmektedir. Küresel süreçlerdeki değişime bağlı olarak ise sanayisizleşme gelişmiş ülkelerdeki liman alanlarının işlevsizleşmesine neden olmuştur. Söz konusu işlevsizleşme ile birlikte eski liman alanları terk edilmiş alanlara dönüşmüştür. Aynı zamanda tüketim alışkanlıklarının da değişmesi ile birlikte eski liman ve kıyı alanları yeni kullanım taleplerine uygun olarak yerel yönetimlerce dönüştürülerek yeni kullanımlara uygun olarak tasarlanmaya başlamıştır.

Düzenleme politikaları ülkeden ülkeye, kentten kente değişim göstermektedir. çok çeşitli sebeplerden dolayı oluşturulmuştur. Kıyı düzenlemelerinde benzer yöntemler uygulansa da, yöreye özgü özellikler, işlevler, gereksinimler özgün nitelikler, kullanıcı profili, sosyo-kültürel ve ekonomik düzeyi farklılıkları dikkate alınarak stratejiler ve düzenleme pratikleri geliştirilmektedir.

Dönüşüme örnek olabilecek ilk önemli liman yenileme müdahaleleri, Amerika Birleşik Devletleri'nde Boston ve Baltimore'de gerçekleştirilmiştir.

Charles Center ve İç Liman, denizle olan ilişkiyi göz önüne alarak bölgesel dönüşüm ile birlikte restore edilmiştir (Lanman, 2009), 1959 yılında gerçekleşen uygulama bu güne kadar hala geçerli bir model olarak değerlendirilmektedir.

Günümüzde kentsel kıyı alanlarındaki çalışmalar, giderek daha fazla ilgi çekmekte ve planlamanın ana temasını oluşturmaktadır. Kıyı alanlarının planlanması ve sürdürülebilir kalkınması, doğal peyzaj, tarihi ve kültürel değerlerin korunması ve geliştirilmesi, doğal çevre dostu planlama ve tasarım açısından çok önemlidir.

Kıyı alanlarındaki düzenlemeler kıyı alanının ölçeğine, işlevine ve niteliğine göre değişebilmektedir. Örneğin liman kentlerinde terk edilen eski liman alanlarındaki düzenlemelerin daha çok çevredeki kentsel işlevler ile bütünlük sağlaması beklenirken, kentlerin merkezi kesimlerinden uzakta konut alanları ile bütünleşen kıyı alanlarında ise daha çok kıyı alanları daha çok park ve rekreasyonel kullanımlarına olanak tanıyan içeriklere sahip olmaktadır. Bu nedenle kıyı

alanlarının tasarımı konum ve kentsel işlevler ile bütünleşme temel tasarım kriterini oluşturmaktadır. Bu çerçevede bu bölümde ele alınmış örnekler de birbirinden farklı kıyı düzenlemelerine işaret etmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde dünyadan 5 farklı kıyı alanı örneği seçilerek, bu kıyı alanlarının kullanımındaki değişimler ve yeniden düzenlenmeleri değerlendirilmiştir. Söz konusu, kıyı alanlarının ortak noktaları, farklı dönemlerde ancak; benzer sebeplerle yenileme / canlandırma kararlarının alınması üzerine kıyı alanlarının düzenlenmiş kıyı kentleri olmalarıdır.

Bu inceleme ile son zamanlarda artan kentsel kıyı tasarımlarının hangi çerçeve ve ilkeler ile tasarlandığı ve uygulamaya geçirildiği anlaşılmaya çalışılacaktır. Bu dönüşüm süreçlerinin hepsinde kıyı alanlarının kamu – özel sektör işbirliği ile gerçekleştirildiği, kent sakinlerinin dönüşüm sürecine katıldığı, kentsel tasarım projelerinin önemle ele alındığı ve kıyı bölgesinde kullanım çeşitliliğine önem verildiği değerlendirilmiştir. Çalışma kapsamında değerlendirilen örnek kıyı alanı düzenleme projeleri, Barcelona, Melbourne, Oslo, Antalya ve İzmir kıyı alanı düzenlemeleridir. Tüm örneklerde farklı nitelik ve içerikteki kentsel düzenlemelere yer verilmiştir.

3.1.1 Barselona Kıyı Alanı

İspanya'nın Katalonya özerk bölgesinin başkenti olan Barselona, 2000 yıllık tarihi ile bugün, İspanya'nın en yoğun kullanıma sahip ve Akdeniz'in en önemli liman kentlerinden biridir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Barselona kıyı alanı (Google earth, b.t.)

Barselona kentinde, yüksek duvarlar tarihsel süreçte, Orta Çağ'dan 1870'lere kadar şehri denizden dışlamış, şehir denizden kopuk bir vaziyette gelişme göstermiştir. Doğrudan su ile temas halinde olan tek bölge, sakinlerinin çoğunun deniz işçisi olduğu Barceloneta mahallesi iken, deniz surları yıkılmış ve Barselona'da düzenlenen 1888 Dünya Fuarı nedeniyle geniş bir cadde olan Paseo de Colon inşa edilmiştir. Daha sonra bu sahil şeridi ile deniz arasındaki boşluğa, deniz taşımacılığı ile ilgili depolar ve diğer binalar ile birkaç rıhtım inşa edilmiştir (aktaran, Jauhiainen, 1994, s.5).

1979'da demokratik kent konseyinin seçilmesi ile, Barselona'nın kentsel politikası değişmiş ve kıyı alanını canlandırmak için kamusal alana müdahale kararları alınmıştır. Söz konusu kararların amacı yaşam kalitesini yükseltmek ve kenti Akdeniz'e açarak iş olanaklarının artırılması olarak belirtilmiştir (Jauhiainen, 1994, s.6).

Olimpiyat oyunlarının kentte gerçekleştirilmesi ise kentin kıyı alanındaki yenileme uygulamalarını teşvik etmiş ve Vell limanından (eski liman) başlayarak Barceloneta Plajı ve promenadı ile devam eden kıyı alanında canlandırma düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir (Şekil 3.2).

Barselona sahilinin en önemli özelliklerinden birisi ve kente karakter veren bir diğerk kıyı alanı Barceloneta plajıdır. Barceloneta plajı, Barselona'nının en seçkin ve tanınmış plajıdır. Denizde ve sahilde birçok faaliyetin bulunduğu kıyının uzunluğu 1100 metre civarındadır (Şekil 3.3).



Şekil 3.2 Port Vell (Pinterest, b.t.)



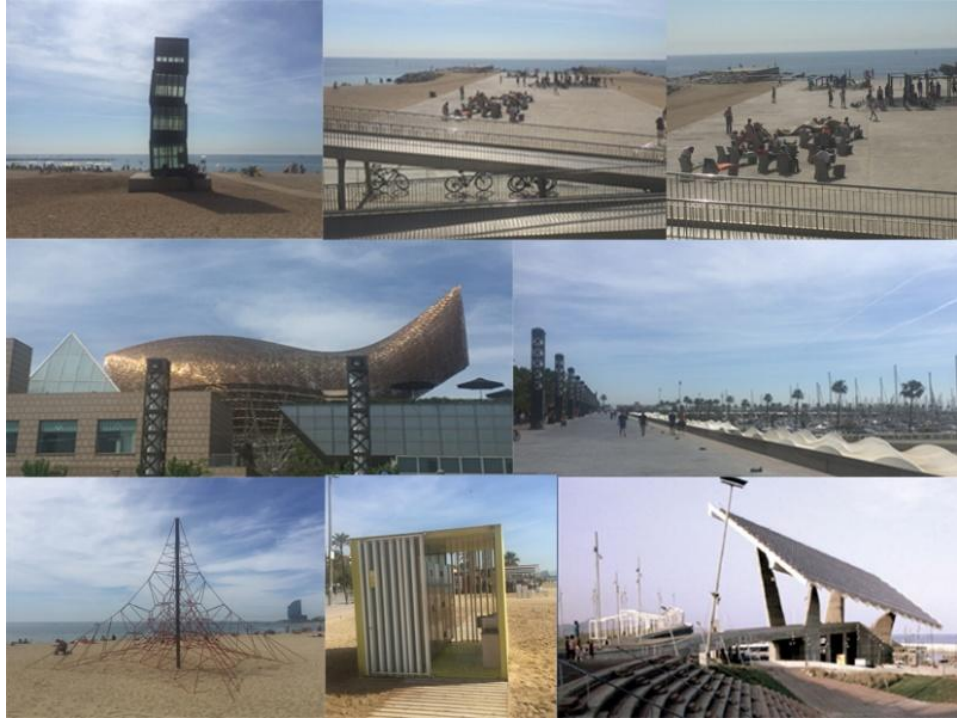
Şekil 3.3 Barceloneta beach (Travoh, b.t.)

Barselona kıyı alanı düzenleme projesinin hedefleri; aktivitelerinin yeniden canlandırılması ile kentin odak noktasını oluşturmak, çekici merkezler kurmak, insanları Port Vell üzerindeki sabit ve kıyı boyunca oluşabilecek faaliyetleri kullanmaya teşvik etmek olarak belirlendiği belirtilmektedir. Bu bağlamda suya bağlı olarak her yaş grubu insanlar için çeşitli aktivitelerin bulunduğu kamusal açık alanlar ve rekreasyon alanlarının kıyı boyunca uzadığı geniş bir promenad önerilmiştir. Tüm

bu fonksiyonlarla birlikte alan, yeme-içme, ticari dükkânlar ve ofis gibi kullanımlarla desteklenmiştir. Belirli aralıklarla yerleştirilen servis üniteleri de kamu kullanımı açısından büyük yarar sağladığı düşünülmektedir (Rodriguez ve Sastre, 1993).



Şekil 3.4 Barselona promenad (Kişisel arşiv, 2016)



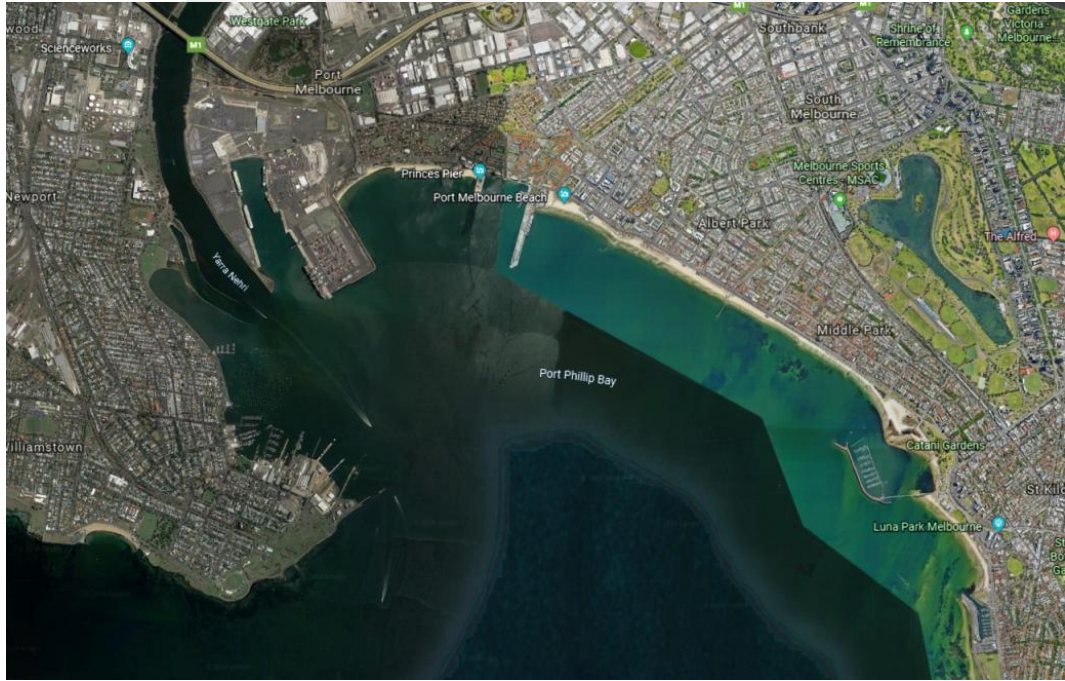
Şekil 3.5 Noktasal müdahaleler (Kişisel arşiv, 2016)

Port Vell'in yeniden gelişimi ve kıyı alanını canlandırma projesi için yapılan çalışmada, ilk olarak Londra liman bölgesi sonrası Baltimore, San Fransisco, New York gibi kentlerde uygulanmış olan depo şeklinde kullanılan liman bölgeleri ve terk edilmiş kıyı alanlarının yeniden kullanımını hedefleyen çalışmalar örnek alınmıştır (aktaran Doğan, 2006).

Söz konusu yeniden geliştirme ve canlandırma projesinin yoğun kamusal kullanımını teşvik ederek kent ve insan ilişkileri kuvvetlendiği, kentin potansiyel dinamiklerini ortaya çıkararak diğer liman kentleri ile ilişkisi arttığı ve kentin önemli bir liman kenti niteliği kazandığı değerlendirilmektedir.

3.1.2 Melbourne Kıyı Alanı

Melbourne, Avustralya'nın Victoria eyaletinin başkentidir. 3.7 milyon nüfusa sahip olan kent ülkenin ikinci en kalabalık kentidir.



Şekil 3.6 Melbourne kıyı alanı (Google earth, b.t.)

Melbourne kıyı alanı geliştirme ilkeleri City of Port Philip tarafından 2013 yılında 'Port Melbourne Kentsel Tasarım Çerçevesi' olarak adlandırılan bir kıyı alanı tasarım rehberi geliştirilmiştir. Rehberin hazırlık sürecinde aktif ve katılımcı bir planlama yaklaşımı benimsenmiş, temalar (karakter ve kimlik, estetik ve temel,

aktivite, bağlantı ve erişilebilirlik, doğal çevre ve güvenlik) toplumun ortak değerlerine ve hedeflerine göre belirlenmiştir. Söz konusu projede ele alınan, kıyı alanı tasarım stratejileri şu şekildedir: (City of Port Philip, 2013).

- Melbourne limanının sakinleri ve ziyaretçilerine hizmet etmek için sahil boyunca çeşitli etkinliklerin geliştirilmesi,
 - İnsanların daha fazla zaman geçirebilecekleri, etkileşim kurabilecekleri ve alışveriş yapabilecekleri yüksek kaliteli kamusal alanlar yaratması,
 - Doğal çevrenin gelişmesi ve kıyı alanının canlandırılması ve onları ziyaret edilebilir özel yerler yapılması,
 - Kıyı alanının geçmişini yansıtan yeni kamusal mekânların tasarlanması ve halkın erişiminin sağlanması,
 - Kıyı alanındaki kamusal ve özel girişimlerin yıl boyunca farklı deneyim ve aktivitelerle geliştirilmesi,
 - Kent sakinleri, ziyaretçiler, ticari ve liman etkinlikleri için kıyı alanı kalitesini artırılması,
 - Kamusal açık alanların yanı sıra aktivitelerin, feribot, gemi, yolcu gemisi vb. ile desteklenmesi,
 - Binaların ve kamusal alanların tasarımı için sürdürülebilir tasarım yaklaşımının benimsenmesi
- olarak belirlenmiştir.

Melbourne'ün en önemli kıyı bölgelerinden biri olan Port Melbourne sahilinin, kent karakterinin tanımlanmasında etkili rol oynadığı, Melbourne'ün erken tarihinin bir bölümünü ve gücünü temsil ederken, canlı bir konut, ticari ve turistik bir merkez olarak geliştiği belirtilmektedir (City of Port Philip, 2013).

Söz konusu 'Kentsel Tasarım Çerçevesi', Port Melbourne sahilinde devam eden bir kurgunun bir parçasıdır. Bu kurgu kıyıyı düzenlemek için alanın genişletilmesi ve çeşitliliği, kullanıcı konsültasyonu ile geniş kapsamlı gelişimi hedeflemek gibi bir dizi içerik sunar.



Şekil 3.7 Melbourne kıyı çalışma alanları (City of Port Philip, 2013)

Yerel sakinlerin ve ziyaretçilerin tanıdığı Port Melbourne kıyı alanı büyüleyici ve zengin bir tarihe sahiptir. Mütevazı bir başlangıçla güvenli ve sakin bir sahile sahipken, Port Melbourne kıyı alanı hızla büyümüş ve Melbourne'ü dünyaya bağlayan önemli bir liman haline gelmiştir (City of Port Philip, 2013).

Melbourne merkezine 3 km'den daha az uzaklıkta olan alan, geniş yelpazede bir arazi kullanım içermektedir. Arazi kullanım çeşitleri, endüstriyel denizcilikten yüksek katlı konut gelişimine kadar uzanmaktadır. Alanın tasarımında, çeşitli arazi kullanımlarını, tarihçesini ve karakterini yansıtan yaklaşımların benimsendiği belirtilmektedir.

Temel kavram ve uygulamaların, toplum değerleriyle arazi kullanımlarının çeşitliliğini dengelemeye odaklandığı, bu bağlamda, alana yönelik;

- yeni gelişmeyi yönlendirerek toplum ve arazi sahipleri için daha büyük ortak yarar sağlanması,
- gemi taşımacılığı trafiğine daha iyi bir yol bulunması,

-gelecekteki büyümeyle karşılayabilmek için park alanı kapasitesinin ve dağılımının organize edilmesi,

- etkinliklerin merkezi olan Bay Street ile daha güçlü bir bağın kurulması,

- temiz, yeşil açık alanlara daha iyi erişim ve gölge sağlanması,

- daha esnek bir kıyı yaşam alanı oluşturulması

gibi bir takım genel kararların alındığı belirtilmiştir.



Şekil 3.8 Melbourne kıyı düzenlemesi (Pocket Oz, b.t.)

Ortaya konan tasarım stratejilerini destekleyen genel tasarım ilkeleri;

- Kıyı kenarındaki aktiviteler ile alanı, kullanıcılar için çekici kılmak
- İnsanları bu alanda daha fazla zaman geçirmeye, birbirleri ile etkileşime geçirmeye teşvik eden, yeni, yüksek kaliteli halka açık yerler oluşturmak
- Doğal ortamı iyileştirmek ve kıyıyı yaşamak için ayrıcalıklı bir yer haline getirerek alanın potansiyelini güçlendirmek
- Halkın erişimi teşvik eden, Port Melbourne tarihini hissettiren, kendine özgü halka açık bir rıhtım yaratmak

- Kamu ve özel gelişim ile kıyı boyunca görünüşünü ve işlevini kuvvetlendirmek
 - Kıyıdaki kaliteyi ve deneyimi geliştirmek için Melbourne Liman topluluğu ile kentli ve ziyaretçilerin aktif iletişiminin kurulmasını sağlamak
 - Halka açık alanların ve yakınlardaki yerel toplulukların yanı sıra feribot, yük ve yolcu gemilerinin işleyişlerini desteklemek
 - Yapıların ve halka açık alanların tasarımında çevresel sürdürülebilir tasarıma teşvik etmek,
- şeklinde belirtilmiştir.

3.1.4 Oslo Kıyı Alanı



Şekil 3.9 Oslo – Stranden kıyı alanı (Google earth, b.t.)

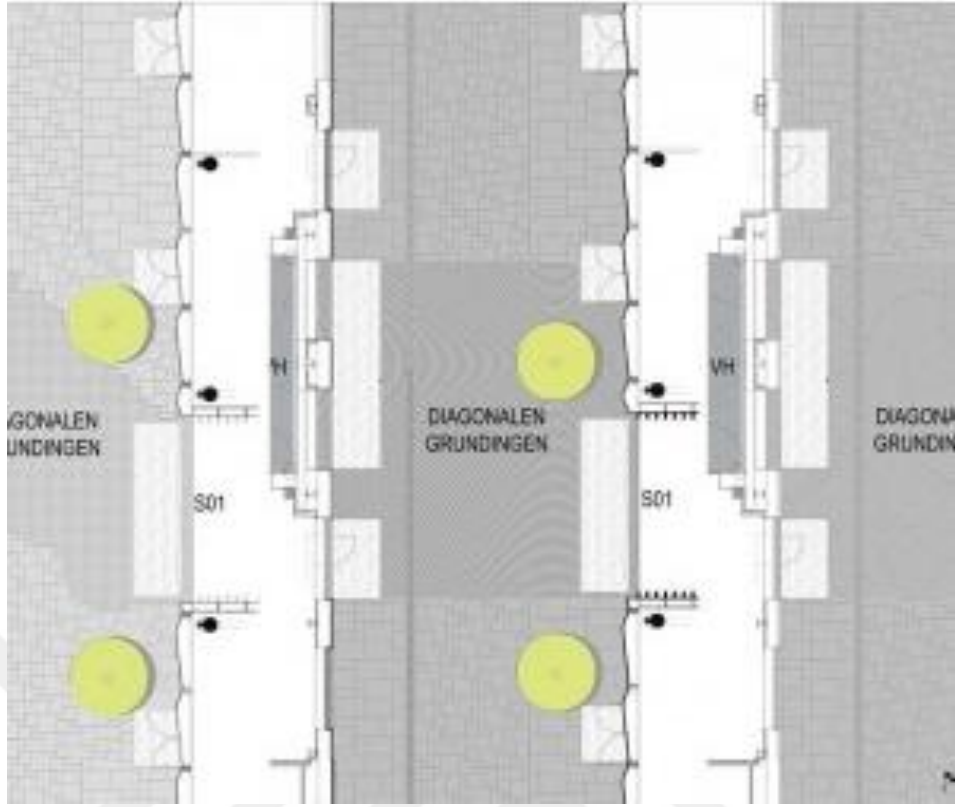
'Stranden' projesi, Oslo, Norveç'te 'Aker Brygge' olarak bilinen bölgedeki çok aşamalı yeniden yapılanma projesinin ilkidir. Şehrin doğusuyla batısını birbirine bağlayan, 12km uzunluğunda halka açık bir sahil şeridi oluşturarak Oslo'nun sanayi sonrası kıyılarını canlandırmak için uygulanmış bir kentsel tasarım projesidir. Bölge'nin geliştiricisi Norwegian Property (NPRO)'nin, kentsel dış mekân alanlarını yenileyerek, alanın perakende kavramını dönüştürerek, yeni ofis alanı tanımlayarak Aker Brygge'yi güçlendirmeyi amaçladığı belirtilmektedir.

Aker Brygge, eklektik apartman daireleri, alışveriş, kültür ve restoran çeşitleriyle Oslo'nun en hareketli bölgelerinden biridir. Bölge hem kent sakinleri hem de turistler tarafından yoğun ilgi gören ve her yıl yaklaşık 12 milyon kişi tarafından ziyaret

edilen bir yerdir. Yenilenen sahil şeridi 'Stranden' bölgesinin fiyortla bağlantısı canlandırıldığı, sosyal etkileşim ve etkinlikler için Oslo'nun bu önemli merkezine yeni bir yaşam ve ilgi getirildiği belirtilmektedir. Kentsel tasarımı ve peyzaj projesi LINK Landskap'a ait olan proje, daha önce 1980'lerin sonunda endüstriyel sanayi sonrası kıyı alanının orijinal dönüşümü için gündeme gelmiş. Projenin amacı eski bir tersaneyi hareketli bir kent mahallesine dönüştürmek ve Oslo'yu unutulmuş su kıyısına bağlamaktır. Kıyı alanının yenilenmesi Oslo'nun muhteşem fiyort manzarası ile görsel ve fiziksel temasının artırılmasına olanak tanırken, sahildeki gezinti yolunda sosyal etkileşimi ve form çeşitliliği de teşvik edilmiştir. Projenin kapsamında Stranden'in kesiti yeniden yapılandırılarak - daha geniş ve daha cömert bir sahil oluşturması amaçlanmış, bu çerçevede promenad kısmı yeniden düzenlenmiş ve birleştirilmiştir. Bu yaklaşım, kendiliğinden ve planlanmayan faaliyetler için esnekliği artırırken, aynı zamanda gezinme ve 'kalma' aktiviteleri için daha fazla alan yaratmıştır. Sonuç olarak, fiyort manzarasının daha dinamik bir deneyimi ve daha fazla “yaşam alanı” elde edilmiştir.

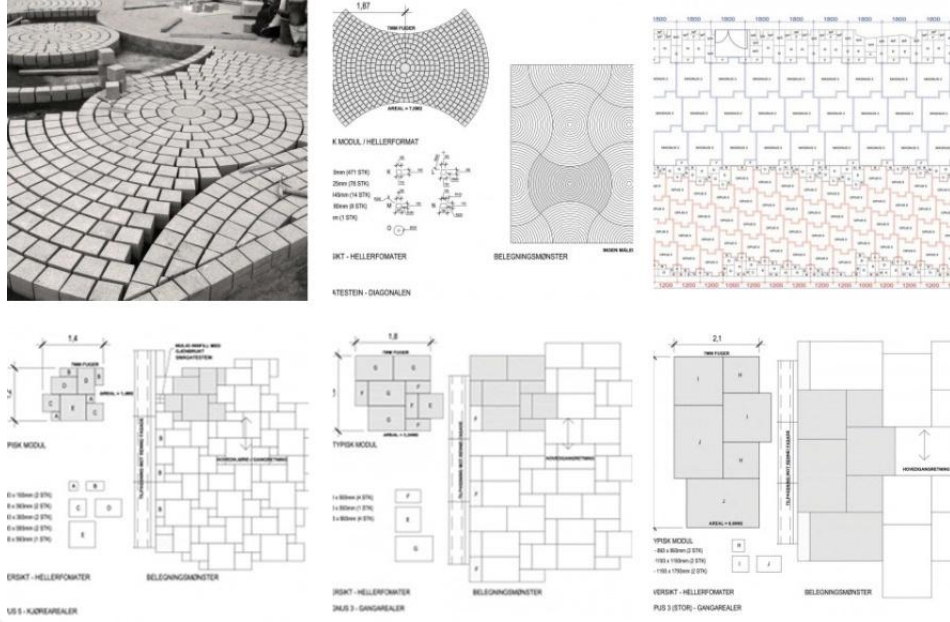


Şekil 3.10 Stranden kıyı alanı düzenlemesi (Landezine, 2015)



Şekil 3.11 Stranden kıyı alanı zemin kaplama farklılıkları ile alan tanımlanması (Landezine, 2015)

Kıyı düzenlemesinde özellikle yer döşemesi düzenlemeler, granit kaplamaların detaylandırılması, tüm tasarım süreci boyunca özel olarak dikkat çekmiştir. Amaç, birkaç ayrıntılı vurguyla ve belirgin, yinelenen desenlerle sağlam ve yönsüz parke yüzeyi oluşturmak olarak belirtilmiştir. Çeşitli yaya, araç ve ortak trafik bölgelerinin okunaklı ancak kesintisiz bir entegrasyonunu oluşturmak için üç farklı modül geliştirilmiş ve kullanılmış. Sonuç olarak, gezinti noktasını birleştiren ve görsel odağı yeni ve tarihi cephelerin karışımına ve muhteşem fiyort manzaralarına yönlendiren ayrıntılı ve kısıtlanmış bir 'taş halı' oluşturduğu vurgulanmaktadır.



Şekil 3.12 Zemin kaplama kodlaması (Landezine, 2015)

LINK Landskap ayrıca şehir mobilyaları ve kamuya açık alanda sosyal etkileşimin rolünü besleyen alana özgü bir konsept geliştirdiği sokak mobilyası konseptinde, hem hazır ürünler hem de özel tasarım öğeler kullanıldığı, bu konseptin, sosyal aktiviteyi ve kullanım esnekliğini teşvik etmek için, açıkça tanımlanmış bir çerçevedeki form çeşitliliğine dayandığı belirtilmiştir (Landezine, 2015).

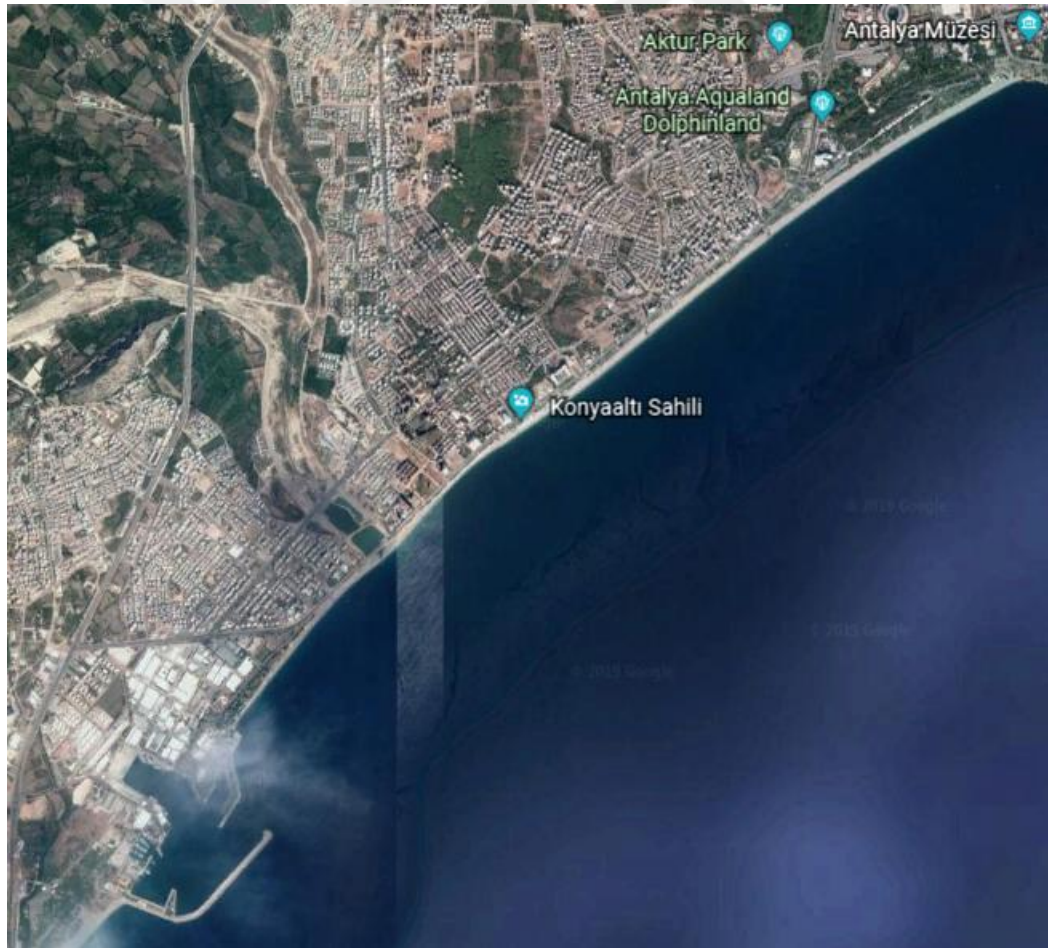


Şekil 3.13 Noktasal müdahaleler / Kent mobilyaları (Landezine, 2015)

Kıyı düzenlemesinde özellikle kıyının kamusal olarak kullanımının artırılmasının amaçlandığı görülmektedir. Çok sayıdaki kent mobilyası ile kıyının serbestçe kullanımına olanak yaratılmıştır. Tasarımcılar, kullanıcıların bölgedeki birçok restoran ya da barlardan birinde oturmak zorunda kalmadan, her zamankinden daha fazla fiyort manzarası seyredebilmelerine olanak yaratmayı amaçlamışlardır. Açık kamusal mekanlarda da, oturmanın, uzanmanın, yemek yemenin, okumanın, sohbet etmenin veya dolaşmanın mümkün olduğu vurgulanmaktadır.

3.1.5 Antalya Kıyı Alanı

Antalya büyük bir kıyı kenti aynı zamanda yaklaşık bir milyonluk nüfusu kapsayan Türkiye'nin önemli bir liman kentidir. Kent merkezinin bulunduğu kentsel kıyı alanındaki tarihi dokusu, halkın kullanımına yönelik rekreatif alanlar, karma kullanımlı (yük, kruvaziyer ve yat) limanı ile uzun ve kapsamlı bir kıyıya sahiptir.



Şekil 3.14 Antalya kıyı alanı (Google earth, b.t.)

2014 yılında ulusal mimari fikir yarışması ile yeni önerilere açılmış Antalya merkez kıyı alanının, Özer Ürger Mimarlık' ın birinci seçilen projesi ile yeniden canlandırılmak üzere uygulamalarına başlanmıştır. Yaklaşık 100 hektarlık alanı kapsayan projenin temel amaçları ve hedefleri ile uygulayacakları yöntemler şu şekilde belirtilmiştir (Özer Ürger Mimarlık, 2014).

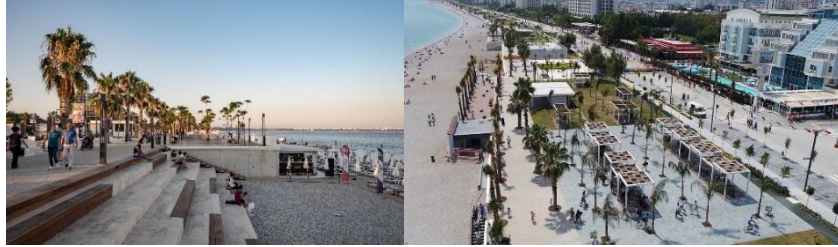
- 1 Kent kimliğini kıyı üzerinden yeniden güçlendirmek; rekreasyon, spor ve kültür faaliyetleri ile çoklu ve karma kullanımı yeniden işlevlendirerek ve kıyıda yer alan tarihsel ve kültürel alanları ön plana çıkararak kıyı kullanımının zenginleştirilmesi hedeflenmektedir.
- 2 Kentsel kıyıyı her türden kullanıcı için erişilebilir ve algılanabilir kılmak; araçlara '*yavaşça gezinme*' deneyimi ile kıyı bandı üzerinde hız rejimini düzenleyerek ortalama hızı düşürmek ve yayayı alana davet etmek hedeflenmektedir.
- 3 Kentsel anlamda alanın sahip olması gereken işlevsel canlılığın sağlanması için ulaşım ve erişim olanaklarının güçlendirilmesi; alana dikey ve yatay bağlantıları koruyarak sirkülasyon sistemini güçlendirmek, yakın çevrede projelendirilmesi düşünülen toplu taşıma güzergahları ile lokal toplu taşıma ring sistemi ve yayalaştırılmış eksen önerilerinin bütünlüğünü sağlamak ve yaya ve bisiklet dolaşımı ile uyumlu bir araç trafiği ve toplu taşıma sisteminin fiziksel niteliklerinin ortaya koymak hedeflenmektedir.
- 4 Kentin potansiyel merkezi sistemi niteliği taşıyan alanı, batı kıyısı üzerinden güçlendirmek ve çeşitlendirmek; kıyı boyunca bir dizi tematik odak noktaları yaratarak ve önerilen odak noktaları arasında algı bütünlüğü sağlanması hedeflenmektedir.
- 5 Alanın erişilebilirliği güçlendirilirken yakın çevresindeki yaşam alanları ile fiziksel ve işlevsel bütünleşmesine olanak sağlamak; alandaki mevcut dikey ve yatay bağlantılar korunurken, yaya ile uyumlu araç trafiğinin yanı sıra nitelikli bir toplu taşıma ve bisiklet ulaşımı için alt yapı hazırlanması hedeflenmektedir.

Tüm bu amaç ve hedeflerle birlikte temel tasarım ilkeleri ise şu şekilde belirtilmiştir;

- Uyumlu yaya ve araç bir aradalığı
- Yatay ve dikey bütünlük
- Tipolojik /morfolojik çeşitlilik
- Bir mekan örgütleme aracı olarak yaya ve yol sistemi
- Dokuya yönelik morfolojik dönüşüm aracı olarak kentsel arayüz

Ek olarak stratejileri ise;

1. Erişilebilirlik ve dolaşım sistemi üzerine kent bütünü ve alan içi erişilebilirlik şemaları geliştirilmiştir.
2. Proje alanının programında temel ilke aktivite zenginliği ve kullanıcı profilinde çeşitlilik olduğundan bunun üzerine aktivite örüntüsü şeması geliştirilmiştir.
3. Promenad üzerinde doğrusal yaya hareketini besleyen kentsel mekânların nitelikli aktivite ve kullanımlarla tanımlanması için odak alanlar şeması geliştirilmiştir.
4. Yeşil ve kamusal açık alanlarının sistemini kuvvetlendirmek için kent içindeki mevcut yeşil dokunun kıyı şeridine bağlanması ve kıyı boyunca sürekliliği sağlanmış ve kıyı boyunca, alanın sulanması için kullanılmak üzere yağmur suyu toplama bahçeleri tasarlanmıştır.
5. Çevresel kentsel dokunun dönüşümünde alanın yakın çevresi ile ilişkisi göz önüne alındığında kıyı bandında uygulanacak tasarım müdahalesi ile artan alan kullanımına uygun kentsel morfoloji önerilmektedir.



Şekil 3.15 Noktasal müdahaleler (Özer Ürger Mimarlık, 2014)

3.2 Değerlendirme

Kıyılar kamu kullanımı açısından çok önemli yerlerdir. Özellikle insanların suyla buluştukları bölge olmaları ve rekreasyonel faaliyetleri barındırmaları açısından da kentsel kamusal açık alan niteliği olan yerlerdir. Bu nedenle, sahildeki makro ölçekten mikro ölçeğe kadar olan tasarımlarda birçok prensibin göz önünde bulundurulması gerekir. En önemlisi, tasarım alanın kamusal kullanımına odaklanılmalıdır.

Sonuç olarak, yukarıda yer alan örnek olarak seçilmiş olan kıyı düzenlemelerinin birbirine benzer içeriklere sahip oldukları ancak hiçbirinin bir diğerrinin aynısı olmadığını belirtebiliriz.

Örnek olarak seçilen tüm kıyı düzenlemeleri öncelikle bir gereklilikten dolayı gerçekleştirilmiş ve kıyı ile kentli arasındaki bağlantıyı güçlendirmeyi amaç edinmiştir. Tasarım stratejileri ve ilkeleri ise yöreye/yerele özgü gereksinim ve karakteri yansıtmayı amaçlamıştır. Temel amacın ise kıyı alanlarının kamusal olarak

kullanımını güçlendirmek ve kıyı alanını halkın daha rahat ve adaletli bir biçimde kullanabilmesine olanak tanımak olarak belirlendiği değerlendirilmiştir.

Barselona örneğinin açıklamalarından da anlaşılacağı üzere, projenin eski liman bölgesini canlandırma odaklı, kamusal mekâna canlılık ve kimlik katmak amacıyla düzenlenmiş bir proje olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca plaj gerisinde rekreasyonel ve kültür ile spor kullanımlarına ilişkin düzenlemeler ile kıyı alanında önemli ve geniş bir yürüyüş güzergâhı düzenlenmiştir. Söz konusu alan ticari birimler ve yeme içme birimleri ile de desteklenmiştir.

Melbourne örneğinde de yine liman bölgesinin kamusal mekân olarak halkın daha yoğun olarak kullanabilmesi için düzenlendiği görülmektedir. Çeşitli etkinlik ve alışveriş gibi faaliyetlere uygun olarak düzenlenmiştir. Kent ile liman arasındaki entegrasyonun daha iyi sağlanması, esnek bir kıyı yaşamı oluşturulması amaçlanmıştır. Sadece liman aktiviteleri değil, aynı zamanda plaj kullanımı ile bütünleşen aktivitelerin de gelişimi önerilmiştir. Kamusal açık mekânların oluşturulmasına öncelik verilmiştir.

Oslo örneğinde de yine eski bir tersane alanının dönüşümü söz konusudur. Bu alan ve çevresi dönüştürülerek kent ile su arasındaki bağlantıyı güçlendiren kamusal mekân önerileri geliştirilmiştir. Özellikle kıyı boyunca düzenlenen kent mobilyaları ile kamusal mekân kullanımının çeşitlenmesi ve arttırılması amaçlanmıştır.

Antalya örneğindeki düzenlemelerde ise kıyının erişilebilirliği, tarihi kimliği ve özellikleri ön plana çıkarılırken aynı zamanda kıyının çok çeşitli kamusal kullanımlara ayrılmasına önem verildiği görülmektedir.

BÖLÜM DÖRT

İZMİR - BOSTANLI VE BODRUM MERKEZİ KIYI ALANLARININ KAMUSALLIK, YER OLUŞTURMA VE MEKÂNSAL KALİTE AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmanın dördüncü bölümü, tezin kavramsal terimleri ve bir önceki bölümünün referanslarına dayanarak somut örnek alan çalışmaları üzerinden yürütülmektedir. Kıyı alanlarının kamusal kullanımı güçlendirmesi amacıyla gerçekleştirilen iki farklı kıyı düzenlemesi olarak İzmir – Bostanlı kıyı alanı ve Bodrum kent merkezi kıyı alanı örnek çalışma alanları olarak seçilmiştir. Alanların yenileme ve canlanma süresince, tarihsel izlerinin korunarak günümüze aktarılmış olmaları, yerel ve yerine özgü tasarım ilkeleriyle tasarlanmış ve uygulanmış iyi örnekler olarak literatürde yer almaları, iki farklı ölçek olarak kent merkezlerinde uygulanmış kentsel kamusal düzenlemeler olmaları, bu düzenlemeler kapsamında kullanım çeşitliliklerinin benzer fonksiyonları içermesi ve bu bağlamda mekansal kalite ve yer oluşturma özellikleri açısından kıyı alanlarına ilişkin kentsel tasarım kriterleri ve stratejilerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Yöntem olarak alan gözlem çalışmasının yanı sıra kullanıcı algılarını da anlayabilmek amacıyla kullanıcı tercih ve algılarını temel alan anket çalışmaları da gerçekleştirilmiştir. Amaç, yapılan araştırmalar sonucunda, kentsel kamusal kıyı alan düzenlemeleri ve kullanımında ortaya çıkan sorunlarını belirleyerek, bu sorunlara çözüm önerileri getirerek kentsel tasarım çalışmalarına katkıda bulunmaktır.

Tezin amacı doğrultusunda ilerleyebilmek ve kullanıcıları doğru yönlendirebilmek için oluşturulacak olan anket içeriğinin bu kıstaslarla tamamen örtüşmesi gerektiğinden daha önce yapılmış çalışmalar literatürde taranmıştır. Bu çalışmaların referansı ile kullanıcılara ait algısal ve beklentisel değerlendirmeler yapabilmeye yönelik anket içeriği oluşturulmuştur.

Kullanım sonrası değerlendirme (kullanıcı memnuniyeti değerlendirme) tekniğinin mimarlar, şehir plancıları ve kentsel tasarımcılar tarafından proje süresinde kullanarak, asıl önemli aktörleri (mekan kullanıcıları) sürece dahil ederek,

görüşleri doğrultusunda sürecin yönlendirilebilmesi için geliştirilmiş önemli bir araç olduğu belirtilmektedir (Akad ve Çubukçu, 2006).

Akad ve Çubukçu'nun çalışmasında iki farklı kıyı alanı çalışma alanı olarak belirlenmiş ve alanın inceleme yöntemi fiziksel çevre kriterleri, kullanıcı özellikleri ve kullanıcı aktiviteleri olmak üzere kategorize edilerek anket düzenlemesi yapılmış ve böylelikle daha detaylı bulgulara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Bir diğer benzer çalışma da yine aynı yöntem kullanılarak kullanıcıların sosyo-demografik yapısına ilişkin veriler, alanın ve yakın çevresine ilişkin veriler ve kullanıcı memnuniyeti ve çevresel algılamaya ilişkin değerlendirmeler olmak üzere incelemeye alınmış olan Ayşegül Kılıç'ın yüksek lisans tez çalışmasında karşılaşılmaktadır. Araştırmacı, çalışma alanının mekansal niteliklerine bağlı olarak kullanıcı üzerindeki etkileri, beklenti ve değerlendirmelerine yer vermiştir (Kılıç, 2001).

Bu tez çalışmasında da aynı yöntemden yola çıkarak mekanları ve kullanım sonrası değerlendirmeyi analiz edebilmek üzere oluşturulan anket içeriği, literatürde yer almış bu çalışmaların referansı ile oluşturulmuştur.

Bostanlı ve Bodrum kıyı alanları kullanıcılarının özelliklerini anlayabilmek amacıyla kullanıcılara cinsiyetleri, alana kimlerle geldikleri, bulundukları şehirde yaşama süreleri, eğitim durumları, özel araç sahipliği vb. sorular yöneltilmiştir. Alanların kullanım özelliklerini belirleyebilmek amacıyla, alanları kullanım amaçları, geliş sıklıkları, geçirilen süre, evlerinin alanlara olan uzaklıkları ve alanlara nasıl ulaşım sağladıkları şeklinde sorular yöneltilmiştir. Anketin diğer bölümünde ise, alanın sahip olduğu fiziksel çevre kriterlerinin mekansal niteliklerini ölçebilmek ve kullanıcı memnuniyetini değerlendirebilmek için zıt anlamlı sıfat çiftleriyle 1-5 skalasında bir değerlendirme sistemi oluşturulmuştur. Her alandan otuz kişiyle görüşülerek, anket sonuçlarına göre bu iki kıyı alanının kentliye sundukları mekansal nitelikler ve mevcut potansiyellerinin kullanıcılar tarafından ne ölçüde değerlendirildiği belirlenmeye çalışılmıştır.

Bu bölümde öncelikle çalışma alanı olarak seçilen kıyı alanlarının bulundukları kentlerin özellikleri, tarihsel süreçleri ve mekansal kıyı yapıları incelenmiş, sonrasında araştırma kısmı ile iki farklı alanın sonuçları değerlendirilmiştir.

4.1 İzmir Bostanlı Kıyı Düzenlemesi

Türkiye'nin üçüncü büyük metropol ve liman kenti olan İzmir, kent merkezinde uzun bir kıyı bölgesine sahiptir. Şehrin sahil şeridi boyunca gelişiminin ilk aşamalarından bu yana, İzmir limanı dışında, sahildeki kıyı şeridi halka açık bir şekilde kullanılmaktadır. Sahil şeridi boyunca son 20-30 sene içerisinde önemli düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Bu düzenlemeler öncelikle kıyı kesimindeki dolgular ile başlamış ve dolgular sonucunda Mustafa Kemal Sahil Bulvarı, Alsancak Kordon'u ve Karşıyaka sahili dolgu ve düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir. Son 5 yıllık dönemde ise İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin rehberliğinde ve yönetiminde, şehrin kıyı kesiminin yeniden düzenlenmesine yönelik projeler gerçekleştirilmektedir. Tez çalışmasının bu kısmında İzmir kentinde kıyı alanlarının kullanımı hakkında kısa bir açıklama yapılarak, son zamanlarda uygulanmış bir kentsel tasarım projesine yer verilmiştir. İzmir'in kıyı bölgesinde yapılan uygulama tanıtılarak, saha araştırmasını içeren, sahadaki analizlere ve kullanıcılarla yapılan görüşmelere göre değerlendirilmektedir.

Örnek olarak seçilen İzmir-Bostanlı sahil kesimi genel olarak İzmir halkı tarafından kullanılan ve tercih edilen bir alandır. Ancak İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından son dönemde uygulanan kıyı düzenlemesi projesi ile alanın kullanım yoğunluğu daha da artmıştır. Yapılan araştırma kapsamında söz konusu projenin, bölgenin anlam ve tanıtımına katkıda bulunduğunu gözlemlenmektedir.

4.1.1 İzmir Kıyı Şeridinin Tarihsel Gelişimi ve Güncel Uygulamaları

İzmir, 17. yüzyıldan bu yana bir liman kentidir ve 18. yy.'da ticaret kapitalizmine, daha sonra 19. yüzyılda sanayi kapitalizmine eklenmiştir. Bu dönemlerde kent ağırlıklı olarak Kemeraltı bölgesi çevresinde yoğunlaşmıştır. 19. Yüzyılda, şehir batı ve kuzeye doğru kıyı alanlarına doğru genişletilmiştir. Kentin kuzey ve batı yönünde kıyı boyunca gelişimi 19.yy sonları ve 20 yy. başlarına kadar uzanmaktadır. 1950'lere kadar deniz suyu kirlenmemiş, bu nedenle kentliler kıyı alanını yüzmeye ve

yelken gibi deniz kenarı aktivitelerini gerçekleştirebilmişlerdir. Kentin kıyı alanı ayrıca kafe ve restoranlar gibi ticari ve sosyal faaliyetler için de kullanılmıştır (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 İzmir liman, 1880 (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2016)

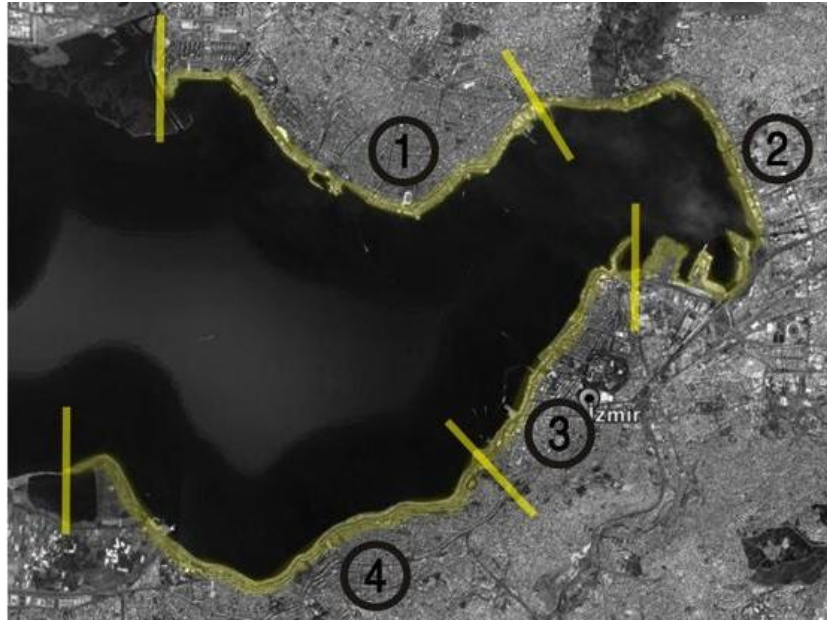
Ancak, yüzyılın ikinci yarısında İzmir Körfezi'ndeki kirlilik seviyelerinin artması nedeniyle kentli artık körfezi kullanamaz hale gelmiştir. İzmir körfezi boyunca uzanan kıyı şeridi, ulaşım ve liman fonksiyonları dışındaki dinlenme amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. 1990'lı yıllara kadar, kıyı şeridinin bir kısmı denize doğru uzatılmış son 10 yılda bu toprak dolgusu İzmir'in iç kesimlerini çevreleyen su kenarları ile sona ermiştir. Arazi dolguları ile oluşturulan deniz kenarı alanı kısmen kıyı boyunca park ve yaya yolları olarak tasarlanmıştır.

2011 yılında, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir kıyı şeridini dikkate alarak yeni bir projeye başlamıştır. Bu proje "İzmirliilerin denizle ilişkilerinin güçlendirilmesi projesi" olarak adlandırılmıştır.

4.1.2 İzmirliilerin Denizle İlişisini Güçlendiren Kıyı Projesi

Bir zamanlar Akdeniz ağındaki büyük bir liman kenti olan Türkiye'nin üçüncü büyük kenti olan İzmir'in, günümüzde kentsel kıyılarını geçmişte olduğu kadar pratik ve etkili bir şekilde kullanamadığı düşüncesiyle, 2011 yılında, İzmir Büyükşehir Belediyesi, 40 kilometre uzunluğundaki kent kıyısındaki fiziki koşulları değiştirmeyi amaçlamıştır. 2012 yılında 'İzmir Deniz' adı altında, yerel ve ulusal tasarımcıların, uzmanların ve mühendislerin geniş katılımlı bir dizi ve çok disiplinli çalışmalar İlhan Tekeli koordinatörlüğünde gerçekleştirilmiştir. İzmir Kıyı Projesi için tasarım grupları, Mavişehir ile İnciraltı Kent Ormanı arasında uzanan yaklaşık 40 kilometrelik kıyı şeridini, fiziki özelliklerine ve kullanım amaçlarına göre Mavişehir'den Alaybey'e, Alaybey'den Liman'a, Alsancak'tan Konak'a, Konak'tan Üçkuyular'a olmak dört bölgeye ayırmıştır. Kıyı düzenleme projesinin öncelikli hedefi yaya ve bisikletliler için dolaşım sürekliliğini sağlama yaklaşımına dört bölgede de yer verilmiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2012).

Proje ile 40 kilometre uzunluğundaki kıyı şeridinin, kent kimliğini koruyarak geniş bir kamusal alan olarak yeniden düzenlenmesini amaçlandığı, proje kapsamında çok sayıda tasarımcı ve uzmanın görev aldığı belirtilmiştir (Dündaralp, 2012).



Şekil 4.2 Proje bölgeleri: 1. Karşıyaka, 2. Bayraklı, 3. Alsancak – Konak, 4. Güzelyalı (Google earth, 2017)

İzmir’de insanlar gün boyunca sahil bölgelerini yoğun olarak kullanırlar. Bu durum deniz ve kent sakinleri arasındaki etkileşimi yüksek tutar. Kıyı şeridinin yürüyüş, koşu, balık tutma, oturma ve spor yapma gibi aktiviteleri ve rekreatif kullanım yoğunluğu oldukça fazladır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2011).

Söz konusu kıyı kullanımı eğilimleri ile uyumlu olarak proje kapsamında marinalar, yelken kulüpleri, sanat sergi alanları, bisiklet yolları, özel peyzaj düzenlemeleri, engelsiz parklar, kesintisiz promenad ve servis birimleri, sadece kıyı alanını değil aynı zamanda kentsel yaşam tarzını zenginleştirmek için de önerilmiştir.

4.1.3 İzmir – Bostanlı Kıyı Alanı Tasarımı Projesi

İzmir’in Karşıyaka bölgesinde, proje koordinatörlüğü mimar Mehmet Kütükçüoğlu ve mimar Evren Başbuğ tarafından yürütülmektedir.

Stüdyo Evren Başbuğ Mimarlık, Karşıyaka ana planından sorumlu olarak, alanda kapsamlı bir mekansal analiz yapılarak; seslerin, kokuların, renk paletinin, doluluk oranlarının, mevcut flora ve fauna ile birlikte duyuşal deneyim matrisi oluşturulduğu belirtmektedir (Başbuğ, 2010).

Bu bağlamda bir strateji olarak, hali hazırda aktif olarak yaşayan bir kamusal alana yepyeni deneyimler sunmak yerine, mevcut duyuşal deneyimleri ve pratik rutinleri geliştirmeyi amaçlanmıştır. Kıyı boyunca bağımsız mimari müdahaleler yapmak yerine, konu alanını bir bütün olarak tanımlayan daha kapsamlı bir yaklaşım seçilmiştir (Başbuğ, 2016).

Tez kapsamında Karşıyaka bölgesinin Bostanlı kısmında uygulanmış kıyı müdahaleleri incelenmiştir. Bostanlı kıyı şeridi denize ulaşan nehirle bölünmekte, batısında vapur iskelesi ve doğusunda rekreatif alan ile park bulunmaktadır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 Bostanlı kıyı çalışma alanı (Google earth, 2017)

‘Karşıkiy’ kavramının master plan kararları doğrultusunda gerçekleştirilen stratejik müdahale noktaları kapsamında, Bostanlı Deresi’nin iki tarafını birbirine bağlamak ve böylece sürekli sahil şeridinin eksik parçalarından birini tamamlamak için ‘Bostanlı Yaya Köprüsü’ önerilmiştir (Başbuğ, 2016).

Bir diğer noktasal müdahale ise ‘Günbatımı Terası’dır. Karşıyaka’da doğrudan batıya bakan birkaç kıyı parçasından birine yerleşen Bostanlı Günbatımı Terası, ağaçlarla kaplı yapay yamaç ile davetkâr bir kentsel yüzey oluşturmaktadır ve yüzey geometrisindeki sadelik ve akıcılık, kullanıcıyı batan güneş ve denizle doğrudan bir ilişki yaşamaya teşvik etmektedir (Şekil 4.4).

‘Günbatımı Terası’, kullanıcıların şehir hafızasında hala var olan unutulmuş bir İzmir ritüelini yeniden keşfetmelerine yardımcı olmakta ve şehir sakinlerini gün batımını izlemeye ve her akşam birlikte kaliteli zaman geçirmeye davet etmektedir.



Şekil 4.4 Bostanlı yaya köprüsü ve günbatımı terası (Archdaily, 2017)

“Karşıkıy” konseptinin ana planı “Bostanlı Yaya Köprüsü” ile Bostanlı Deresi’nin iki tarafını birbirine bağlayarak ve böylece sahil şeridinin sürekliliğini sağlayarak eksik parçalarının tamamlanması amaçlanmıştır. Köprü, yay şeklindeki uzunlamasına kesiti ve özel olarak tasarlanmış kiriş geometrisi altındaki küçük teknelerin geçişine izin verir ve derede bulunan yüzer dubaya erişim sağlamaktadır. Bir tarafta körfezin ve diğer taraftaki şehrin manzarasını izlemeye olanak sağlayan eşsiz konuma göre yönlendirilmiş olan bu yeni kentsel yapı, asimetrik bir kesit ile tasarlanmıştır. Bu bölümün, çelik bir çerçeveye monte edilmiş, basamaklı termo ahşap yüzeylerden oluştuğu ve kullanıcıların, oturma, yayılma gibi körfez manzarasının keyfini çıkarmasına olanak sağlayan, bu nedenle, yalnızca geçiş için kullanılan ve çevreyle hassas ilişki içinde kamusal bir boş mekân ve cazibe noktasını tanımlayan yapısal bir kentsel unsur olmanın ötesine geçmesi amacıyla tasarlandığı belirtilmiştir (Başbuğ, 2016).



Şekil 4.5 Bostanlı yaya köprüsü ve günbatımı terası (Archdaily, 2017)

Alanda uygulanmış diğer müdahaleler sakinler tarafından vakit geçirmek, oturmak ve körfezin güzel manzarasını izlemek için kullanılan teraslar, platformlardır. Bu özel mimari eserlerin tasarımının yanı sıra, alanın tasarımında, çocuklar için farklı alternatif oluşturan çim tepeleri, yürüyüş yolu, koşu parkuru,

piknik alanı, peyzaj tasarımı, Bostanlı sahiline özgü yeni kent mobilyaları tasarlanmıştır.



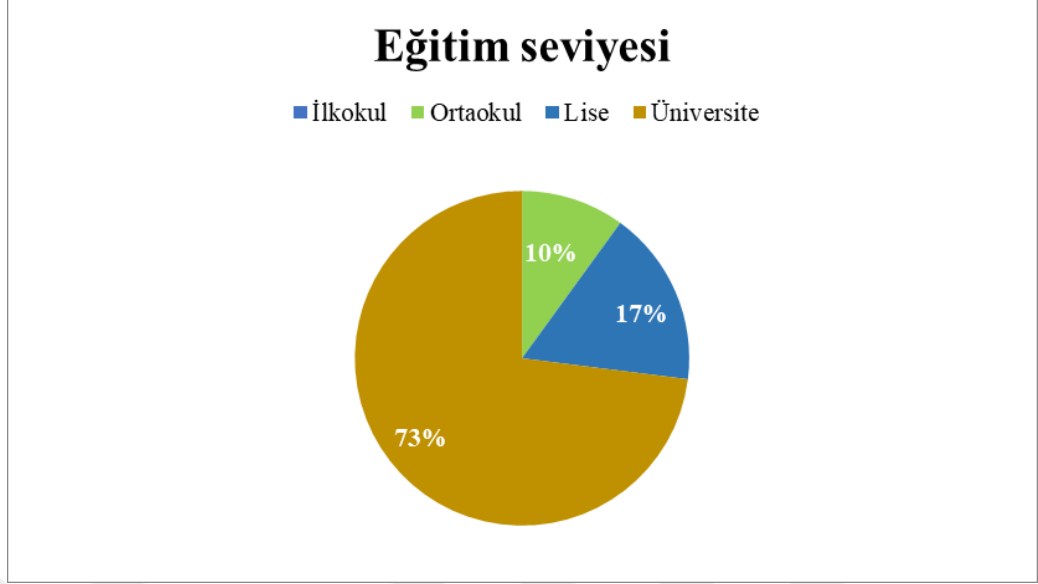
Şekil 4.6 Noktasal müdahaleler (Kişisel arşiv, 2017)

Projenin uygulamasından sonra, bölgenin şehirden daha fazla ziyaretçi çektiği gözlemlenmiştir, bu nedenle uygulanan projenin etkilerinin kullanıcılar açısından anlamı ve önemi, mekânsal kalite açısından özellikleri değerlendirilmeye çalışılmıştır.

4.1.4 Alanın Fiziksel Özelliklerinin Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi

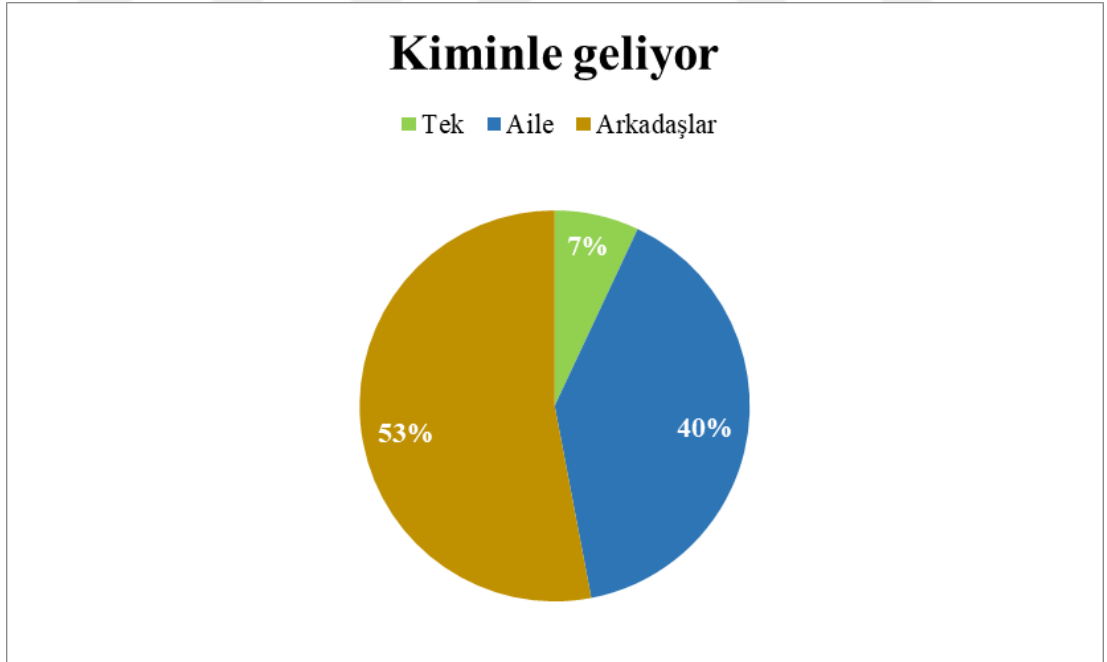
4.1.4.1 Kullanıcı Profili ve Alana Erişilebilirlik

Anket tekniğiyle yürütülen araştırma kapsamında elde edilen bulgulara göre, hafta içi ve hafta sonu kıyıda bulunanlar arasında, kadın-erkek oranlarının neredeyse eşit olduğu tespit edilmiştir. Ankete katılan kıyı kullanıcılarının %53'ü kadın, %47'si erkektir. Kullanıcıların ağırlıklı olarak üniversite mezunları tarafından kullanılmaktadır. Ankete katılanların %73'ü üniversite, %17'si lise, %10'unun ise ortaokul (ortaöğrenim) mezunudur.

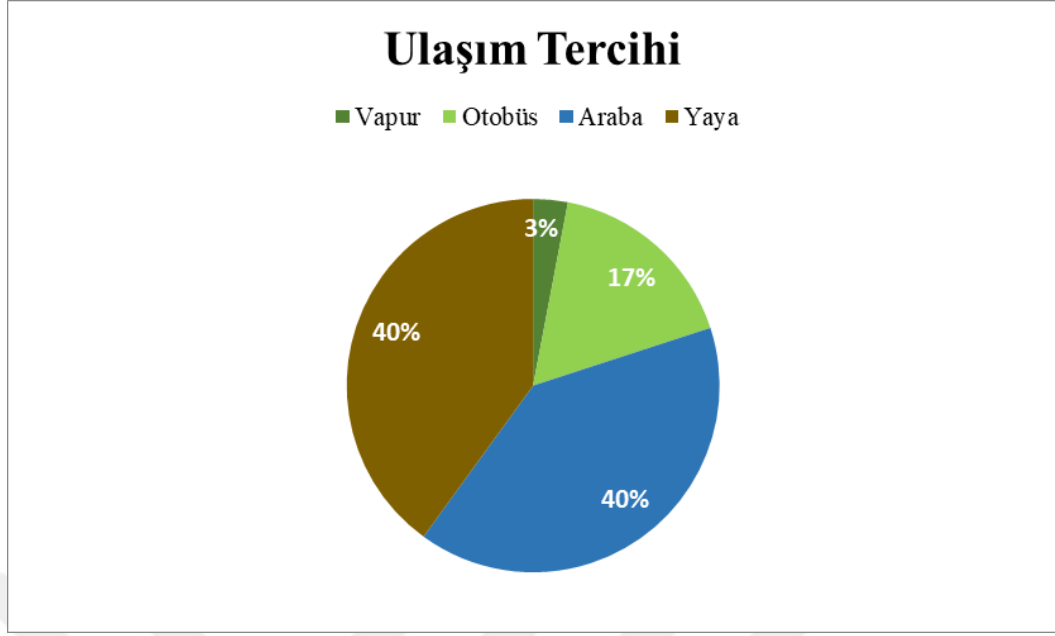


Şekil 4.7 Kullanıcıların eğitim seviyelerine göre dağılımı

Kullanıcılar alana, %93 oranında arkadaşları veya aileleriyle birlikte, %7'si yalnız gelmeyi tercih ediyor. Alanın çoğunlukla gruplar halinde birlikte vakit geçirmek için kullanıldığını gözlemlenmiştir. Ziyaretçiler çoğunlukla İzmir'de ikamet eden, %80'i 10 yıldan fazla süre İzmir'de yaşayanlardan oluşmaktadır.



Şekil 4.8 Kullanıcı grup büyüklüğü dağılımı



Şekil 4.9 Kullanıcıların ulaşım tercih dağılımı

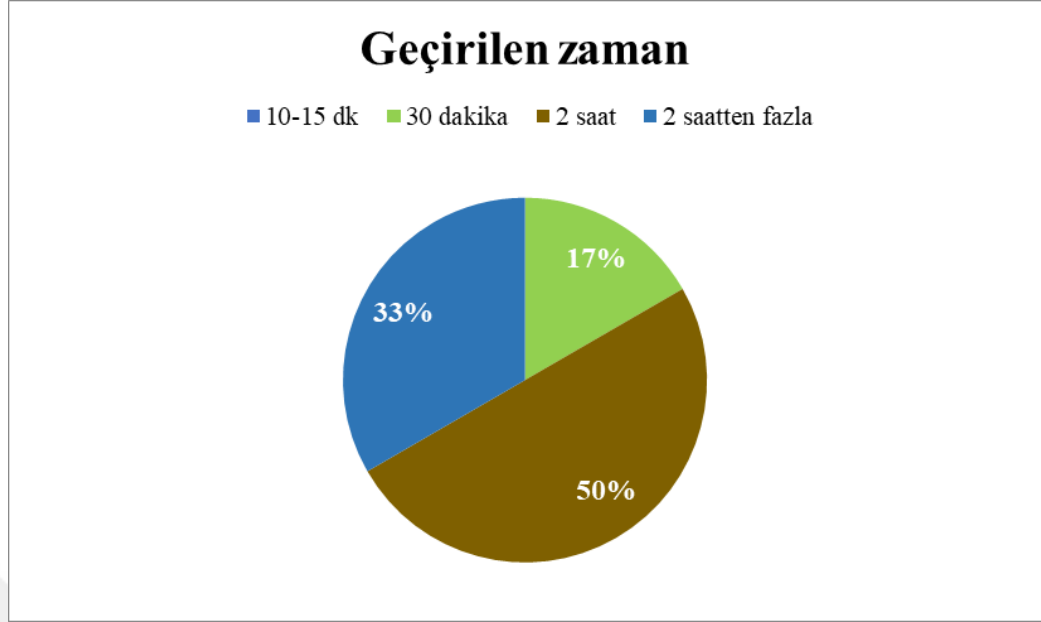
Ziyaretçilerin %40'ı alana yürüyerek, %60'ı araba, otobüs veya vapurla; toplu taşıma kullanarak ulaşabilmektedirler. Bu da bölgeye sadece yakın çevreden değil, aynı zamanda şehrin diğer yerlerinden de ziyaretçi çekildiğini göstermektedir.

Kullanıcılardan %27 oranında ki kitle alana haftada birkaç kez gelmeyi tercih ederken, %23'ü haftada bir gelmeyi tercih etmektedir. Her gün ziyaret edenlerin oranı %10, aylık ve iki haftada bir ziyaret edenlerin oranı %30 olduğu görülmektedir. Alanın kimileri için bir rutin haline geldiğini söylemek mümkündür.

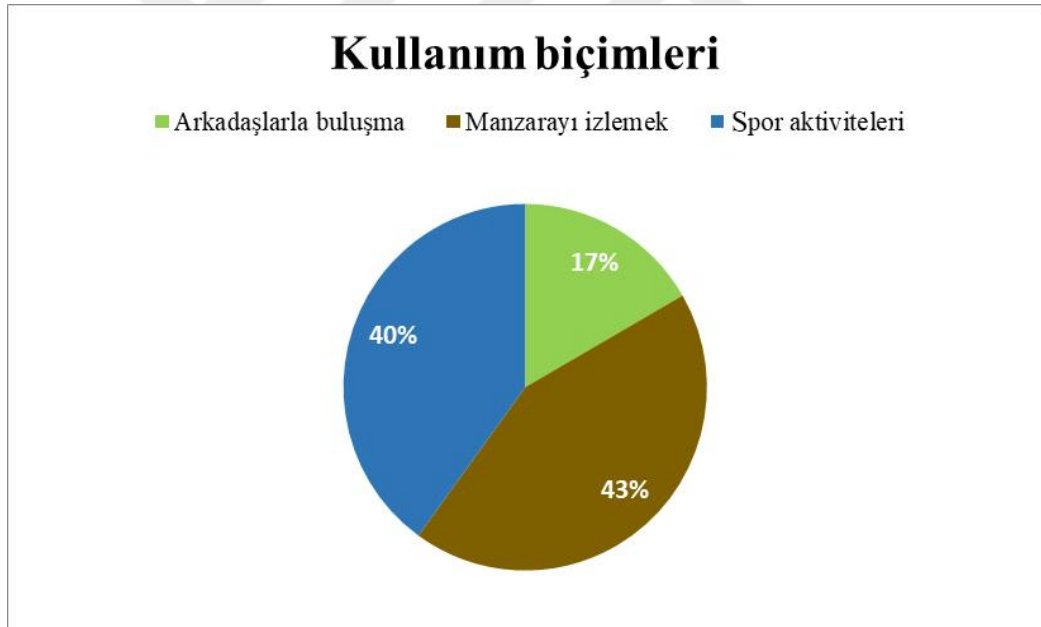
4.1.4.2 Kullanıcı Aktiviteleri

Tasarlanmış kıyı alanı, kullanıcılar için birçok aktivite sunmaktadır. Çocuklar için oyun alanları, İzmir körfezini ve gün batımını izlemek için birçok yapay küçük tepe ve yaya yolları uygulanmıştır.

Anket sonuçların göre kullanıcıların %50'si alanda 2 saat civarı, %33'lük bir oran da 2 saatten fazla zaman geçirmektedir. Bu da tasarlanan bölgenin kaliteli zaman geçirmek açısından verimli olduğunu ve insanları kendine çektiğinin bir göstergesi niteliğindedir.



Şekil 4.10 Kullanıcıların alanda geçirdikleri zaman dağılımı



Şekil 4.11 Kullanıcı aktivite dağılımı

Kullanıcıların %43'ü manzarayı izlemek, %40'ı koşu, yürüyüş ve bisiklet gibi spor aktivitelerini gerçekleştirmektedir. %17'si arkadaşları ile buluşmak ve aile üyeleri ile zaman geçirmek için gelmektedir.

4.1.4.3 Kullanıcı Memnuniyeti

Bostanlı kıyı alanında yapılan saha araştırması, kullanıcıların uygulanan projelerden memnun olup olmadığını anlamak amacıyla yapılmıştır. Bu sebeple onlardan sahildeki fiziksel özellikteki nitelikleri değerlendirmeleri istenmiştir. Değerlendirmelerde 1'den 5'e kadar numaralandırma verilmiştir. 1 yeterli ve 5 yetersiz durumlarını ifade etmektedir.

Elde edilen sonuçlara göre, kullanıcıların çoğunun bölgeyi erişilebilir bulunduğunu (%69) söylemek mümkündür. Kullanıcıların %73'ü alandaki yeşil alan oranından tatmin olmuştur. Canlılık anlamında %80 yeterli görülmüştür. Mekânsal çeşitlilik anlamında kullanıcıların %57'si yeterli bulmuş ve memnun kalmıştır.

Kullanıcıların %30'u kent mobilyaları konusunda net değildir. %43'lük kısım kent mobilyalarını estetik ve ergonomik açıdan kullanışlı bulmuştur. Alanın çok beğenilmesi ve vakit geçirmek için tercih edilmesi oturma yeri bulmayı zorlaştırmıştır. Kullanıcıların %66'sı alanın aydınlatılmasını yeterli bulmuştur.

Tablo 4.1 İzmir – Bostanlı kıyı alanı kullanıcı memnuniyeti oranları

		1	2	3	4	5	
Erişilebilirlik	Erişilebilir	%59	%10	%17	%7	%7	Erişilebilir değil
Yeşil alan	Yeterli	%40	%33	%13	%13	%0	Yeterli değil
Canlılık	Canlı	%33	%47	%13	%7	%0	Canlı değil
Mekansal çeşitlilik	Var	%17	%40	%30	%13	%0	Yok
Aktivite oranı	Yeterli	%30	%30	%20	%13	%7	Yeterli değil
Kent mobilyası	Yeterli	%20	%23	%30	%13	%13	Yeterli değil
Aydınlatma	Yeterli	%43	%23	%20	%3	%10	Yeterli değil
Ses	Sessiz	%17	%17	%27	%13	%27	Gürültülü
Yoğunluk	Sakin	%13	%10	%23	%20	%33	Kalabalık
Güvenlik	Güvenli	%40	%30	%24	%3	%3	Güvenli değil
Dinlenme	Dinlendirici	%57	%30	%10	%0	%3	Rahatsız edici
Tasarım	İlgi çekici	%33	%37	%13	%10	%7	İlgi çekici değil

Alanın tasarımı, kullanıcıların büyük oranda memnun olduğunu göstermektedir, ancak özellikle hafta sonlarında bölgenin kalabalık kullanımı nedeniyle, kullanıcıların % 40'ı da bölgeyi gürültülü olarak değerlendirilmiştir. Öte yandan, güvenlik açısından güvenli ve dinlenmek için doğru bir tercih olduğu ifade edilmiştir. Aynı zamanda kullanıcıların %70'i bölgenin tasarımını çekici bulmaktadır.

İzmir kenti, 40 kilometrelik körfez boyunca uzanan bir kıyı şeridi ile diğer sahil kentleri arasında olağanüstü bir konuma sahiptir. Kıyı uzun zamandan beri halka açık kullanımlarla korunmaktadır. 2011 yılında başlatılan İzmir Kıyı Tasarım Projesi kapsamında kıyının kent sakinleri ile etkileşiminin güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Bu projenin bazı bölgelerinde uygulanmış düzenlemeleri, ulusal ve uluslararası mimari yayınların da gündemindedir. Bostanlı-İzmir'de yapılan saha araştırmasının sonuçları, projenin kullanıcıların çevresel algılarını olumlu yönde etkilediğini göstermiştir. Öncesinde, rıhtım genellikle yaya yolu ve park olarak kullanılıyorken, projenin uygulanması ile bölgeye daha fazla işlev, kullanıcı yoğunluğu ve anlam kazandırılmıştır. Rıhtımlar artık daha yaygın olarak kullanılıyor ve Bostanlı sahil şeridi bir çekim noktası haline gelmiştir. Bu araştırmanın sonuçlarına göre, kıyı kentlerinin yerel yönetimlerinin, kamu kullanımı anlamında su kenarlarının tasarımına daha fazla odaklanması gerektiği sonucuna varabilmek mümkündür.

4.2 Bodrum Kent Merkezi ve Mekansal Yapısı

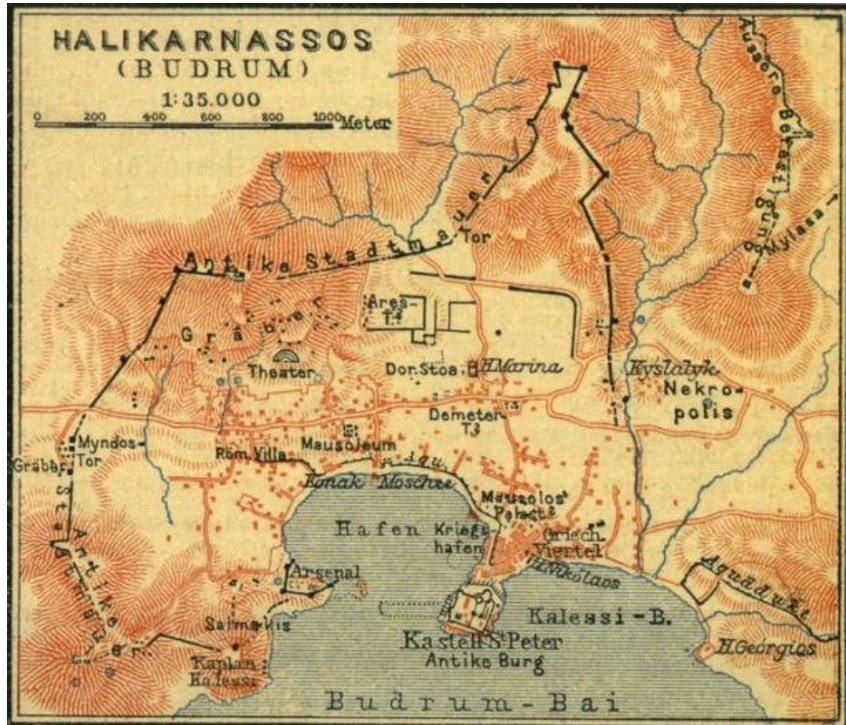
Bodrum, Ege Bölgesi'nde, Muğla iline bağlı, doğu ve kuzeydoğusunda Milas, kuzeybatı, batı ve güneyinde ise Ege Denizi ile çevrili bir kıyı yerleşmesidir. İlçe kuzeyde Güllük, güneyde Gökova Körfezi arasında bir yarımada üzerinde yer almaktadır. İlçe toprakları engebeli ve iç kesimleri ovalık, kıyıları çok girintili ve çıkıntılıdır.

Tarih öncesi çağlardan günümüze kadar, Bodrum ve çevresi, kendine özgü coğrafi konumu ile bölgeyi ele geçirmek isteyen güçlerin saldırısına uğramış ve bu nedenle birçok elden geçmiştir. Birçok uygarlığın 5000 yıldan uzun bir süredir zengin bir tarihe sahip olan bu yerleşimde yaşadığı bilinmektedir. Bodrum'un günümüzde hala bir çekim noktası olmasının en büyük nedenlerinden biri de tarih boyunca farklı

kültürlerle şekillenmesi ve o kültürlerin yarımada da bıraktıkları kalıntılardır (Kiper, 2004).

Bodrum Yarımadası, Anadolu'da iz bırakan sayısız uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Herodot'a göre Bodrum Dor'lar tarafından kurulmuştur. Daha sonra Karya ve Lelegler bu bölgeye yerleşmişlerdir. M.Ö.650 yılında Megeralılar gelerek Şehri genişletmişler, adını da Halikarnassos olarak değiştirmişlerdir. M.Ö. 386 yılında ise bölge Perslerin egemenliğine girmiştir. Kral Mausolos M.Ö. 377'de tahta geçince başkentin Mylasa'dan Halikarnasos'a taşınmasıyla, kent en parlak dönemini yaşamış ve imar hareketleri ile birlikte ticaret faaliyetleri açısından oldukça gelişmiştir. Yine bu dönemde kent güçlü surlar ve kuleler ile çevrilmiştir ayrıca elverişli limanlar kentin ticaret merkez alanını yönlendirmeye başlamıştır. İmar faaliyetleriyle birlikte Yunanistan'daki en usta mimar ve heykeltıraşlar Karia'ya gelmiş ve bir anlamda Mausollos Karia'yı Helenleştirme planının mimarı olmuştur (Bodrum Ticaret Odası, b.t.).

Klasik dönemin en ünlü şehirlerinden biri olan Halikarnassos, aynı zamanda Karya'nın en önemli şehirlerinden biriydi (Şekil 4.12). Ünlü mimar, mühendis ve yazar Vitruvius, kralın Halikarnassos'un tasarımına olan hayranlığını kaydeder.



Şekil 4.12 Halikarnassos (Çalışlar, 1999)

“Halikarnasos'u, doğal topografyanın stratejik faktörlerle kurnazca ilişkili olduğu rafine kentsel tasarıma bir örnek olarak düzenledi. Bu *Venustas*, hoş ve zarif tasarım, sömürülen *firmitas* coğrafi temeller, doğal limanlar ve toprağın anfitiyatro şekli ile ilgili olarak *utilitas*, Helenistik kentin stratejik işleyişi ”(Linzey, 2003, s.57)

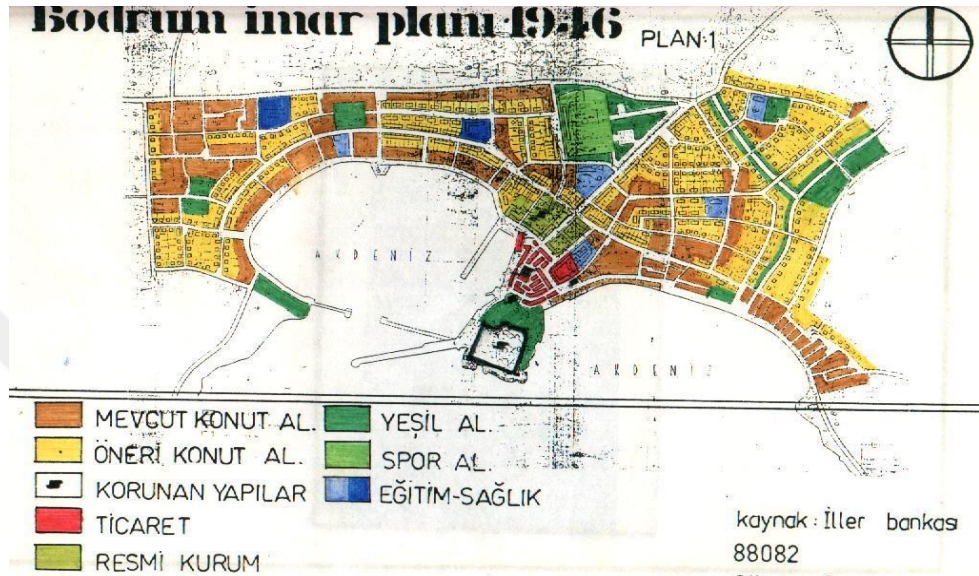
Bodrum, 1522'de Kanuni Sultan Süleyman'ın önderlik ettiği Rodos seferi sırasında Osmanlı Devletinin bir parçası haline gelmiştir. İmparatorluğun çok geniş bir kıyı şeridi olduğu ve karayoluyla Bodrum'a ulaşması zor olduğu için, Bodrum, kuzeyindeki İzmir ve İstanbul gibi kıyı kentleri gelişirken kıyıda küçük bir kasabaya dönüşerek ticari önemini ve büyüklüğünü yavaş yavaş kaybetmiştir. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'nun konusu olan Gayrimüslim Anadolu Rumları, Sultan'ın kararnamesiyle Bodrum'a yerleşince Bodrum'un fiziki görünümü değişmeye başlamış, daha önce çamurla dökülen Bodrum evleri, daha sonra Rumların getirdiği kireçle sıvanmış, kasabaya kademeli olarak düz çatılı, ahşap kepenkli, beyaz badanalı evler ile karakteristik bir özellik kazandırmıştır (Kiper, 2004). Bugün hala korunan bu özellikler, bazı Yunan adalarında da benzer şekilde görülebilir.

Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında (1923'ten sonra), Bodrum geçim yollarını balıkçılık, süngerle dalış ve tarım yoluyla gerçekleştiren küçük bir kasaba iken, 1925 yılında, dönemin muhalif isimlerinden biri olan yazar Cevat Şakir Kabaağaçlı (Halikarnas Balıkcısı) üç yıl Bodrum'a sürgüne gönderilmiş, yine de Bodrum'da sürgün hayatı yerine, zevk aldığı yere dönüşmüş ve cezası bittikten sonra kentin gelişmesine katkıda bulunarak Bodrum'da kalmayı tercih etmiştir. Yazar, bölge, deniz ve Mavi Yolculuk üzerine yazıları ile bölgenin tanınmasında etkili olmuştur (Esmer, 2012).

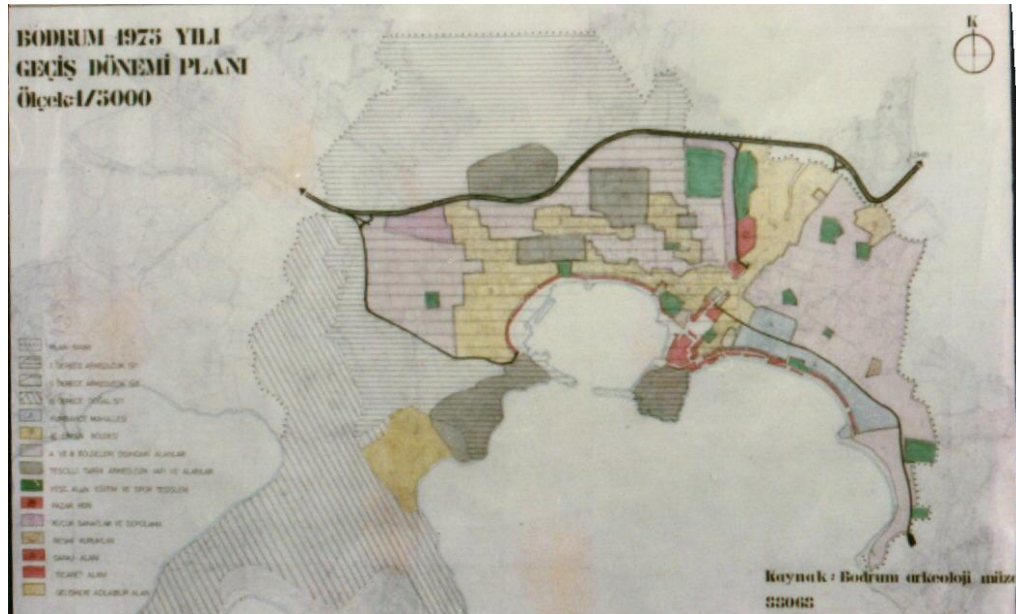
1965 yılından itibaren turizm potansiyeline bağlı olarak nüfus artışı yaşanmaya başlamıştır. Özellikle 1980'li yıllardan sonra hızla gelişen Yarımada, önemli bir turizm ve eğlence merkezi haline gelmiştir.

4.2.1 Bodrum Kent Merkezi Kıyı Alanının Tarihsel Süreci

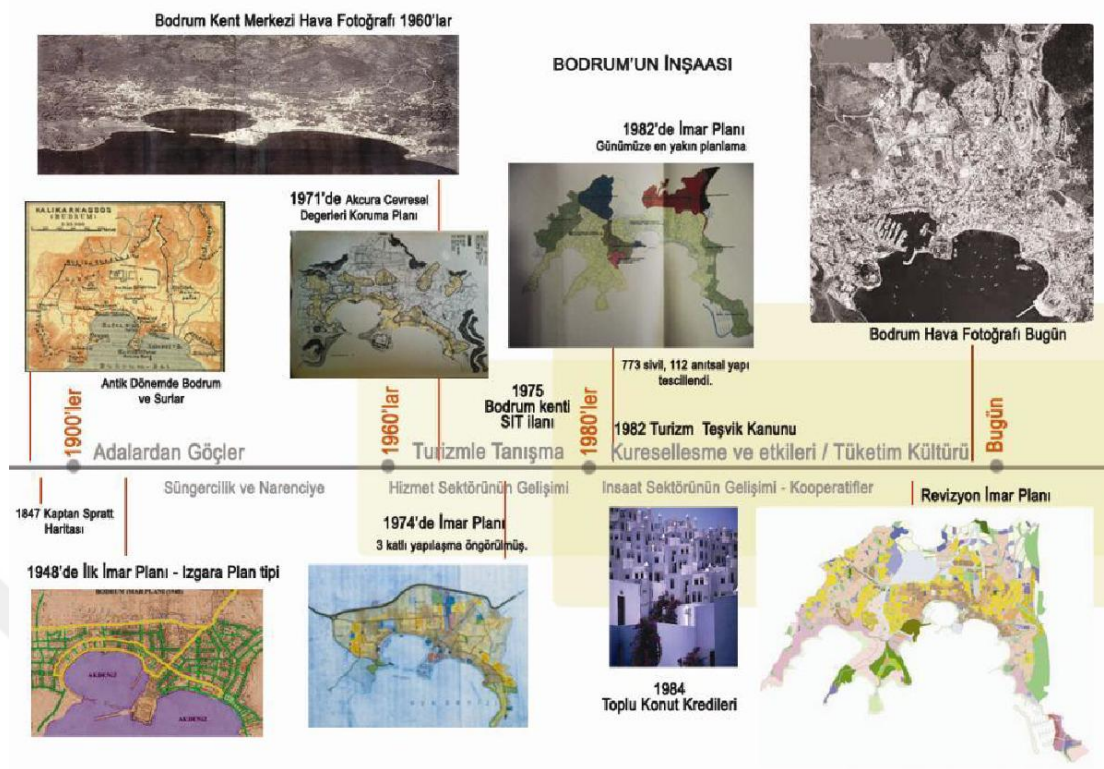
Bodrum'un merkezi yerleşmesi üç kısımda ele alınabilir (Şekil 3.2). Kalenin doğusunda Rum Mahallesi ya da Kumbahçe Mahallesi, Kalenin batısında Türk Mahallesi ve bu iki kısım arasında 1930'lara kadar mezarlık olan Çarşı semti bulunmaktadır (Akçura, N. & T., 1972) (Şekil 4.13).



Şekil 4.13 Bodrum 1946 yılı imar planı (Bodrum belediye arşivi, 2019)



Şekil 4.14 Bodrum 1975 yılı imar planı (geçiş planı) (Bodrum belediye arşivi, 2019)



Şekil 4.15 Bodrum'da yapısal dönüşüm süreci (Bodrum belediye arşivi, 2019)

Türk Mahallesi geçmişte, yeşil içinde, dağınık konut dokusu ile daha çok tarımla uğraşan Anadolu kökenli kişilerin yaşadığı bir bölgedir. 19. yüzyıla kadar, yerleşmenin batı kıyılarında pek fazla konut yapısı bulunmazken, Neyzen Tevfik Caddesinin açılmasından sonra, kıyı kesiminde de yapılaşma eğilimi artmıştır. 19. yüzyılın son çeyreğinde Adalardan göçen Müslim ve gayri Müslimlerce geliştirilen Rum mahallesi ise, kıyıdan 100-250m. derinliğinde bir bölge içinde kurulmuştur. Burada yaşayan halkın denizci olması nedeniyle, diğer kesimde gözlenen toprağa bağlı yerleşme düzeninden farklı olarak burada, denizcilik, balıkçılık ve ticarete dönük bir yerleşme yapısı gözlenmektedir. Kıyıda yoğun, ancak, batıya oranla daha sürekli ve sıkışık bir yerleşme yapısı söz konusudur. Evler taştan, iki katlı, küçük avlulu, sokaklar dar ve gölgelidir. Denize dik inen yollar arasında, tipik Bodrum evlerinin yer aldığı yapılaşma daha çok bu kesimdedir. Birbirinden kopuk olarak gelişmiş olan Türk ve Rum mahalleleri arasında bulunan eski mezarlık 1930'lu yıllarda kaldırılarak, merkez ticaretin yer aldığı Çarşı mahallesi oluşturulmuştur. Kent silüetinde en önemli unsur olan tarihi kale de bu bölümde yer almaktadır. (Kiper, 2004, s.4)

Kiper'in bahsettiği Rum ve Türk mahallelerindeki mekansal tipolojilere bakıldığında. Rum ve Türk Mahallelerinin aralarındaki farklı yaşam biçimleri mekansal yer oluşumlarına da yansımıştır. Türk kesiminde yaşayan insanlar geçimini topraktan sağlamaktadırlar. Burada bulunan yapılar dağınık ve bahçelidir. Bu kesimde yerleşmenin kıyıya doğru kayması yeni bir oluşumdur. Kumbahçe Mahallesi olarak geçen kısımda yaşayan insanlar geçimlerini denizcilikten sağladıkları için evler kıyıya daha yakın, sıkışık ve küçük avlulara sahiptirler. Sokaklar ise dar ve gölgelidir.

Mekânsal yapılaşmanın sosyal hayat ve göçlerle şekillendiği Bodrum, yaklaşık 5000 yıllık geçmişi ile tarihsel olarak da önemli bir yerdedir. Birçok medeniyetin yerleştiği yarımada üzerinde tarihi ve kültürel değere sahip birçok yapı barındırır. Bodrum Kalesi, Mausoleion, Antik Tiyatro, Mars Tapınağı, Mindos Kapısı, Aphrodite ve Hermes tapınağı ile Salmakis çeşmesi, Stadyum, Demeter ve Kore Manastırı gibi tarihi yapıların yanı sıra geleneksel evleri, yel değirmenleri ve sarnıçlara sahiptir. Ayrıca, antik çağlardan beri önemli bir ticaret limanı olduğu için deniz altında çok sayıda anfora yüklü gemi batığı ile sualtı arkeolojisi için potansiyel taşımaktadır. Bu nedenle 1964 yılında Bodrum Kalesi'nde Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi açılmıştır (Esmer, 2012, s.26-27)

1960'lı yıllara kadar balıkçılık, süngercilik ve narenciye ile geçimini sağlayan küçük bir kıyı kasabası olan Bodrum, bu zamana kadar çok yavaş gelişim gösterirken, çıkarılan süngerlerin yakın çevreye ve adalara satıldığı ve karadan ulaşımın zor olduğu gibi sebeplerden dolayı deniz yoluna ihtiyaç doğmuş. Bodrum Şehir Kulübü olarak Yunanistan'ın İstanköy adasına gezi düzenleyen bir grup turizmin geçim kaynağı olabileceğini düşünerek Turizm ve Tanıtma Derneği kurmuşlar (Gür, 2002). Böylelikle Bodrum'a deniz yoluyla yabancı turistler gelmeye başlamıştır.

Bodrum'a gemi ile gelen yabancı turist gurubu ilk olarak 1958 yılında gelmiştir ve düzenli olarak gününbirlik tur seferleri başlamıştır. (Gür, 2002).

İkinci Kalkınma planı kapsamında, 1977 yılında açılan Bodrum merkezindeki yat limanı, 1997’de özelleştirilerek ve kapasitesi artırılarak hizmete devam etmiştir (Kiper, 2004).

Böylelikle merkez kıyı alanı kullanım açısından çeşitlilik kazanmaya başlamış, turizm sektöründe hızlanma ve ekonomiye katkı oranı artmıştır.



Şekil 4.16 Yat limanı etrafından bir görünüm (Bodrum belediye arşivi, 2019)

4.2.2 Bodrum Merkez Kıyı Alanı



Şekil 4.17 Bodrum kıyı çalışma alanı (Google earth, 2019)

Bugün ki Bodrum kent merkezi kıyı şeridinin şekillenmesinde büyük emeği olan Ersen Gürsel Bodrum Belediyesi ile işbirliği içinde sosyal sorumluluk projesi kapsamında üstlendiği Bodrum Kenti Kıyı Kenar Düzenlemesi projesinde; Kaleden Kumbahçe'ye kadar olan kısmın ve marinadan belediye meydanını da içine alacak şekilde kaleye kadar olan sahil kesiminin; yer döşemelerinin, aydınlatma elemanlarının, kent mobilyalarının yeniden ele alınarak uygulamasının yapıldığından ve mevcut trafik yolunun, yayaya öncelik verecek şekilde planlandığından bahseder.

Bu alanda yer alan Baraz Meydanı, Kumbahçe Meydanı, Çarşı Meydanı, Azmak Mevkii, Belediye Meydanı da proje kapsamında düzenlenmiştir.

Planlama alanına sınır oluşturan cephelerin iyileştirilmesi şartı getirilmiş, ortak bir tente, tabela, açık teras döşeme kaplaması önerilmiştir.

Kıyı ulaşımına ve denizden gelen meltemin iç kesimlere ulaşmasını engelleyen yapı ekleri kaldırılmış, bölgeye özgün sokakların kıyıya açılması sağlanmıştır.



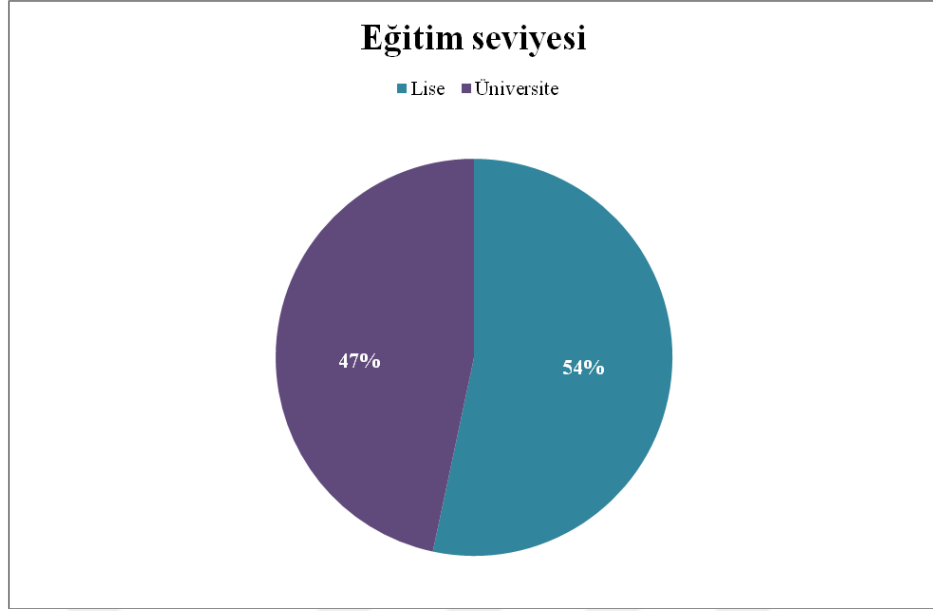
Şekil 4.18 Bodrum kıyı düzenlemesi (Arkitera, 2016)

Projenin temelinde, kullanıcılar ile ortak bir masada kullanıcı fikirleri ile ve tartışarak oluşturulmuş bir plan oluşturduklarını belirten Ersen Gürsel, bir kenti kullanıcılarına sorarak oluşturmaktan yana bir tavır sergilemiştir.

4.2.3 Alanın Fiziksel Özelliklerinin Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi

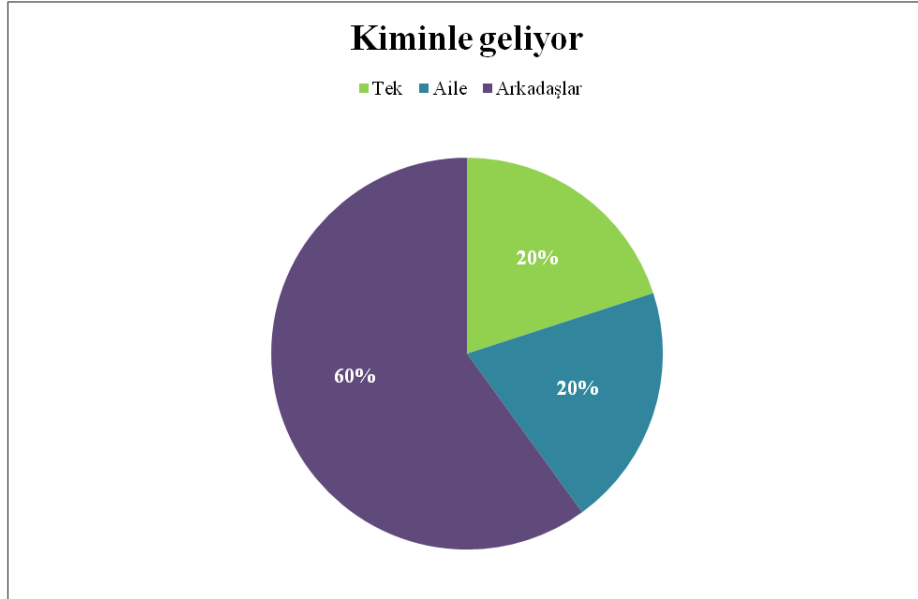
4.2.3.1 Kullanıcı Profili

Anket tekniğiyle yürütülen araştırma kapsamında elde edilen bulgulara göre, hafta içi ve hafta sonu kıyıda bulunanlar arasında, kadın-erkek oranlarının neredeyse eşit olduğu tespit edilmiştir. Ankete katılan kıyı kullanıcılarının %56'sı kadın, %44'ü erkektir. Kullanıcıların ağırlıklı olarak lise mezunları tarafından kullanılmaktadır. Ankete katılanların %54'ü lise, %47'si ise üniversite mezunudur (Şekil 4.19).

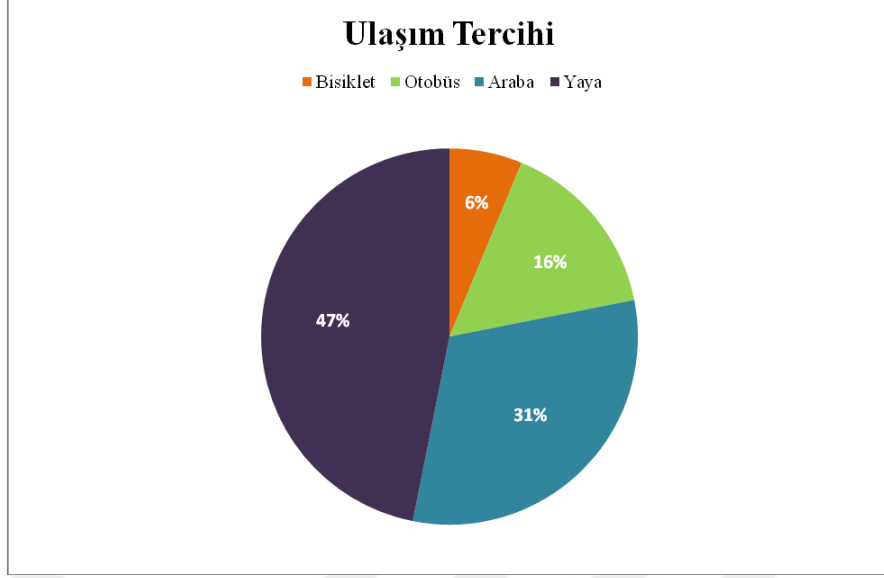


Şekil 4.19 Kullanıcıların eğitim seviyelerine göre dağılımı

Kullanıcılar alana, %60 oranında arkadaşları ile birlikte, %20’lik oran aile ile ve %20’lik oran ise yalnız gelmeyi tercih ediyor (Şekil 4.20). Alanın çoğunlukla gruplar halinde birlikte vakit geçirmek için kullanıldığını gözlemlenmiştir. Ziyaretçiler çoğunlukla Bodrum’da ikamet eden, %73’lük kısmı 10 yıldan fazla süre Bodrum’da yaşayanlardan oluşmaktadır.



Şekil 4.20 Kullanıcıların grup büyüklüğü dağılımı



Şekil 4.21 Kullanıcıların ulaşım tercih dağılımı

Ziyaretçilerin %47'si alana yürüyerek, %31'i özel aracı ile %6'sı bisiklet ile ve geri kalan kısım ise toplu taşıma kullanarak ulaşabilmektedirler. Bu da bölgeye, yakın çevreden ulaşımın daha fazla olduğunu, kent merkezinden uzaklaştıkça toplu taşımanın çok tercih edilmemesi ile uzak mesafeden alana gelen kullanıcı oranının düşmesine neden olmaktadır (Şekil 4.21).

Alana çeşitli ulaşım alternatifleriyle (toplu taşıma, özel araç, yaya, bisiklet, motorsiklet) ulaşmak mümkündür. Ayrıca kentin en önemli ulaşım noktası olan terminal alanı kıyıya sadece yaklaşık 500 m uzaklıkta olup, beş ile on dakika arasında yürüme mesafesindedir. Bu nedenle Bodrum merkezi kıyı alanı şehirler arası ulaşım açısından da oldukça ulaşılabilir bir konumdadır. Kıyı alanındaki yoğunlaşmanın bir nedeni de ulaşılabilir olması olarak değerlendirilebilir.



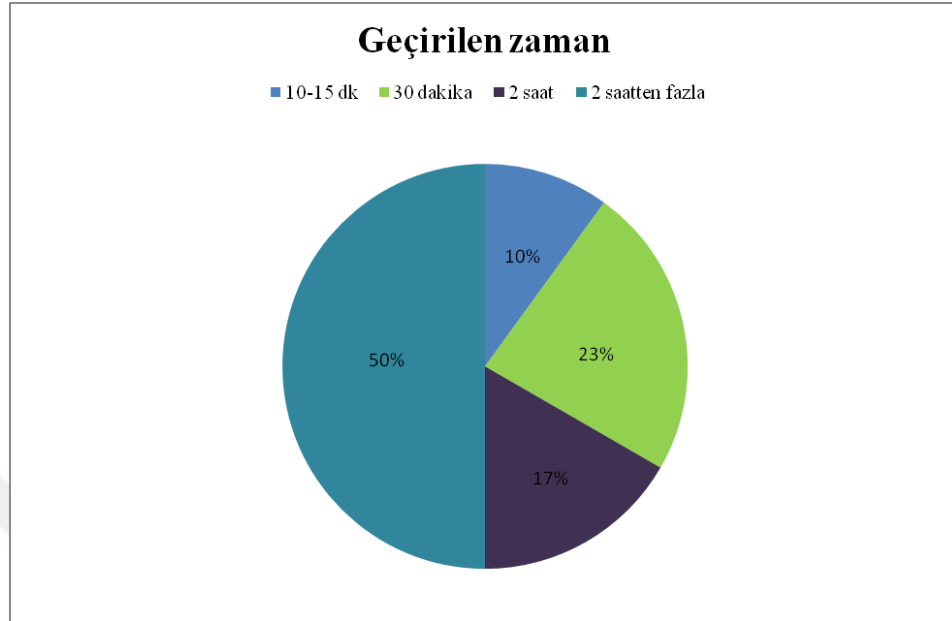
Şekil 4.22 Alana erişim (Bodrumotogar, b.t.)

Milas – Bodrum Karayolu hattında şehre girildiğinde ana aksı oluşturan Kıbrıs Şehitleri Caddesi’nden (Bodrum – Turgutreis Yolu) kentsel kıyı alanına ve aynı zamanda merkeze ulaşmak için 2 tane alternatif güzergah olan Cevat Şakir ve Hasan Reşat Öncü Caddeleri mevcuttur. Bu iki cadde bir yerden sonra, otogarda kesişir ve araç yolu sadece Cevat Şakir Caddesi olarak kıyıya kadar devam eder. Alanın otogara çok yakın olması erişilebilirlik açısından olumlu bir etkidir.

Kullanıcıların %23’ü her gün alana gelmektedirler. %27’lik oranın haftada üç - dört kez, %20’lik oranın haftada bir kez, yine %20’lik bir kısmın ayda bir kez olmak üzere alanı ziyaret ettiği tespit edilmiştir. Ender olarak alana gelenlerin oranı %10 şeklinde görülmektedir. Alanın çoğunluk bir kısım için günlük hayatının bir parçası, diğer kullanıcılar için ise sık sık ziyaret edilen bir kıyı promenadı olduğunu söylemek mümkündür.

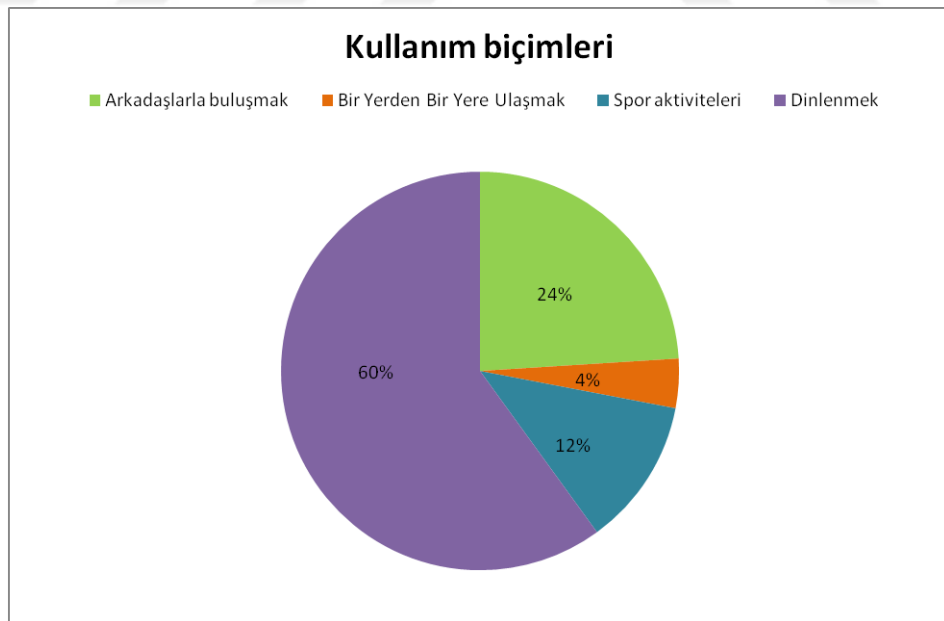
Anket sonuçların göre kullanıcıların %50’si alanda 2 saatten fazla, %17’lik bir oran 2 saat civarı zaman geçirmektedir. %23’lük bir oran alanda yarım saat civarında kalırken, %10 gibi çok az oranlık kısım alanı daha çok bir yerden bir yere ulaşmak üzere bir aks olarak kullandığından daha az kalmaktadırlar. Bu sonuçlara göre alanın

çoğunluk tarafından zaman geçirilmek üzere olumlu yönde bir seçenek olduğunu ve insanları kendine çektiğinin bir göstergesi niteliğindedir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 Kullanıcıların alanda geçirdikleri zaman dağılımı

4.2.3.2 Kullanıcı Aktiviteleri



Şekil 4.24 Kullanıcı aktivite dağılımı

Kullanıcıların %60'ı dinlenmek, %24'ü arkadaşlarıyla buluşmak ve aile üyeleri ile zaman geçirmek, %12'si koşu, yürüyüş ve bisiklet gibi spor aktivitelerini

gerçekleştirmektedir. %4'lük bir oran ise alanı sadece bir yerden bir yerden ulaşmak üzere kullanmaktadır. Bu sonuçlara göre alanın sosyal anlamda nitelikli zaman geçirmek açısından ideal olduğunu ancak, isteğe bağlı aktiviteleri gerçekleştirmeye olanak sağlayan başarılı kamusal kullanımları içerdiği, spor aktiviteleri için ise kullanıcılar tarafından bir seçenek olmadığını söylemek mümkündür (Şekil 4.24).

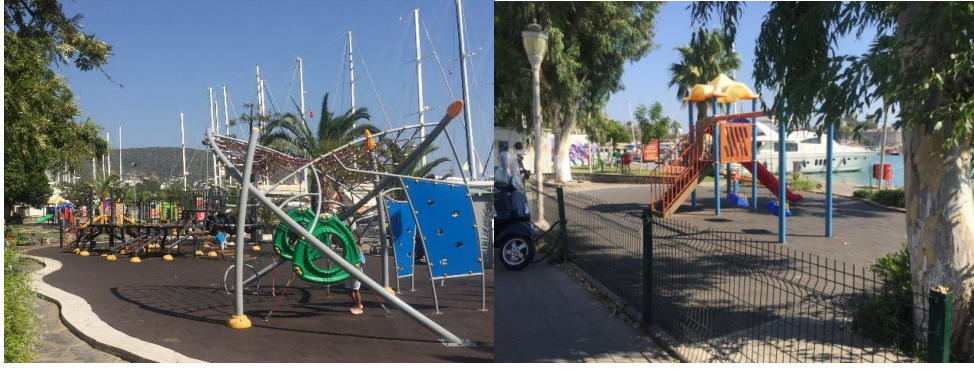
Kıyıda birçok ticari aktivitenin mevcut olduğunu söylemek mümkündür. İlk olarak konumu itibarıyla eğlence mekanlarıyla bazen iç içe bazen yakın olması sebebiyle özellikle gece eğlencesiyle alan ön plana çıkmaktadır.

Alanda bulunan marina, içinde barındırdığı kullanımlar ile hem eğlence-dinlenme hem alışveriş hem de görsel manzara sağlamaktadır. Marina özel olmasına rağmen kamusal yaya promenadı ile birleşerek insanlara davetkar bir tavır sergilemektedir. Aynı zamanda içinde bir konser alanı yer almakta ve senenin belli zamanlarında bu alan sergi, Pazar alanlarına dönüşmekte, böylelikle insanları nitelikli etkinliklerle katılımına olanak sağlamaktadır.



Şekil 4.25 Milta Marina ile kıyı promenad birleşimi (Kişisel arşiv, 2019)

Marinadan kale istikametine yürürken alanda yer alan çocuk parkları, farklı formlarda ve peyzajla iç içe oluşturulmuş oturma birimleri, yeme-içme mekanları, yaya yürüyüş yolu, ara ara oluşan küçük meydancıklar, sergi alanları, spor aletlerinin bulunduğu bölümler, kesintisiz yaya promenadı; yürüyüş, yeme-içme, oturma, koşma, balık tutma, bisiklet sürme, alış-veriş, paten kayma, spor yapma gibi birçok aktiviteye olanak sağlarken her yaş grubuna hitap etmektedir.



Şekil 4.26 Çocuk oyun alanları (Kişisel arşiv, 2019)



Şekil 4.27 Spor alanları ve farklı yürüyüş yolları ile dinlenme alanı (Kişisel arşiv, 2019)

Alan, kıyı önü mekânı olduğu için kent dokusundan farklılaşmaktadır. Marinadan kaleye kadar ki promenad çeşitli kentsel elemanlarla ve kullanımlarla desteklenerek mekanın kolay algılanmasını sağlamaktadır.

Kent mobilyaları ve aydınlatma eksikliği ve malzeme kalitesi yetersizliği; yer döşemelerinin zamanla deforme olmasından dolayı yürümeyi, bisiklete binmeyi, paten veya kaykay kaymayı, koşmayı zorlaştırmaktadır.



Şekil 4.28 Çeşitli formlarda tasarlanmış oturma elemanları (Kişisel arşiv, 2019)



Şekil 4.29 Kıyı promenadı üzerinde satış noktaları (Kişisel arşiv, 2019)

4.2.3.3 Kullanıcı Memnuniyeti

Bodrum kıyı alanında yapılan saha araştırması, kullanıcıların uygulanan projelerden memnun olup olmadığını anlamak amacıyla yapılmıştır. Bu sebeple onlardan sahildeki bazı nitelikleri değerlendirmeleri istenmiştir. Değerlendirmelerde 1’den 5’e kadar numaralandırma verilmiştir. 1 yeterli ve 5 yetersiz durumlarını ifade etmektedir.

Alan sabah ve öğle saatlerinde تنها iken akşamüstü çeşitli nedenlerle çekim noktası olmakta ve gece saatlerinde kullanım yoğunluğu artmaktadır. Genellikle yaz mevsimi en canlı olduğu zamandır ancak önemli bir ticari ve eğlence aksı üzerinde olması sebebiyle kışın da canlı kalmaktadır.

Tablo 4.2 Bodrum merkez kıyı alanı kullanıcı memnuniyeti oranları

		1	2	3	4	5	
Erişilebilirlik	Erişilebilir	%27	%20	%23	%10	%20	Erişilebilir değil
Yeşil alan	Yeterli	%10	%10	%27	%20	%33	Yeterli değil
Canlılık	Canlı	%17	%17	%46	%7	%13	Canlı değil
Mekansalçeşitlilik	Var	%8	%22	%40	%18	%12	Yok
Aktivite oranı	Yeterli	%7	%4	%38	%10	%41	Yeterli değil
Kent mobilyası	Yeterli	%3	%14	%27	%8	%48	Yeterli değil
Aydınlatma	Yeterli	%31	%17	%17	%8	%27	Yeterli değil
Ses	Sessiz	%0	%22	%44	%8	%26	Gürültülü
Yoğunluk	Sakin	%0	%7	%39	%15	%39	Kalabalık
Güvenlik	Güvenli	%28	%20	%40	%6	%6	Güvenli değil
Dinlenme	Dinlendirici	%21	%21	%40	%8	%10	Rahatsız edici
Tasarım	İlgi çekici	%14	%28	%44	%3	%11	İlgi çekici değil

Elde edilen sonuçlara göre, kullanıcıların çoğunun bölgeyi erişilebilir bulduğunu söylemek mümkündür. Kullanıcıların %70'e yakını alandaki yeşil alan oranını yetersiz bulurken, çoğunluk bir kesim, alanı canlı bulmaktadır. Mekânsal çeşitlilik bakımından kullanıcılar ne yeterli ne de yetersiz görmektedir. Aktivite oranlarının çok yüksek oranda yetersiz bulunduğu görülmektedir.

Ticari bir aks üzerinde alternatif gününbirlik kullanım fonksiyonları ve marina - kale arası güçlü peyzaj ve kent mobilyalarıyla desteklenmesiyle yaz – kış çekici ve burada vakit geçirmek isteyenler için caziptir. Ancak söz konusu çekicilik özelliği nedeniyle kıyı kesimi aşırı yoğun olarak kullanılmaktadır. Yoğunluk beraberinde kirlilik ve gürültülü ortamların da oluşmasına neden olduğu için kamusal mekan kullanımı açısından zayıf bir yön oluşmaktadır.

Kullanıcıların büyük bir çoğunluğu kent mobilyalarını yetersiz bulmaktadır. Alanın yoğun kullanımı ve birçok kişi ve gruplar tarafından vakit geçirmek için tercih edilmesi dinlenme - oturma alanları ihtiyacı doğururken; oturma alanları, alana gelen kişiler için yetersiz kalmaktadır. Yine kent mobilyalarının bir parçası olan aydınlatma elemanları kullanıcılar tarafından genellikle yeterli görülürken, bir kısım

tarafından yetersiz olarak algılanmaktadır. Kıyı kesiminde oturma elemanlarının yetersizliği oldukça zayıf bir nitelik olarak değerlendirilebilir. Oturma elemanlarının azlığı nedeniyle ziyaretçiler kıyı alanı kenarındaki ticari restoran ve kafelere yönelmektedir. Bu durum kamusal kullanımı güçlendirmeyen bir özellik olarak değerlendirilmektedir.

Alanın tasarımı, kullanıcıların büyük oranda memnun olduğunu göstermektedir, ancak özellikle hafta sonlarında bölgenin kalabalık kullanımı nedeniyle, kullanıcıların büyük bir oranı bölgeyi gürültülü olarak değerlendirilmiştir. Öte yandan, güvenlik açısından güvenli ve büyük oranda dinlenmek için doğru bir tercih olduğu ifade edilmiştir. Aynı zamanda kullanıcıların %70'i bölgenin tasarımını çekici bulmaktadır.

Alan birçok aktivite çeşitliliği ve insanlar arası etkileşimin yüksek olduğu bir potansiyele sahiptir. Toplanma, buluşma, birlikte vakit geçirme gibi sosyal ilişkilerin kuvvetlendirilebileceği düzenlemelere yer verilmiştir. Bu yüzden sosyalleşmeye ve sosyal etkinliklere olanak sağlamaktadır.

Genel olarak mobil güvenlik ile sağlanırken, marina ve gümrük tarafında sürekli güvenlik görevlileri bulunmaktadır. Ayrıca kıyı alanında acil durumlar ve tanımlı araçlar dışında 7 / 24 özel araç trafiğine kapatılmıştır. Ancak sadece güvenlik görevlilerinin varlığı nedeniyle değil, tasarımının da güvenli bir ortam oluşmasına katkı sağladığı ve bu nedenle kıyı alanı düzenlenmesinin güvenlik açısından güçlü bir özelliğe sahip olduğu belirtilebilir.

Alanın bakım ve temizlik işleri belediye görevlileri tarafından yapılmaktadır. Bitki ve ağaçların bakımı düzenli olarak yapılarak her mevsim canlı kalması amaçlanmaktadır. Bodrum'un merkezinde yer alan kıyı kesiminin yerel yönetimin hizmetlerine kolaylıkla erişebilmesi güçlü bir yön olarak değerlendirilmiştir.

Alandaki işlevler ile geçişler birbiriyle iç içe olmakla birlikte sürekli bir promenad mümkün olamamıştır. Çünkü sit alanı olan ve içinde yer alan Bodrum Kale'si ve gümrük, alanı süreklilik ve yürünebilirlik bakımından bölmektedir. Sürekliliğin sağlanamaması ve çeşitli bariyerler ile bölünmesi, kıyı düzenlemesinde kamusal kullanım açısından olumsuz bir nokta olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 4.30 Kale sınırı ve gümrük sınırı (Kişisel arşiv, 2019)

Alan geçmişten günümüze büyük bir alanının işlevsel değişimi ve sonrasında yapılan müdahaleler sonucu sürdürülebilirliği açısından korunamamıştır. Yapıların cephesindeki farklı uygulamalar ve işlev değişiklikleri olumsuz bir özellik olarak gösterilebilir.

4.6 İzmir - Bostanlı ve Bodrum Kent Merkezi Kıyı Alanlarına İlişkin Değerlendirmeler

Araştırma bulgularına göre iki mekanın kullanıcı cinsiyet dağılımı, grup büyüklüğü, eğitim seviyeleri, bulundukları şehirlerde yaşama süreleri benzer özellikler göstermiştir. Kadın – erkek kullanıcı oranı genele bakıldığında neredeyse eşittir. Her iki alanda da genelde gruplar halinde (aile veya arkadaş grubu ile) zaman geçirilmektedir. Bostanlı kıyı alanında aile ile vakit geçirme oranları Bodrum merkez kıyı alanına kıyasla daha yüksek orandadır (Tablo 4.3).

Tablo 4.3 Anket sonuçlarına göre kullanıcı özellikleri

KULLANICI ÖZELLİKLERİ		Bodrum/ Merkez Kıyı Alanı	İzmir / Bostanlı Kıyı Alanı
Cinsiyet	Kadın	%56	%53
	Erkek	%44	%47
Grup Büyüklüğü	Aile	%20	%40
	Arkadaş Grubu	%60	%53
	Tek Kişi	%20	%7
Bulundukları Şehirde Yaşama Süreleri	0 - 1 Yıl	%10	-
	1 - 5 Yıl	%7	%10
	6 - 10 Yıl	%10	%10
	10 Yıldan Fazla	%73	%80
Eğitim Durumları	İlköğretim	-	-
	Ortaöğretim	-	%10
	Lise	%54	%17
	Üniversite	%46	%73
Araba Sahipliği	Evet	%50	%60
	Hayır	%50	%40

Alanların kullanım özelliklerine bakıldığında, her iki alanda da kullanım amaçlarında farklılıklar gözlenmiştir. Her iki alan için dinlenmek ve manzarayı izlemek en çok tercih edilen aktivite iken, diğer aktivite çeşitlerinin kullanımı tamamen farklılıklar göstermiştir. Bodrum merkez kıyı alanında en çok tercih edilen ikinci aktivite arkadaşlarla buluşup zaman geçirmek iken Bostanlı kıyı alanında spor aktiviteleri yoğunluk kazanmıştır. Aktivite farklılıklarının fiziksel mekandaki farklılaşmalardan kaynaklandığını söylemek mümkündür. İzmir kıyı alanı spor aktivitelerinin bir çok alt gruplarını ve mekanlarını barındırdığından kullanıcılarına hem bireysel hem de gruplar halinde daha çeşitli spor olanakları sunmaktadır. Bu da kullanıcılara daha çok rekreatif faaliyet imkanı sağladığını göstermektedir.

Kullanıcılar alanlara yaya olarak rahatça ulaşım sağladıklarını belirtirken, ikinci ulaşım alternatifi özel araçların tercih edildiği görülmektedir. Toplu taşıma araçlarının pek fazla tercih edilmediğini gördüğümüz anket çalışmasında diğer alternatiflerin kentlerin özelliklerine göre (vapur, bisiklet) seçildiği anlaşılmaktadır. Özellikle İzmir'in büyük bir metropol kenti olmasından dolayı kent içinde uzak mesafelere bisiklet ile ulaşımın zor olduğu; ancak vapurun bir ulaşım aracı olarak pratik olduğu ifade edilmiştir. Bodrum için de tam tersi bir algı ile bisiklet kullanımı İzmir'e göre daha çok tercih edilmektedir. Anket sonuçlarına göre kullanıcıların her iki alana geliş sıklıkları benzer olmasına rağmen alanda geçirdikleri süreler farklılık

göstermektedir. Bostanlı kıyı alanı kullanıcılarının büyük bir kısmı alanda ortalama iki saat zaman geçirirken, Bodrum kıyı alanı kullanıcılarının çoğunluğu iki saatten daha fazla zaman geçirmektedir. Her iki alana da yakın mesafelerden gelindiği kadar uzak mesafelerden de gelinmektedir. Bu sonuç mekanların kullanım farklılıklarından kaynaklı olarak her iki alanın da zaman geçirmek için cazip kentsel açık alanlar olduğunu göstermektedir (Tablo 4.4).

Tablo 4.4 Anket sonuçlarına göre alanların kullanım özellikleri

ALANLARIN KULLANIM ÖZELLİKLERİ		Bodrum/ Merkez Kıyı Alanı	İzmir / Bostanlı Kıyı Alanı
Kullanım Amacı	Dinlenmek	%60	%43
	Arkadaş vs. Buluşmak	%24	%17
	Spor Aktiviteleri	%12	%40
	Geçiş Yapmak	%4	-
Geliş Sıklığı	Her Gün	%23	%10
	Haftada Üç - Dört Gün	%27	%27
	Haftada bir	%20	%23
	İki haftada bir	%15	%15
	Ayda bir		%15
	Ender	%10	%10
Geçirilen Süre	10 - 15 Dakika	%10	-
	Yarım Saat	%23	%17
	İki Saat	%17	%50
	İki Saatten Fazla	%50	%33
Konutların Alana Olan Uzaklıkları	5 - 10 dk. yürüyüş mes.	%17	%17
	15-30 dk. yürüyüş mes.	%27	%32
	5 - 10 dk. taşıt mes.	%13	%20
	15 - 30 dk. taşıt mes.	%10	%17
	30 dk. taşıt mes.den uzak	%33	%14
Alana Ulaşım Şekli	Yaya	%47	%40
	Özel Araç	%31	%40
	Otobüs	%16	%17
	Vapur	-	%3
	Bisiklet	%6	-

Bulunduğu konum ile Bodrum merkez kıyı bandı tarihi ve çağdaş dokuyu aynı anda üstlenmektedir. Tez kapsamında kıyı alanları mekansal kalite kriterleri açısından incelendiğinde alanın sahip olduğu kamusal mekan niteliğinin Bostanlı kıyı alanının altında kaldığı görülmektedir. Alanın çeşitli aktiviteler için uygun hale getirilmesi, sirkülasyonun daha net olarak tanımlanması, alanın daha çok kent mobilyası ile desteklenmesi, kullanılan malzemelerin kullanıcılara konforlu hissettirmesi için noktasal müdahalelere ihtiyaç olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Alanların rekreasyona uygunluğına bakıldığında anket ve gözlemsel sonuçlara göre, Bodrum merkez kıyı alanının, Bostanlı kıyı alanına kıyasla mekansal nitelik ve yer oluşumu bakımından aşağı seviyede kaldığı gözlemlenmiştir. Literatürde aşağıdaki şekilde açıklanan rekreasyonel özellikler, çalışma alanları üzerinden değerlendirilmiştir.

Arslan ve diğer. (1992), kıyı alanlarının, deniz, göl, nehir kenarı parkları, plajlar, rekreasyon amaçlı kamusal açık mekan olduğunu belirtmişlerdir. Rekreasyon alanları oyun, dinlenme, eğlence, yenilenme, mental rahatlama alanlarıdır.

Guggenhemer (1969) rekreasyonun en önemli fonksiyonunun yaşam kalitesini arttırmak olduğunu belirterek; rekreasyonun, bireylere kendilerini ifade etmeleri, potansiyellerini ortaya çıkarmak için bir araç olduğunu ifade etmektedir.

Buttler (1959) rekreasyonu kar amacı olmayan, kentlilere bedensel ve ruhsal kaynak olabilecek aynı zamanda memnuniyet verici ve doyurucu duyular sağlayan eylemler olarak şeklinde tanımlarken; Akese (1998) bunlara ek olarak bireylerin sosyal, ekonomik, kültürel ve fizyolojik yönden boş zamanlarını geçirmek için yapılan aktiviteler olarak tanımlamaktadır ve rekreasyon alanlarının spor, piknik ve kıyı olmak üzere üç sınıfa ayrıldığını belirtmektedir.

“Kıyı alanları, deniz, göl, nehir kıyılarını içeren kıyı parkları, plajlar rekreasyon amaçlı kullanılan kentsel açık alanlardır. Kıyılar boyunca yer alan yer parklar, oturma alanları, yürüyüş aksları, kent halkının dinlenme, eğlenme ve rekreasyon ihtiyacını karşılayan alanlardır (Arslan, Ünal, Gül, Kılıç ve Sönmez, 1992).”

Bodrum merkez kıyı alanı mekansal yönden avantajlı durumdadır. Zengin peyzaj düzenlemesi ve aktivite çeşitliliği ile rekreasyon potansiyeli taşımaktadır. Rekreatif düzenlemelere uygun olmakla birlikte alanda yer alan kent mobilyaları ziyaretçiler için yetersiz kaldığından bu potansiyel ortaya çıkamamaktadır.

Bodrum kıyı alanının bu kapsamda rekreasyon açısından yeterli alana ve konuma sahip olsa da potansiyelini ortaya çıkaramamakta ve bu konuda sığ kalmakta olduğu gözlemlenmektedir. Alana erişilebilirlik oldukça kolaydır, ancak alandaki yer döşemeleri, malzeme faktörü, konfor tanımıyla ayrışmaya başladığından alanda geçirilen zamana yansımaktadır. Alanda sosyal aktivite oranı yüksek olmasına ve

gün boyu aktif kalmasına rağmen, kısıtlı alan ve kent mobilyaları yetersizliği ile rekreatif işlevi karşılayamamakta olduğu anlaşılmaktadır.

Bostanlı kıyı alanı ise rekreasyon yönünden Bodrum kıyı alanına kıyasla daha güçlü bir dışavurum göstermektedir. Çıkan anket ve gözlemsel sonuçlara göre, alandaki mevcut aktivite çeşitliliği en güçlü dinamiklerden biridir. Ayrıca mekanın tasarımında kullanılan özellikle ahşap ağırlıklı ve estetik malzemeler kullanıcılara cazip gelmekle birlikte kent estetiğine ve görsel zevke hitap etmektedir. Bunların dışında özenli ve fonksiyonlara dikkat edilerek seçilmiş yer döşemeleri, aydınlatma elemanları ve diğer kent mobilyaları birbirleri ile uyum içindedir. Bu da kullanıcılar için konforlu, kent için olumlu bir imaj yaratmakta ve kullanıcılar burada uzun zaman geçirerek sosyal bir ortam içinde rekreatif düzenin bir parçası olmaktadır.

Bu araştırmanın sonuçlarına göre Bostanlı kıyı düzenlemesinin Bodrum kıyı düzenlemesine göre daha olumlu fiziksel özelliklere sahip olduğu ortaya çıkmıştır.

İncelenen kıyı alanlarında kullanıcılara kıyıların ‘yeniden yapılandırılması’ durumunda, eksik olduğunu düşünüp nelerin yapılmasını istedikleri’ sorulmuştur. Her iki alanda da kullanıcı beklentileri farklılık göstermiştir. Özellikle Bodrum merkez kıyı alanına yönelik beklentilerin daha fazla olmasıyla birlikte her iki alan için insanların vakit geçirebilecekleri eşit alanların yaratılarak kamusal mekan kullanımına olanak sağlanması ve bireylerin eğitimi beklenmektedir. Yeşil alanların, yeterli servis alanlarının sağlanması ve temiz kullanılması, engelliler için uygun alanların yaratılması, halka açık alanların daha fazla olması, spor aktivitelerinin yapılacağı alanların artırılması beklentiler arasındadır. Bodrum kıyı alanına yönelik yapılabilecek düzenlemede kent mobilyaları, gölge ve aydınlatma elemanlarının artırılması, bisiklet yolu oluşturulması ve zeminin daha yürünebilir, tüm kıyı aktiviteleri için daha uygun hale getirilmesi, kıyıda bir sosyal tesis oluşturulması, kıyı alanı genişliğinin artırılması, stant ve sergi alanlarının yaratılması ve çimlerin temiz tutulması kentlinin beklentileri arasındadır.

BÖLÜM BEŞ

SONUÇLAR

Günümüzde kıyı alanları yenileme projeleri, kıyı kentleri için bir ihtiyaç haline gelmiştir. Hızlı bir şekilde değişip gelişen kentlerin, mevcut potansiyeli çerçevesinde, kentin zayıflamaya başlamış bir parçası olan kentsel alanlarını yeniden kente kazandırmak, yeni fonksiyonlar kazandırarak canlanmalarını sağlamak, her yönden kentler için bir kazanç olmaktadır. Dünyada ki kentsel alanların yenilenmesi bilinci, Türkiye’de yeteri, kadar önem kazanmamıştır. Ancak günümüzde eski kent parçalarının tekrar kente kazandırılma girişimleri oluşmaktadır. Bu girişimler kıyı alanları için de önem kazanmakta ve gerek yarışma gerekse uygulama projeleriyle gündeme gelmektedirler. Bu kapsamda geliştirilen ilke ve stratejiler çerçevesinde kıyıdaki yeniden gelişme olgusundaki, sürdürülebilir bir planın gerektirdiği ana bileşenleri içeren bir çerçeve çizilmesi ve başarılı bir kentsel kamusal açık alan üretiminin, yer oluşturma kavramına atıfta bulunarak, mekanın özelliklerini ortaya çıkarmak için, su kenarı boyunca ortaya çıkan sorunlar, başarılı kamusal alan kriterleri kapsamında ele alınmalıdır.

Çağdaş kamusal alan üretimi için formüle edilen kalite kriterlerinin kavramlarına dayanarak, İzmir – Bostanlı kıyı alanı ve Bodrum merkez bölgesi kıyı alanı, iki farklı ölçekte ele alınan kıyı düzenlemeleri kapsamında incelenip analiz edilmiştir. Bostanlı, İzmir kentinin son zamanlarda oldukça gelişen, bölgenin yoğunluklu olarak konut ve önemli bir ticari aksa sahip olmasıyla çağdaş ve yenilikçi bir tavır sergileyerek yapılan düzenlemelerle kentliye nitelikli bir kıyı kullanım deneyimi yaşatmaktadır. Bodrum kentinin doğal morfolojisi, üzerinde görünen arkeolojik ve tarihi yapılar, geleneksel kültürü ile Bodrum kenti kendine has bir karaktere sahiptir. Bu ‘yer’e özgü tavırla, kıyı alanına yönelik herhangi bir planlama ve tasarım planının önerilmesi, kentin sunduğu değerler, tarihi ve kültürel mirasa sahip, böyle bir eşsiz çerçeveye karşı sorumluluk çerçevesinde yapılmalıdır.

Kıyı kenarındaki bu yerel kimlik karakteri sadece kentliyi değil aynı zamanda bölgesel, ulusal ve uluslar arası seviyedeki insanları da kendine çekerek kenti her yönden motive etmektedir.

Kullanıcı beklentileri yapılan anket çalışmalarının sonuçlarıyla örtüşerek, mekanlarda yapılan analizler ile kullanıcı üzerindeki etkileri paralellik göstermektedir.

Çalışma kapsamında incelenen örnekler ve iki farklı ölçekte yapılan alan çalışmaları sonucu, kıyı alanı tasarımında dikkate alınması gereken strateji ve ilkeler şu şekilde açıklanabilir:

- Yere özgü olması,
- Yerin karakterini yansıtması,
- Kent kimliği vurgulaması,
- Halkın görüşlerini ve isteklerini dikkate alan,
- Çevredeki kentsel kullanımlar ile uyumlu,
- Kamusal kullanımı teşvik eden,
- Kamusal kullanımı yeme-içme ve ticari aktiviteler ile destekleyen,
- Su ile kent arasında bağlantı sağlayan,
- Kıyı ile kıyı gerisindeki park alanları arasında bağlantı sağlayan,
- Erişilebilir,
- Algılanabilir,
- Tüm yaş grupları için çekici olması ve herkese eşit hizmet etmesi,
- Kıyıya toplu taşıma erişiminin güçlendirilmesi, gerektiğinde kıyı boyunca lokal olarak toplu erişim biçimlerinin geliştirilmesi,
- Kıyı boyunca önerilen işlevler ile uyumlu odakların oluşturulması
- Sulama ve drenaj gibi konular için gerekli alt yapı düzenlemelerinin sağlanması,
- Yerel flora ve faunayı, renkleri dikkate alan ve insanların algılamasına olanak sağlayan, yaklaşımlar ile başarılı ve yaşam kalitesini yükselten kentsel kamusal alanlar kent kimliğine kazandırılırken, mekanın ‘yer’e dönüşümü kullanıcıların sürece dahil olması ile vurgulanmaktadır. Bu noktada yaşayan organizmalar olan kentlerin en önemli kısımlarından biri olan kıyı alanlarında yapılan tüm müdahaleler kenti ve kentlinin gündelik yaşamına dahil olan mekanlar olmaktadır ve kullanıcı katılımıyla ‘yer’ e dönüşmektedirler.

Çalışma her ‘yer’ in kendine özgü olduğu, farklı koşul ve süreçlerden geçerek çeşitli ilkesel yaklaşımlar doğrultusunda bugün ki halini alarak gelişmiş ve gelişmekte olan kıyı tasarımı uygulamaları üzerinden, açık kamusal mekan olarak nitelendirilen bu alanların mekansal kalite ve yer oluşturma özellikleri açısından değerlendirilmesi amaçlanarak yürütülmüştür. Bu bağlamda her kentin başta demografik yapısı olmak üzere, sosyal, kültürel, ekonomik ve politik etkileri tüm bu sürece yön vermekle birlikte kenti ve kullanıcıları kavram pratiğine dahil ederek mekanın ‘yer’ e dönüşümünde etkin rol oynamaktadırlar. Kullanıcının sürece dahil olarak kendini mekana ait hissetmesi yer oluşturma’nın temel ilkesi olmakla birlikte bu işleyişin sonunda oluşan başarılı kentsel yapılanma, yere özgü geliştirilmesi gereken ilke ve uygulanması gereken stratejilerin, yüksek nitelik sağlanarak hayata geçirildiği ve yaşam kalitesine olumlu etki ettiği anlaşılmaktadır.

Bu nedenle kentsel açık alan olan kıyı mekanının ‘yer’ e dönüşümüne etki ve katkı sağlarken tüm aktörler aktif rol oynamalı ve bunun için toplum bilinçlendirilmelidir. Sonuç olarak insan yaşamını fiziksel ve sosyal açıdan etkileyen kıyı alanları son derece özenle düşünülerek, belirlenen ilke ve stratejiler çerçevesinde tasarlanmalıdır.

KAYNAKLAR

- Akad, S. ve Çubukçu, E. (2006). Kentsel açık alanlarda kullanım sonrası değerlendirme: İzmir sahil bantları örneği üzerine ampirik bir araştırma. *Planlama Dergisi*, 3, 105-114.
- Akçura N. ve Akçura T. (1972). Kasaba ölçeğinde çevre değerlerini koruma amaçlı bir inceleme: Bodrum, *Mimarlık*, (72), 8.
- Archdaily (2017). *Bostanlı yaya köprüsü ve günbatımı terası*. 26 Ocak 2018, <https://www.archdaily.com/866903/bostanli-footbridge-and-sunset-lounge-steb>.
- Arkitera (2016). *Bodrum kıyı düzenlemesi*. 15 Ağustos 2019, <https://www.arkitera.com/soylesi/ayni-agacin-golgesinde-oturmus-yeni-olusan-yapilari-hic-yadigamamis-iste-ben-bunun-pesindeyim/>.
- Arslan, R., Unal, Y., Gül, A., Kılıç, A. ve Sönmez, Ö. (1992). Tuzla kıyı bandı. *Yapı Dergisi*, 131, 69-74.
- Banerjee, T. ve Southworth, M. (1991). *City sense and city design: Writings and projects of Kevin Lynch*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Başbuğ, E. (2016). *Bostanlı footbridge & sunset lounge*. 20 Ağustos 2016, <https://www.studioevrenbasbug.com/post/bostanl%C4%B1-footbridge-sunset-lounge>.
- Başbuğ, E. (2010). *İzmir waterfront urban design*. 18 Nisan 2016, <https://www.studioevrenbasbug.com/post/i-zmit-waterfront-urban-design>.
- Bender, R. (1993). Where the city meets the shore, R. Bruttomesso, (Ed.), *Waterfronts; A new frontier for cities on water* (32-35). Venice: International Centre Cities on Water.

Breen, A. ve Rigby, D. (1993). *Waterfronts: Cities reclaim their edge*. New York: McGraw Hill.

Bodrumotogar (b.t.). *Alana erişim*. 20 Ağustos 2019, <http://bodrumotogar.com/tr/>.

Bodrum Ticaret Odası (b.t.). *Bodrum yarımadasındaki tarihsel süreç*. 5 Mayıs 2019, <https://www.bodto.org.tr/content.php?id=00037&lang=tr>.

Burt, M. E. (1978). *A survey of quality and value in building*. Watford UK: Building Research Establishment.

Carmona, M., Heath, T., Oc, T. ve Tiesdell, S. (2003). *Public place, urban spaces: The dimension of urban design*. Oxford UK: Architectural Press.

City of Port Philip, (2013). *Port Melbourne Waterfront Urban Design Framework 2013*. 22 Temmuz 2019, <http://www.portphillip.vic.gov.au/port-melbourne-udf.htm>.

Çalışlar, İ. (1999). *Halikarnassos'ta bir zaman*. İstanbul: Apa Tasarım Yayıncılık.

Coşkun, T. D. (2008). *Kent estetiği oluşumunda yer oluşturma ilkelerinin Koblenz / İzmir kentleri bağlamında karşılaştırmalı olarak irdelenmesi*. Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Das, D. (2008). Urban quality of life: A case study of Guwahati, *Social Indicator Research Journal*, 88, 297-310.

Doğan, E. D. (2006). *Kıyı alanlarında kentsel dönüşüm çalışmaları ve İstanbul örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Duru, B. (2003). *Kıyı politikası, kıyı yönetiminde bütünleşik yaklaşımlar ve ulusal kıyı politikası*. Ankara: Mülkiyeliler Vakfı Yayınları.

Dündaralp, B. (2012). *İzmirlilerin denizle olan bağını güçlendirme projesi sergisi / paneli; 1.İstanbul Tasarım Bienali, Musibet sergisi*, İstanbul, Türkiye. 21 Ağustos 2016, <https://bogachandundaralp.wordpress.com/2012/11/21/201211-izmirdeniz-izmirliilerin-denizle-olan-bagini-guclendirme-projesi-sergisi-paneli-1-istanbul-tasarim-bienali-musibet-sergisi/>.

Esmer, G. (2012). *Tüketim kültürünün mekansallaşması: Bodrum örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Google Earth, (b.t.). 01 Haziran 2019, <https://www.google.com/intl/tr/earth/>.

Guggenheimer, E. C. (1969). Planning for parks and recreation needs in urban areas. *Performing Arts Review*, 1 (2), 385-395.

Gür, R. (2002). *Bodrum 1930-1980*. İstanbul: Celsus Yayıncılık.

Harrison, S. R. ve Dourish, P. (1996). Re-place-ing space: The roles of place and space in collaborative systems. *CSCW*, 96, 67-76.

Hollahan, J. C. (1982). *Environmental psychology*, New York: Random House.

Hou, D. (2009). *Urban waterfront landscape planning*. Master Thesis, Blekinge Institute of Technology Karlskrona, Sweden.

İnceoğlu, M. ve Aytuğ, A. (2009). Kentsel mekânlarda kalite kavramı. *Megaron Journal*, 4 (3), 23-33.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, (2011). *Kıyı tasarım kitapçığı*. İzmir: İzirdeniz.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, (2012). *İzmirlilerin denizle ilişkisini güçlendirme projesi*, Tasarım Stratejisi Raporu, İzmir.

- Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı* (1. Baskı). (B. O. Doğan, Çev.). İstanbul: Metis Yayıncılık. (Orijinal çalışma basım tarihi 1992).
- Jauhiainen, J. (1994). Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa. *European Planning Studie*, 3 (1), 5-9.
- Juran, J. M. (1974). *Quality control handbook* (3rd ed.). New York: McGraw Hill.
- Kalay, Y. E. ve Marx, J. (2001). The role of place in cyberspace in *Proceedings Seventh International Conference on virtual systems and multimedia*, IEEE, 770-779.
- Karabey, H. (1978). *Kıyı mekanının tanımı, ülkesel kıyı mekanının düzenlenmesi için bir yöntem önerisi*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi.
- Kılıç, A. (2001). *Kentsel açık alanların kullanıcılar tarafından değerlendirilmesi: Kadıköy iskele meydanı ve yakın çevresi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Kiper, P. (2004). *Küreselleşme sürecinde kentlerin tarihsel kültürel değerlerinin korunması: Türkiye Bodrum örneği*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Landezine, (2015). *The waterfront promenade at Aker Brygge*. 1 Haziran 2019, <http://www.landezine.com/index.php/2015/12/the-waterfront-promenade-at-aker-brygge-by-link-landskap/>.
- Lanman, B. (2009). Baltimore county: Celebrating a legacy 1959-2009. *Historical Society of Baltimore county's history trails*, 40 (3). 20 Temmuz 2019, <http://www.hsobc.org/wp-content/uploads/2017/06/htv040n3.pdf>.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford UK: Blackwell.

Linzey, M. (2003). Corporate relations in the hellenistic polis. *Journal of Architectural Education*, 56 (4), 57-63.

Lynch, K. (1984). *Good city form*. Cambridge, Mass.: MIT Press.

Madanipour, A. (1999). Why are the design and development of public spaces significant for cities?. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26, 879-891.

Marcus, C. C. ve C. Francis, (Ed.). (1997). *People places: design guidelines for urban open space* (2nd ed.). New York: Van Nostrand Reinhold.

Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological Review*, 50 (4), 370-396.

Morena, M. (2011). *Morphological, technological and functional characteristics of infrastructures as a vital sector for the competitiveness of a country system*. Milano: Maggioli Editore.

Özer / Ürger Mimarlık, (2014). 1. Ödül, Konyaaltı sahili mimari ve kıyı düzenlemesi fikir projesi yarışması. 12 Ağustos 2019, <http://www.arkitera.com/proje/1-odul-konyaalti-sahili-mimari-ve-kiyi-duzenlemesi-fikir-projesi-yarismasi/>.

Pinterest (b.t.). *Port Vell*. 12 Temmuz 2019, <https://www.pinterest.ru/pin/328270260309094914/?lp=true> port vell.

Pocket Oz (b.t.). *Melbourne kıyı düzenlemesi*. 19 Temmuz 2019, <https://pocketozmelbourne.com.au/port-melbourne.html>.

Project For Public Spaces, (2008). *Great public spaces*. 12 Kasım 2017, http://www.pps.org/great_public_spaces/.

Project For Public Spaces, (2012). *What is placemaking*. 28 Şubat 2017, <https://www.pps.org/category/placemaking>.

Rodriguez, J. ve Sastre, M. (1993). Remodelling the old port of Barcelona, R. Bruttomesso, (Ed.), *Waterfronts: A new urban frontier for cities on water*. Venice: International Centre Cities on Water.

Sairinen, R. ve Kumpulainen, S. (2006). Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. *Environmental Impact Assessment Review*, 26, 120–135.

Sarıbay A. Y., Kahraman, H. B.ve Keyman, E. F. (Ed.). (1999). *Katılımcı demokrasi, kamusal alan ve yerel yönetim*. İstanbul: Demokrasi Kitaplığı.

Sennett, R. (2016). *Kamusal insanın çöküşü, Ayrıntı Yayınları* (5. Baskı). (A. Yılmaz ve S. Durak, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi 1996).

Sesli, F. A. (2006). Sayısal fotogrametri ile kıyı alanlarındaki değişimin incelenmesi, *Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi*, 95, 11-17.

Shaw, B. M. (1993). The London Docklands experience, R. Bruttomesso, (Ed.), *Waterfronts: A new urban frontier for cities on water*. Venice: International Centre Cities on Water.

Stea, D. ve Turan, M. (1993). *Place making: Production of built environment in two cultures*. Avebury.

Stiles, R. (2009). *A guideline for making space*. Institute for Urban Design and Landscape Architecture, University of Technology, Vienna, 9-12.

Tanyeli, T. (2002). *Türk'ün Mimarlıkla İmtihanı: 1980-2005*. Güncel – Osmanlı Bankası Müzesi'nde Söyleşi Dizisi. Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.

Tibbetts, J. (2002). Coastal Cities: Living on the Edge, *Environmental Health Perspectives*, 110 (11), 674-681, <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1241085/pdf/ehp0110-a00674.pdf>.

Timur, U. P. (2008). Urban waterfronts regeneration: A model of porsuk stream in Eskişehir, *Proceeding of the 6. International Symposium Agro Environ "Natural Resources Conversation, Use & Sustainability"*, 410-413.

Timur, U. P. (2013). Urban waterfront regenerations. M. Ozyavuz, (Ed.), *Advances in landscape architecture* (169-206). InTech. 20 Temmuz 2019, <https://www.intechopen.com/books/advances-in-landscape-architecture>.

Travoh (b.t.). *Barceloneta beach*. 19 Temmuz 2019, <https://www.travoh.com/blog/exploring-10-top-beaches-barcelona-spain/attachment/02-barceloneta-beach/>.

Türk Dil Kurumu. (2016).Kamu, sözcüğünün tanımı, 1 Haziran 2019. http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.55a83155bf1ea6.01222298.

Uzgören, G. ve Erdönmez, M. (2017). Kamusal açık alanlarda mekan kalitesi ve kentsel mekan aktiviteleri ilişkisi üzerine karşılaştırmalı bir inceleme”, *Megaron, YTÜ Mimarlık Fakültesi*, 12, (1), 44.

Wrenn, D. M., Casazza, J. A. ve Smart, J. E. (1983). *Urban waterfront development* Washington, D.C.: Urban Land Institute.

Yassin, A. B., Eves, C. ve McDonagh, J. (2010). An evolution of waterfront development in Malaysia. *16th Pacific Rim Real Estate Society Conference Wellington*, 1-17.



EKLER

EK-1 Kullanıcı Anketi

Bu anket Deu Mimarlık Fakültesinde sürdürmekte olduğum yüksek lisans tezimin bir parçasıdır. Ankette doğru ya da yanlış cevap yoktur. Bu nedenle samimi ve içten cevaplarınızı bekliyorum. Anketin amacı 'İzmir Kıyı Tasarım Projesi' kapsamında yeniden tasarlanan Bostanlı kıyı bandının fiziksel ve mekânsal özelliklerinin kullanım sonrası değerlendirilmesidir.

1. Lütfen aşağıdaki sorulardan uygun gördüğünüz şıkları işaretleyiniz.

1.1. Kıyı bandını genellikle hangi amaçla kullanıyorsunuz?

- ☐ Dinlenmek (güzel vakit geçirmek, etrafı seyretmek)
☐ Arkadaşlarla buluşmak
☐ Spor aktivitelerinde bulunmak(yürüyüş, bisiklet, köpek gezdirmek, balık tutmak, koşmak, paten kaymak)
☐ Bir yerden bir yere ulaşmak ☐ Diğer _____

1.2. Alana ne sıklıkla gelirsiniz?

- ☐ Her gün ☐ Haftada bir ☐ Ayda bir ☐ Ender
☐ Haftada üç-dört gün ☐ İki haftada bir ☐ Çok nadir

1.3. Genellikle kaç kişi geliyorsunuz?

- ☐ Yalnız ☐ Aile ☐ Arkadaşlarla

1.4. Alanda ne kadar vakit geçiriyorsunuz?

- ☐ 10-15 dakika ☐ Yarım Saat
☐ İki saat ☐ İki saatten fazla

1.5. Eviniz alana ne kadar uzaklıkta?

- ☐ 5-10 dakikalık yürüyüş mesafesinde
☐ 15-30 dakikalık yürüyüş mesafesinde
☐ 5-10 dakikalık taşıt mesafesinde
☐ 15-30 dakikalık taşıt mesafesinde
☐ 30 dakikalık taşıt mesafesinden uzak

1.6. Alana nasıl geliyorsunuz?

- ☐ Yaya ☐ Özel araç ☐ Otobüs ☐ Vapur ☐ Diğer

1.7. Alanda sizi en mutlu eden nedir?

- ☐ Temiz ve güvenli ☐ Sakin ☐ Diğer _____

1.8. Alanda sizi en çok rahatsız eden nedir?

- ☐ Kirlilik ve koku ☐ Gürültü ☐ Diğer _____

1.9. Kıyı bandının eski halini biliyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

1.10. Şimdiki haliyle eski halini puan vererek karşılaştırınız.

- 1.Çok daha kötü 5.Çok daha güzel

2. **Lütfen aşağıda bulunan ikili zıt kelime gruplarından hangi kelime Bostanlı kıyı bandını daha iyi tarif ediyorsa ona yakın bir rakama denk gelen kutucuğu işaretleyiniz.**

		1	2	3	4	5	
Erişim/Ulaşım	kolay						zor
Yeşil Alan	yeterli						yetersiz
Mekansal Kalite	canlı						sıkıcı
	güzel						çirkin
	çok çeşitli						çok monoton
	çekici						itici
	sessiz						gürültülü
	tenha						kalabalık
	güvenli						tehlikeli
	huzur verici						rahatsız edici
	dinlendirici						yorgunluk verici
	aydınlık						karanlık
	konforlu						konforsuz
Aktivite Alanları	yeterli						yetersiz
çocuklar için	sosyallik						sosyal değil
gençler için	sosyallik						sosyal değil
yetişkinler için	sosyallik						sosyal değil
Kent Mobilyaları	yeterli						yetersiz
	estetik						estetik değil
Görsel Uyum	var						yok

3. **Lütfen kişisel bilgi veriniz.**

3.1. **Cinsiyet:** ☐ Kadın ☐ Erkek

3.2. **Doğum Yılı:** _____

3.3. **Eğitim Durumu:** ☐ İlk ☐ Orta ☐ Lise ☐ Üniversite

3.4. **Arabanız var mı?** ☐ Evet ☐ Hayır

3.5. **İzmir’de Yaşadığınız Süre:** ☐ 0-1 yıl ☐ 1-5 yıl ☐ 6-10 yıl
☐ 10 yıldan fazla

EK-2 Kullanıcı Anketi

Bu anket Deu Mimarlık Fakültesinde sürdürmekte olduğum yüksek lisans tezimin bir parçasıdır. Ankette doğru ya da yanlış cevap yoktur. Bu nedenle samimi ve içten cevaplarınızı bekliyorum. Anketin amacı ‘Bodrum Merkez Kıyı Alanı’nın fiziksel ve mekansal özelliklerinin kullanıcılar tarafından değerlendirilmesidir.

1. Lütfen aşağıdaki sorulardan uygun gördüğünüz şıkları işaretleyiniz.

1.1. Kıyı bandını genellikle hangi amaçla kullanıyorsunuz?

- ☐ Dinlenmek (güzel vakit geçirmek, etrafı seyretmek)
☐ Arkadaşlarla buluşmak
☐ Spor aktivitelerinde bulunmak(yürüyüş, bisiklet, köpek gezdirmek, balık tutmak, koşmak, paten kaymak)
☐ Bir yerden bir yere ulaşmak ☐ Diğer _____

1.2. Alana ne sıklıkla gelirsiniz?

- ☐ Her gün ☐ Haftada bir ☐ Ayda bir ☐ Ender
☐ Haftada üç-dört gün ☐ İki haftada bir ☐ Çok nadir

1.3. Genellikle kaç kişi geliyorsunuz?

- ☐ Yalnız ☐ Aile ☐ Arkadaşlarla

1.4. Alanda ne kadar vakit geçiriyorsunuz?

- ☐ 10-15 dakika ☐ Yarım Saat
☐ İki saat ☐ İki saatten fazla

1.5. Eviniz alana ne kadar uzaklıkta?

- ☐ 5-10 dakikalık yürüyüş mesafesinde
☐ 15-30 dakikalık yürüyüş mesafesinde
☐ 5-10 dakikalık taşıt mesafesinde
☐ 15-30 dakikalık taşıt mesafesinde
☐ 30 dakikalık taşıt mesafesinden uzak

1.6. Alana nasıl geliyorsunuz?

- ☐ Yaya ☐ Özel araç ☐ Otobüs ☐ Vapur ☐ Diğer

1.7. Alanda sizi en mutlu eden nedir?

- ☐ Temiz ve güvenli ☐ Sakin ☐ Diğer _____

1.8. Alanda sizi en çok rahatsız eden nedir?

- ☐ Kirlilik ve koku ☐ Gürültü ☐ Diğer _____

1.9. Kıyıya yönelik bir düzenlemeye ihtiyaç olduğunu düşünüyor musunuz?

- ☐ Evet ☐ Hayır

1.10. Kıyının yeniden yapılandırılması durumunda, eksik olduğunu düşünüp yapılmasını istedikleriniz nelerdir?

2. **Lütfen aşağıda bulunan ikili zıt kelime gruplarından hangi kelime Bodrum kıyı bandını daha iyi tarif ediyorsa ona yakın bir rakama denk gelen kutucuğu işaretleyiniz.**

		1	2	3	4	5	
Erişim/Ulaşım	kolay						zor
Yeşil Alan	yeterli						yetersiz
Mekansal Kalite	canlı						sıkıcı
	güzel						çirkin
	çok çeşitli						çok monoton
	çekici						itici
	sessiz						gürültülü
	tenha						kalabalık
	güvenli						tehlikeli
	huzur verici						rahatsız edici
	dinlendirici						yorgunluk verici
	aydınlık						karanlık
	konforlu						konforsuz
	bakımlı						bakımsız
engelliler için	uygun						uygun değil
Aktivite Alanları	yeterli						yetersiz
çocuklar için	sosyallik						sosyal değil
gençler için	sosyallik						sosyal değil
yetişkinler için	sosyallik						sosyal değil
Kent Mobilyaları	yeterli						yetersiz
	estetik						estetik değil
Görsel Uyum	var						yok

3. **Lütfen kişisel bilgi veriniz.**

3.1. **Cinsiyet:** ☐ Kadın ☐ Erkek

3.2. **Doğum Yılı:** _____

3.3. **Eğitim Durumu:** ☐ İlk ☐ Orta ☐ Lise ☐ Üniversite

3.4. **Arabanız var mı?** ☐ Evet ☐ Hayır

3.5. **Bodrum'da Yaşadığınız Süre:** ☐ 0-1 yıl ☐ 1-5 yıl ☐ 6-10 yıl
☐ 10 yıldan fazla