

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KIYI ALANLARININ PLANLANMASINDA
KENTSEL TASARIM REHBERİNİN ROLÜ:
MUĞLA-AKYAKA ÖRNEĞİ**

Elvan FEREK

Ocak, 2016

İZMİR

KIYI ALANLARININ PLANLANMASINDA KENTSEL TASARIM REHBERİNİN ROLÜ: MUĞLA-AKYAKA ÖRNEĞİ

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı

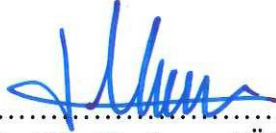
Elvan FEREK

Ocak, 2016

İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

ELVAN FEREK tarafından, ÖĞR. GÖR. DR. LEVENT ÜNVERDİ yönetiminde hazırlanan “KIYI ALANLARININ PLANLANMASINDA KENTSEL TASARIM REHBERİNİN ROLÜ: MUĞLA-AKYAKA ÖRNEĞİ” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Öğr. Gör. Dr. Levent ÜNVERDİ

Yönetici



Doç. Dr.

Zehra Medeniz

Jüri Üyesi



Doç. Dr.

Sebnem Dandor

Jüri Üyesi



Prof. Dr. Ayşe OKUR

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Hocam Öğr. Gör. Dr.Levent Ünverdi başta olmak üzere birlikte çalışma fırsatı yakaladığım tüm hocalarıma desteklerinden dolayı teşekkürü borç bilirim.

Tüm aileme, özellikle kardeşim Ezgi Ferek'e bütün katkılarından dolayı sonsuz teşekkürler. Ayrıca bu çalışma süresince yanımda olan ve desteğini esirgemeyen sevgili Mustafa Erdem'e yürekten teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışma fiziksel ve psikolojik şiddet gören kadınlara ve kas hastalıkları ile mücadele ederek yaşayan tüm onurlu insanlara ithaf edilmiştir...

Elvan FEREK

KIYI ALANLARININ PLANLANMASINDA KENTSEL TASARIM REHBERİNİN ROLÜ: MUĞLA-AKYAKA ÖRNEĞİ

ÖZ

Bu çalışmada Kıyı Alanlarında yıllardır süregelen koruma çabasına ve istikrarlı büyüyebilmelerine yardımcı olmak amacı ile yapılmış çalışmalara bir yenisini eklemek hedeflenmiştir.

Akyaka'nın Kentsel Tasarım Rehberleri kullanılarak ele alınmasını konu eden çalışmada alanın kimliğine ve doğal güzelliklerine sahip çıkmak çalışmanın önceliğidir.

Güney Ege'nin sakin bir kenti olan Muğla'ya bağlı Ula İlçesi sınırlarında olan Akyaka uzun bir tarihi geçmişe sahip olan bir kıyı yerleşimidir. Coğrafi olarak dağlar ve denizin arasında kalan alan, Sakin Kent unvanı almış bir beldedir. Ülke çapında ünü olan, gittikçe büyüyen yerleşimi ile doğal ve mimari özelliklerinden dolayı daha önemli hale gelmektedir. Gökova Körfezi'ne kıyısı olan belde çok fazla medeniyete ev sahipliği yapmış, son elli yıldır adından söz ettirmeye başlamıştır. Akyaka, ülkemizde sayılı olan Özel Çevre Koruma Bölgeleri arasında olup, ünlü şair yazar Nail ÇAKIRHAN'ın mimariye yaptığı katkılar sayesinde özellikli bir yapısal kimliğe kavuşmuştur.

Çalışmanın içeriği, Akyaka'nın kıyı alanı olarak gelişmesinde doğru kararların alınabilmesi, yanlış uygulamaların düzeltilebilmesi ve sahip olduğu güzelliklerin korunması amacıyla Kentsel Tasarım Rehberlerinin hazırlanması olarak belirlenmiştir.

Anahtar kelimeler: Akyaka, kentsel tasarım rehberi, kıyı alanı

THE ROLE OF URBAN DESIGN GUIDE IN PLANNING OF COASTAL AREA: CASE OF MUĞLA-AKYAKA

ABSTRACT

The main goal of this study is to add a new effort to already existing and continuing protection trials of Coastal Areas and a new academic work to current ones aiming towards helping the consistent growth of Coastal Areas.

The priority of this work, whose subject is to review Akyaka using urban design guides, is to look after the identity of the area and the natural beauty of it.

Akyaka, which lies within the borders of Ula, a district of a quiet Southern Aegean city called Muğla, is a coastal settlement that has a long historical background. It is a Cittaslow which is geographically situated between mountains and Aegean Sea. It has become more and more important due to its nationally famous increasing location and its natural and architectural features. The town, which has a coast on Gulf of Gokova, has hosted many civilizations and has become popular for the last fifty years. Akyaka is among the special environmental protection areas which are limited in number in our country. It has also gained a special structural identity thanks to contributions of famous poet and writer, Nail Çakırhan.

The content of the study has been specified as being able to make the right decisions as Akyaka continues its growth as a coastal area, correct the wrong implementations, and prepare Urban Design Guides with the aim of protecting its natural beauties.

Keywords: Akyaka, urban design guide, coastal area

İÇİNDEKİLER

Sayfa

SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
TABLolar LİSTESİ.....	xii

BÖLÜM BİR – GİRİŞ 1

1.1 Amaç	2
1.2 Kapsam	3
1.3 Yöntem	3

BÖLÜM İKİ – BİR UYGULAMA ARACI OLARAK KENTSEL TASARIM REHBERLERİ..... 5

2.1 Kentsel Tasarım Yöntemleri	5
2.1.1 Kentsel Tasarım Politikaları	7
2.1.2 Kentsel Tasarım Planları	8
2.1.3 Kentsel Tasarım Rehberleri	8
2.2 Kentsel Tasarım Rehberi Kavramı	9
2.2.1 Kentsel Tasarım Rehberi'nin Önemi	10
2.2.2 Kentsel Tasarım Rehberi'nin Amacı	12
2.2.3 Kentsel Tasarım Rehberleri'nin Hazırlanması	16
2.3 Kentsel Tasarım Rehberleri'nin Kıyı Alanı Planlaması Açısından Değerlendirilmesi	16
2.3.1 Kıyı Alanlarının Gelişimi ve Planlaması.....	17
2.3.2 Kentsel Tasarım Rehberleri'nin Kıyı Alanında Uygulanması.....	19
2.4 Dünyadan Kentsel Tasarım Rehberi Örnekleri	23

2.4.1 Nottingham Kentsel Tasarım Rehberi.....	23
2.4.2 California Kuzey Sahili Kentsel Tasarım Rehberi	26
2.4.3 Hong Kong Kentsel Tasarım Rehberi.....	29
2.5 Ülkeden Kentsel Tasarım Rehberi Örnekleri	34
2.5.1 İzmir Konak Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi	34
2.5.2 İstanbul Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi	37
BÖLÜM ÜÇ – AKYAKA KIYI ALANI ANALİZ ÇALIŞMALARI.....	40
3.1 Örnek Alan Akyaka’nın Tanıtımı.....	40
3.1.1 Tarihsel Gelişimi	40
3.1.2 Morfolojik Yapısı	41
3.2 Akyaka Kıyı Alanına İlişkin Planlama Çalışmaları	43
3.3 Kıyı Alanı ve Yakın Çevresini İçeren Analiz Çalışmaları	45
3.3.1 Erişim ve Bağlantılar	46
3.3.1.1 Erişim.....	46
3.3.1.2 Kent ve Kıyı Entegrasyonu.....	49
3.3.1.3 Okunabilirlik.....	49
3.3.2 Kullanım ve Aktiviteler	55
3.3.2.1 Arazi Kullanımı	55
3.3.2.2 Aktiviteler	58
3.3.3 Konfor ve İmaj.....	59
3.3.3.1 Konfor	59
3.3.3.2 Kimlik ve Estetik	60
3.3.3.3 Peyzaj	61
3.3.3.4 Kent Mobilyaları.....	63
3.3.4 Sosyalleşme	64
BÖLÜM DÖRT– KIYI ALANI VE YAKIN ÇEVRESİNE YÖNELİK KENTSEL TASARIM REHBERİ’NİN HAZIRLANMASI.....	66
4.1 Erişim ve Bağlantılar.....	67
4.1.1 Kavşaklar	67
4.1.2 Toplu Taşıma Bekleme Noktaları.....	68

4.1.3 Yaya ve Bisiklet Yolları	70
4.1.4 Suya Fiziksel ve Görsel Erişim.....	72
4.2 Kullanım ve Aktiviteler	73
4.2.1 Otopark Alanları	73
4.2.2 Küçük Ölçekli Pazar Alanı	75
4.2.3 Azmak Kıyı Şeridi	77
4.3 Konfor ve İmaj	80
4.3.1 Kıyı Bakım ve Yönetimi.....	80
4.3.2 Cephe Kaplamaları ve Yapı Elemanları	81
4.3.3 Peyzaj Düzenlemeleri	84
4.3.4 Kent Mobilyaları.....	85
4.4 Sosyalleşme	88
BÖLÜM BEŞ – SONUÇLAR.....	89
KAYNAKLAR	91
EKLER.....	95

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 Cephe hattı	23
Şekil 2.2 Nottingham kent merkezi sokak durumu.....	25
Şekil 2.3 Kıyı, mesken ilişkisi.....	26
Şekil 2.4 Yol ve mesken ilişkisi.....	27
Şekil 2.5 Kıyı yerleşimi	28
Şekil 2.6 Yapılaşma yasak alan tanımı	29
Şekil 2.7 Görüntü koridorları	30
Şekil 2.8 Denize ulaşım.....	31
Şekil 2.9 Ulaşım fiziksel durumu.....	31
Şekil 2.10 Engelli ulaşımı	32
Şekil 2.11 Yaya bağlantıları.....	32
Şekil 2.12 Sokak görsel etki.....	32
Şekil 2.13 Yeni yapı ve tarihi bina bütünlüğü.....	33
Şekil 2.14 Rüzgâr ve yapı ilişkisi.....	33
Şekil 2.15 Kıyı meltemi ve yapı ilişkisi.....	34
Şekil 2.16 Kemeraltı kentsel tasarım rehberi balkon detayı	35
Şekil 2.17 Kemeraltı kentsel tasarım rehberi pencere detayı.....	36
Şekil 2.18 Kemeraltı kentsel tasarım rehberi kullanılması istenen aydınlatma detayı	36
Şekil 2.19 Tarihi yarımada kentsel tasarım rehberi tanıtım paftası	38
Şekil 2.20 Tarihi yarımada’da parsel bazında kentsel tasarım rehberi’ne aykırı alan incelenmesi.....	39
Şekil 3.1 Akyaka görünüm.....	42
Şekil 3.2 G.A.S.Der Azmak meydanı plan önerisi	44
Şekil 3.3 G.A.S.Der Azmak “yalın ayak patikası” önerisi.....	44
Şekil 3.4 Akyaka kıyı şeridi	46
Şekil 3.5 Kıyı alanı erişim ve bağlantı.....	47
Şekil 3.6 Sahil alanı kat yükseklikleri.....	48
Şekil 3.7 Kadın azmağı kıyı alanı kat yükseklikleri	49
Şekil 3.8 Plaj yaya yolu.....	50

Şekil 3.9 İskele	50
Şekil 3.10 Azmak kenarı	51
Şekil 3.11 Azmak kenarı restoranlar bölgesi	51
Şekil 3.12 (a) Sahil yaya yolu zemin kaplaması, (b) Azmak kıyısı yaya ve araç yolu zemin kaplaması.....	52
Şekil 3.13 Otopark alanı zemin kaplaması.....	52
Şekil 3.14 Okunabilirlik	53
Şekil 3.15 Sahil çevresi zemin kat yapı kullanımları.....	57
Şekil 3.16 Azmak çevresi zemin kat yapı kullanımları.....	57
Şekil 3.17 Azmak kıyısı çevre kirliliği	58
Şekil 3.18 1983 Ağa han mimarlık ödüllü, nail çakırhan evi ön görünüş.....	60
Şekil 3.19 Akyaka sahil cafeleri görünüm	60
Şekil 3.20 Azmak kıyı kenarı bitki örtüsü	61
Şekil 3.21 (a) Azmak kıyı kenarı ağaçlık alan, (b) Azmak kıyı kenarı sazlık alan...	62
Şekil 3.22 Plaj büyük boy ağaç kullanımı.....	63
Şekil 3.23 Azmak kıyı kenarı kent mobilyaları	64
Şekil 3.24 Sahil kent mobilyaları	64
Şekil 3.25 Azmak kıyı kenarı kullanıcı çözümleri.....	65
Şekil 3.26 Azmak kıyı kenarı konaklama yapıları işgal alanları	65
Şekil 4.1 Akyaka sahil kavşak öneri noktaları	67
Şekil 4.2 (a) Kavşak önerileri, Kavşak görüş açısı	68
Şekil 4.3 Akyaka sahil toplu taşıma öneri noktası	69
Şekil 4.4 Akyaka azmak toplu taşıma öneri noktası	69
Şekil 4.5 Toplu taşıma bekleme noktası	70
Şekil 4.6 Yayalaştırılmış yollar zemin kaplama türleri.....	70
Şekil 4.7 (a) Sahil yaya yolu, (b) Azmak yaya yolu	71
Şekil 4.8 Yaya ve araç trafiği.....	71
Şekil 4.9 (a) Yaya ve bisiklet yolu, (b) Bisiklet park alanı	72
Şekil 4.10 Suya fiziksel ve görsel erişim	73
Şekil 4.11 Suya fiziksel ve görsel erişim 2	73
Şekil 4.12 Azmak kıyı alanı mevcut otopark kullanımı ve öneri noktası	74
Şekil 4.13 Otopark önerileri.....	75

Şekil 4.14 Hediyelik eşya stantları.....	75
Şekil 4.15 Stant ve alan tipi önerisi.....	76
Şekil 4.16 Alan öneri noktası	77
Şekil 4.17 Tekne yanaşma noktası	77
Şekil 4.18 Tekne yanaşma noktası önerilen nokta	78
Şekil 4.19 Önerilen tekne yanaşma ara platformları.....	79
Şekil 4.20 Azmak kıyısı yürüyüş platform önerisi	79
Şekil 4.21 Azmak kıyısı yürüyüş güzergâhı	80
Şekil 4.22 Cephe kaplaması ve yapı elemanları.....	82
Şekil 4.23 Öneri açık mekân türleri	83
Şekil 4.24 Öneri alışveriş dükkânları tabela sistemleri.....	83
Şekil 4.25 (a) Cephe analiz no: 6, (b) Cephe analiz no: 2.....	84
Şekil 4.26 Azmak kıyısı peyzaj önerisi.....	84
Şekil 4.27 Yaya ve araç yolu peyzaj düzenlemesi	85
Şekil 4.28 Aydınlatma elemanı öneri uygulamalar.....	86
Şekil 4.29 Çöp kovası ve atık toplama elemanı	86
Şekil 4.30 Oturma elemanı.....	87
Şekil 4.31 Soyunma kabini ve duş elemanları	87
Şekil 4.32 Duba elemanları	87
Şekil 4.33 Sosyalleşme alanları	88

TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2.1 Tasarım rehberlerinde Amerikan ve İngiliz sistemlerinin karşılaştırılması.....	12
Tablo 2.2 Farklı alanlardaki kentsel tasarım rehberleri, kapsamı ve uygulama örnekleri	14
Tablo 3.1 Kıyı alanı ve yakın çevresi kat adedi dağılımı.....	49
Tablo 3.2 Akyaka kıyı alanı erişim ve bağlantılarının genel değerlendirilmesi	54
Tablo 3.3 Zemin kat yapı kullanım oranları	55
Tablo 3.4 1.Kat yapı kullanım oranları	56
Tablo 3.5 Kıyı alanı aktiviteler genel değerlendirmesi.....	82

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

İnsanoğlunun var oluşundan beri yerleşim kavramı sürekli değişen ve gelişen bir tanımdır. Günümüzde geldiği nokta ise kent kelimesi ile tanımlanmaktadır. Kentler barınmayı, üretimi, sosyal ilişkileri, kurallarla yöneten ve sürdürülebilir olmasını sağlayan sistemlerdir diyebiliriz. Kentlerin ekonomik, sosyal, kültürel, mekânsal gelişimleri ve değişimleri süreklilik taşımasından dolayı, bu sistemleri en iyiye hedefleyerek çeşitli bilim dalları tarafından tartışarak ve inceleyerek iyileştirmek veya düzenlemek gerekliliği söz konusudur. Kentsel Tasarım’da bunu hedefleyen bilim dalları içerisinde yer almaktadır. Kentsel tasarım, Madanipour’a göre; “Çok boyutlu ve hareketli bir bakış açısı için; kentsel tasarım kentsel gelişim sürecinin geniş bir parçası olarak görülmelidir ve önemi kentsel alanın düzenleyicileri, üreticileri ve kullanıcıları perspektifinden analiz edilmelidir. Bu şekilde analizler; kentsel tasarımın, değişim sürecindeki politik, ekonomik ve kültürel rolüne odaklanabilecek, ortaya çıkan yeni anlayış ve hareketleri anlamaya yardımcı olacaktır.” şeklindedir.

Planlama ve Tasarım birlikteliğinden doğan Kentsel Tasarım; planlama kriterlerinin daha detaylı şekilde belirlenmesini, analiz verileri ile oluşturulmasını, tasarlama sürecinin de aynı şekilde ele alınmasını, analizler doğrultusunda ihtiyaç programlarının doğru saptanmasını sağlamaktadır. Böylece kıyı alanları gibi önemli bölgelerin planlanması ve tasarlanması sadece yasal mevzuat ve genel planlama ilkeleri ile düzenlenmekten çıkarak daha detay ele alınabilmektedir.

Türkiye’nin üç tarafı denizlerle çevrili olması nedeni ile kıyı alanları hassas yaklaşımlarda bulunulması gereken bölgelerdir. Bu alanlarda ekonomik sebepler başta olmak üzere göç yoğunluğunun artması ile birlikte barınma ihtiyaçlarının da kontrolsüz bir şekilde büyümesi ve turizm sebebiyle kullanım yoğunluklarının gün geçtikçe artması ile kıyılarımız daha dikkatle incelenmesi gereken bölgeler olmuştur. Kıyı Alanlarının büyük çoğunlukla Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak ilan edilmesi, koruma amaçlı imar düzenlemelerinin yapılması, yerel yönetimlerin katkısı ile kullanım bilincinin artırılması gibi çalışmalar günümüze kadar gelen başlıca

korumayı hedefleyen unsurlardır. Ancak *kıyı yerleşimi* tanımının *kıyı kentleşmesi* tanımına dönüşme hızı nedeni ile Kıyı Alanlarında planlamanın doğru ve sürdürülebilir olması için Kentsel Tasarım sistemlerine duyulan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır.

Ülkemizde kıyı alanları içerisinde yer alan Ege Bölgesinin ülke bazında ve dünya çapında öneme sahip olması, bu önemin git gide artması, bu artış ile birlikte bozulmanın da artması konunun birçok disiplin alanında değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir. Bu bağlamda Kentsel tasarımın kıyı alanlarında uygulanması, bu uygulamanın kentsel tasarım rehberleri aracılığı ile sağlanması ve belli bir örnek alan üzerinden aktarılması çalışmanın konusu olmuştur.

1.1 Amaç

20. yüzyıl ile birlikte küreselleşmenin sonucu olarak, ulaşım ağlarının genişlemesi ile birlikte kıyı alanlarının turistik amaçlı kullanımındaki artış şüphesiz bozulmayı da büyük ölçüde arttırmıştır. Kıyılarda yapılan planlama ve tasarlama çalışmaları da bundan dolayı daha detaylı yapılmak zorundadır. Planlama ve tasarlamanın ortak bir platformda çalışmasını sağlayan kentsel tasarım, sağladığı sonuçlar ile planlamaya girdi olarak, tasarlamaya da yönlendirici olarak detaylı ve uzun ömürlü çözümlerin bulunmasını sağlamaktadır. Kentsel tasarım rehberleri, bu anlamı ile uygulama yöntemlerinden biridir. Hazırlanan rehberler neticesinde mimari tasarımların sadece tek bir yapı veya parsel bazında çalışma olmasından ziyade daha büyük bir çalışma alanını kapsaması, yapılan çalışmaların çevresi ile uyumlu olmasını sağlaması açısından daha uzun ömürlü çözümler sunmaktadır. Çalışmanın amacı, tüm bunlar eşliğinde “kıyı alanlarının planlanmasında kentsel tasarım rehberlerinin rolü” olarak belirlenmiş ve Akyaka kıyı yerleşimi incelenerek aktarılması planlanmıştır. Kıyı Alanlarında turizm olgusunun yanı sıra normal kent hayatının da var olması ile birlikte koruma/kullanma dengesini sağlayabilmek için planlama ve tasarlama da yaşanan sorunların gözden geçirilerek iyileştirmeler yapılması ve daha uzun ömürlü çözüm arayışlarına girilmesi gerekmektedir.

1.2 Kapsam

Çalışmanın kapsamı; amacı doğrultusunda, Kıyı Alanlarının planlanmasında karşılaşılan sorunların çözümü ve uygulanabilirliğinin sürekliliğini belirlemektir. Çalışmanın ilk bölümünde verilen bilgilerin ardından, ikinci bölümünde öncelikle çalışmanın amacını oluşturan kentsel tasarım rehberine geçiş sağlayabilmek amacı ile Kentsel Tasarım Yöntemleri anlatılmıştır. Daha sonra Kentsel Tasarım Rehberleri kavramsal olarak detaylı bir şekilde ele alınmış önemi, amacı ve oluşturulması incelenmiştir. Çalışmanın kıyı alanını içermesi sebebi ile Kentsel Tasarım Rehberleri'nin kıyı alanına entegrasyonunu aktarmak amacı ile kıyı planlaması ve kıyı alanında kentsel tasarım rehberlerinin uygulanması aktararak bölümün son kısmında ülkeden ve dünyadan örnekler verilmiştir. Üçüncü bölümde, çalışma alanı olan Muğla Akyaka'nın tarihsel gelişimi ile morfolojik incelemeleri yapılarak Akyaka kıyı alanı ve kıyının yakın çevresi hakkında rehber için gerekli olan analizler yer almıştır. Dördüncü bölümde ise yapılan analizler doğrultusunda kıyı alanı için rehber düzenlenmiştir. Beşinci ve son bölümde çalışma hakkında görüşler ve öneriler ele alınmıştır.

1.3 Yöntem

Çalışmanın yapılmasında yöntem olarak, kentsel tasarım rehberleri ve kıyı alanlarının planlanması hakkında literatür taramaları yapılmış, kuramsal anlatımlar ve çıkarımlar aktarılmıştır. Yapılan literatür taramalarında Lang'ın Kentsel Tasarım Rehberleri hakkında “projelendirme aşamasında hem kullanıcı tarafından doğacak olan talepler hem de tasarımın ana ilkeleri birbiriyle bağıntılı olarak ele alınmaktadır” görüşü benimsenerek bu doğrultuda çeşitli parametreler belirlenmiştir.

Belirlenmiş olan parametreler, kıyı alanlarında kamusal alan kullanımının yoğunluğu ve önemi nedenleri ile yine Lang'ın kamusal alanların tasarlanması hakkında “kamusal ilgi konsepti dâhilinde insan çıkarlarını maksimize etmek için kamu alanlarını şekillendirmektir, doğrudan ya da dolaylı olarak” felsefesi benimsenerek değerlendirilmiştir.

Akyaka Kıyı Alanı özelinde belirlenmiş olan parametrelere göre analiz çalışmaları yapılarak kamusal alan kullanımı odaklı kentsel tasarım rehberi oluşturulmuştur. Rehber aşamasında çeşitli standartlar belirlenmiş veya öneriler sunulmuş, son olarak yapılan çalışma hakkında görüşler belirtilmiştir.



BÖLÜM İKİ

BİR UYGULAMA ARACI OLARAK KENTSEL TASARIM REHBERLERİ

Bu bölümde Kentsel Tasarım Rehberleri'ne giriş yapmak amacı ile öncelikle Kentsel Tasarım yöntemleri ele alınacaktır. Kentsel Tasarım'ın uygulama aracı olan Rehberler önemi, amacı ve oluşturulmasında dikkat edilmesi gereken konular incelenerek kıyı alanlarında uygulanışı aktararak dünyada ve ülkemizde yapılmış olan Rehberlere örneklemeleri yapılacaktır.

2.1 Kentsel Tasarım Yöntemleri

Kentleşmenin sanayi sonrası çabuklaşması ve dolayısı ile çarpık kentleşmenin de önüne geçebilme çabası çeşitli sonuçlar doğurmuştur. Basit ifade ile Lang'in de anlatımında olduğu gibi planlama ve tasarlama birlikteliğini sağlayan bir bilim dalı olan Kentsel Tasarım, kuramsal olarak birçok alt başlıkta incelenmiştir.

Kentsel fiziki çevreyi şekillendirmek için soyut kent planlamasıyla somut mimarlık projeleri arasındaki ilişkileri kurmaya yönelik 'kentsel tasarım' eylemin adı dilimize muhtemelen aynı anlamı taşıyan İngilizce 'urban design' kavramının tercümesiyle girmiştir. İlgili literatürden bu kavramın bugünkü anlamda ilk kez 1956 yılında ABD'de, Harvard Üniversitesi'nde yapılan ve planlamanın fiziki boyutunun öne çıkartıldığı kentsel tasarım konferansında tartışıldığını okuyoruz. Daha sonra bu kavram 1957 yılında Amerikan Mimarlık Enstitüsü (American Institute of Architecture) yayınlarıyla meslek kamuoyuna ulaştırılıyor ve 1960'larda Kevin Lynch ve Jane Jacobs'un, 70'lerde Christopher Alexander, Leon ve Rob Krier, Robert Venturi ve diğerlerinin çalışmalarıyla daha geniş çevrelere yayıldığını görüyoruz. Kentsel tasarım tartışmalarının Amerika'da ortaya çıkış nedeni, o yıllarda ABD kentlerinde uygulanan 'modern' mimarlık ve planlama anlayışına ve fiziki boyutu ihmal edilmiş bir kent planlama pratiğine tepki olarak açıklanabilir (Vardar A. 2005).

Sanayi devrimi ile birlikte İngiltere başta olmak üzere Amerika, Fransa gibi ülkelerde farklı zamanlarda ve farklı şekillerde Kentsel Tasarım olgusu ortaya çıkmaya başlamıştır. 4.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumunda aktarıldığı

üzere; İngiltere’de 1960’lı yıllarda büyüme/gelişme de engel olunamayan spekülâtif nitelikli yapıların hızlı artışı ve satışı yoluyla çabuk kâr etme yaklaşımı yerine, 1980 yılında planlamayı yönetenler bu durumun tam aksine kentsel gelişmeye farklı yaklaşmışlar, uzun dönemde kaliteyi sağlamak için taahhütlere girerek, aynı zamanda bir çevre yönetim anlayışını da getirmişlerdir (Tiesdelli ve Öç, 2009). Avrupa’nın sanayi konusunda ki gelişimi kentleşme kavramını çabuklaştırmıştır.

Kentsel Tasarım Sempozyumları’nın ikincisinde, “Kent Mekanın Tasarımından Hedeflenen” başlığı altında, sunulan bir bildiride yerel stratejik önceliklerin belirlediği ayrıntılı- operasyonel düzenlemelerde, organizasyonel boyut da içeren kentsel tasarım yöntem ve tekniklerinin kullanılmaya başlanması önerilmekte, böylece parsel sınırları içinde biten, dar kapsamlı bireysel, tekil değerlendirmeler ve çözümlemelerden optimal büyüklük ve bütünlükte öncelikli kentsel alanlarda kentsel tasarım uygulamalarına geçilebilir” denmektedir (Bilsel, A., Bilsel G, Türkoğlu, Erkal, ve Kaplan, 1992).

Kaplan ve diğerlerinin yaptığı çalışmada kentsel tasarım yöntemlerinin önemine ilişkin olarak; 2001-2002 öğretim yılı boyunca Çeşme/Dalyan yerleşimi özelinde sürdürülen planlama ve kentsel tasarım çalışmalarından, kentsel tasarım yöntem ve sürecine ilişkin önemli ipuçları çıkarılmıştır. Bunlar;

- Kentsel tasarımın bütünsellik içinde gerçekleştirilmesi gereği,
- Kentsel tasarımın parsel sınırları içinde biten, dar kapsamlı bireysel, tekil değerlendirmeler ve çözümlemeler ile gerçekleştirilemeyeceği,
- Kentsel tasarım sürecinde, planlama tekniklerinin yapılı çevre’nin üretimi ve kullanımına uygulanmasında, kent plancısı ve mimara önemli roller düştüğü,
- Mimarlık-Planlama disiplinleri arasındaki bağın daha yaşanabilir çevreler yaratılabilmesi açısından önemli olduğu,
- Ekip çalışmasının güçlü işbirliği ve eşgüdümün kentsel tasarım sürecindeki önemi,
- Kent görünümünü oluşturma veya şekillendirilme sanatı olarak tanımlanan kentsel tasarım çalışmalarında 3 boyutlu ifade arayışlarının, görsel ve çevresel

değerler irdelenmesinin önemi, şeklinde özetlemek mümkündür (Kaplan, Bayraktar, Tekel, Çalgüner ve Yalçiner, 2003) şeklinde sonuca varılmıştır.

2.1.1 Kentsel Tasarım Politikaları

Kentsel politika kavramının doğması ve uygulamasına ilişkin ilk örnekler; Amerika birleşik Devletlerinde ortaya çıkmıştır. A.B.D.de kentsel politikalar; kamu politikalarının analizi, tanımı ve ölçütleri çerçevesinde ve içinde yer almıştır. Gelişmiş Batılı ülkelerde giderek “Kentsel Politika” ya da “Kentin Politikası”, yeni bir toplumsal oluşumun uygulama alanı olmuştur. Çok önemli hizmet projeleri hazırlanmasına yol açmıştır. Bu ülkelerde şehircilik, Devletin denetlediği bir kamu politikasına dönüşmüştür. Bu politikalarının inşa edilmesinde önemli bir statü ve durum yaratmıştır. Şehircilik ürünü olan plan ise; bir kamusal müdahale aracı olarak yerini almıştır (Çubuk, 2009).

Kentsel Politikalar günümüzde; yaşam çevresi ve toplumsal yaşam arasında olumlu ilişkiler kuran ve donatıları iyileştiren, var olan bozuklukları gideren bir yenilemenin getirilmesinde ve yerleşmelerin yetersizliklerinin giderilmesinde, iyileştirilmesinde ve de özde toplumun sorunu olarak yansıyan her hususa yanıt getiren ve ülke genelinde tüm kentlerde kentsel kalitenin egemen kılınmasını sağlayan bir ele alış olarak önem kazanmıştır. Yani giderek karmaşıkleşan, yoğunlaşan ve çözüm bekleyen kentsel sorunlar, Kentsel Politika yaklaşımını öne çıkartmış ve önemsetmiştir (Çubuk, 2009).

Tasarım Politikaları, uygulama veya yatırım programlarının düzenleyici araçlarıdır ve uygulanacak tasarımlara gerekçeleri kapsayan dolaylı tasarım yöntemleridir. Özellikle kentsel tasarım alanında ifade bulan tasarım politikaları, tüm tasarım sürecinin çerçevesini oluşturmakta; stratejileri de kapsayan bu çerçeve, planlama ve tasarımı da içine almaktadır. Tasarım önerileri ve rehberleri ise tasarım politikaları içinde yalnızca genelleştirilmiş amaç ve hedefler değil, aynı zamanda özel uygulama stratejileri olarak görülmesi gerektiği ifade edilmektedir (Koç, 2000).

2.1.2 Kentsel Tasarım Planları

Kentsel Tasarım Planları; yapılarda kullanım, hacim, yükseklik, bina cephesi iyileştirilmesi ile ilgili konularla, kamusal alanlara ulaşım, yapıları çerçevesinin görünümü ve kimlik değerlerinin korunması ve sürdürmesi gibi mimari tasarım, açık alan ve peyzaj konularını kapsar. Kentsel tasarım planı kentin fiziksel formu, çevrenin geliştirilme potansiyeli ve ihtiyaçları ile ilgilenir ve bu konulara kentsel tasarım kapsamında titiz bir yaklaşım getirir (Çetiz, 2000, s. 31).

2.1.3 Kentsel Tasarım Rehberleri

Yapıldığı ölçeğe bakılmaksızın, kentsel tasarımın, ‘proje-yönelimli’ ve ‘süreç yönelimli’ olmak üzere iki tür ürünü (çıktısı) bulunmaktadır. Örneğin, kent merkezinde bir alışveriş alanı tasarlamak ‘proje yönelimli’ iken; diğer taraftan kent merkezinin gelişimi için tasarım rehberi geliştirmek ‘süreç yönelimli’ bir ürün olmaktadır (Koç, 1999, s. 112).

Tasarım rehberleri, kentsel tasarım projelerinin bir dizi kuramsal tasarım ilke ve amaçlarını sağlamaya yönelik o yere, zamana ve projeye özgü özel yazılı ve çizili yönlendirici ifadeleridir. Rehberler projenin vizyonunun anlaşılmasını sağlamasının yanı sıra uygulama sürecine kolaylıklar sağlar, sonuç ürününün kalite kontrolüne olanak verir (Karaman, 2008).

Clare Cooper Marcus (1986) kentsel tasarım rehberlerini araştırma ve uygulama arasındaki linkler olarak nitelemiştir. En genel anlamıyla kentsel tasarım rehberi Christopher Alexander ve meslektaşları tarafından kendi tarzlarını yansıtır bir şekilde doku dili oluşturularak yansıtılmıştır. Bu tür tasarım rehberleri tasarım hedefleri ve tasarım dokusuna işaret eden ve bu iki kavram arasındaki bağı destekleyen türden çalışmalardır. Bütünün parçası kentsel tasarımda oluşturulan direktiflerin tasarım için gerekli konsepti oluşturmayı başarıp başaramadığı önemli bir konudur. Projeye dayalı tasarım rehberlerinin odak noktası bütünün parçası kentsel tasarımı oluşturan bileşenlerin tamamlanmasıdır (Lang, 2005).

Tasarım rehberleri bir topluluğun belki de en ayrıntılı tasarım politikalarının ifade bulabileceği araçlardır. Niceliksel standartlar verebilirler ama daha çoklukla, nitelikselidirler (Koç, 1999, s. 113).

Açıklamalar incelendiğinde, Kentsel Tasarım Rehberleri'nin uygulanabilirlik açısından diğer yöntemlere göre daha kolay bir dil barındırdığı görülmektedir. Niteliksel olarak ifade edilebilmeleri, bunu sağlayan başlıca özellikleridir. Özellikle küçük ölçekli yerleşimlerde ki imar uygulamalarında yerel yönetimlerin yetersiz kaldığı konularda net ve anlaşılır bir şekilde çözüm sağlayabilmektedirler. Ayrıca Kentsel Tasarımın bu uygulama aracı, sit alanları gibi özellikli bölge barındıran yerleşimlerde korunması gereken yapısal özelliklerin kötü örneklemelerini azaltabilir bir yöntem olduğu düşünülmektedir.

2.2. Kentsel Tasarım Rehberi Kavramı

Tasarım rehberleri, kamusal kullanımların tanımlanması ve tasarlanmasını sağlamak, bazı kullanım ve bina formlarının belirlenmesini sağlamak, zonları kontrol etmek, biçimler ve örüntülere ilişkin ön fikirleri ifade etmek, özel bir takım kullanımları teşvik etmek, mevcut çevrenin değerlerinin korunmasının ilkelerini koymak, kentselobje ve sanat ürünlerinin yer ve konumunu belirlemek gibi, projenin vizyonunun uygulamaya geçmesini sağlayan önemli araçlardır (Karaman, 2008).

Kentsel Tasarım Rehberleri, tasarım hedeflerinin gerçekleştirilmesini sağlayan bir tasarım kontrolü türüdür. Bir başka deyişle tasarım rehberleri, tasarım hedeflerinin uygulama alanındaki halidir. Kentsel tasarım rehberleri, bir projeye ait sosyal ve fiziksel konuları bütünselleştirmekle de yükümlüdür. O yüzden projelendirme aşamasında hem kullanıcı tarafından doğacak olan talepler hem de tasarımın ana ilkeleri birbiriyle bağıntılı olarak ele alınmaktadır (Lang, 1996).

Erken dönem tasarımlar ideal kentsel mekânlar yaratabilmek adına güzellik, çeşitlilik, harmoni gibi fiziksel etmenlere odaklanılıyordu ancak bugünün tasarım şemaları oluşturulurken hem sosyal hem de fiziksel boyutlar dikkate alınarak amaç

ve hedefler belirlenmekte, kentsel tasarım rehberleri de diğer kontrol araçları ile o yönde geliştirilmelidir. Kentsel tasarım, tasarım rehberlerini oluştururken, kesin sonuçları belirlemekle yükümlü değildir asıl yapılması gereken, kentsel gelişmenin kontrol edilmesi adına bazı esnek tasarım prensiplerinin belirlenmesidir. Bütünün parçaları (all-of-a-piece) kentsel tasarım rehberleri ise daha kesin yargılardan oluşan bir yaklaşım sergilemektedir (Lang, 2005).

2.2.1 Kentsel Tasarım Rehberi'nin Önemi

Kentsel Tasarım Rehberinin ilk örneklerinden biri Essex Konut Alanları Tasarım Rehberidir. Rehber 1973 yılında İngiltere’de düzenlenmiştir. Bu çalışma tasarım rehberleri adına atılan oldukça önemli bir adımdır, ‘yüksek kalitede tasarımlar’ düşüncesini benimsemiştir. Essex Tasarım Kılavuzu planlama yazınında tasarım denetimi ile ilgili ilk belge olarak değerlendirilmektedir ve kentsel mekânın kalitesinin artırılması, yerleşim karakterinin oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, yazılı ve görsel olarak yol gösterici kurallar oluşturulmuştur (Şala, 2013).

İkinci önemli adım, çevre departmanı tarafından 1976 yılında yapılan, ‘Konut Alanları için Standartların Önemi’ adlı çalışma olmuştur ve ‘Tasarım Bülteni 32’ yayınlanmıştır. Bu çalışma ile mevcut standartlardaki koordinasyon eksikliğine değinilmiş daha esnek standartlara olan ihtiyaç gündeme getirilmiştir (Punter-Carmona, 1997).

ABD kentsel tasarım rehberlerini biçimlendirmede kullandıkları kriterler şöyle anlatılmıştır; Amerikan sisteminde uygulanan rehberler yedi ana başlık altında şekillenirler. Bunlar; estetik değerler, mevcut kalite, belirli kuralların şartlanması ve sıkılandırılması, mevcut bina ve çevrenin korunması, kentsel sanatın değerini belirlemek ve vurgulamak, kentsel tasarımda bina tekliflerinin değerlendirilmesi ve tasarım kararları için ampirik taban gerekliliğidir (Samur, 2007).

İngiliz sisteminde ise kentsel tasarımı yönlendirmek ve kontrol etmek için yapılabilecekler şunlardır;

- Mimarlık üzerine üstün gelen kentsel tasarım endişeleri
- Kentsel tasarım teorisinin politik ve rehberlik temelini oluşturulması
- Alan değerlendirilmesinin kullanım açısından kabul görmesi
- Merkezi hükümet ve yerel yönetimlerce hiyerarşik tasarım politikası verehberlerinin kabul görmesi (Tezer, 2002, s.62).

Sonraları oluşan genel hava ve kamunun da desteği ile rehberlerin uygulanacakları çevrelere özel olmaları ve o çevrenin yönetimleri tarafından hazırlanmalarına doğru adımlar atılmıştır. Günümüzde ise İngiliz sisteminin içeriğinde;

- Tasarım kontrolleri, hakların çiğnenmesini ve kalitesizliği engeller.
- Tasarım kontrolleri mimarların kötü ve ucuz proje taleplerine karşı çıkmalarını sağlar.
- Tasarım kontrolleri demokratiktir. Kamunun çıkarlarını korur.
- Tasarım kontrolleri güvenilirlerdir. Seçilmişlerce hazırlanırlar.
- Tasarım kontrolleri popüler zevk ile profesyonel zevk arasında köprü kurar.
- Mimari toplumsal bir sanattır. Müşteriden öte yerel halk yapılan bina ile yaşar (Tezer, 2002, s. 64).

Rehberler uygulama aracı olarak uygulamaların sürekliliğini ve bütüncül çözümlerin üretilmesini sağlamaktadır. Tasarımların farklılığının yanında bütünde uyum sağlamasını, işlevselliklerin sürdürülebilir bir anlayışla var edilmesini sağlamaktadır.

Tablo 2.1 Tasarım rehberlerinde Amerikan ve İngiliz sistemlerinin karşılaştırılması (Samur, 2007)

Gelişim kontrolleri merkezi hükümetin idari bir fonksiyonu olarak uygulanır. Hükümetin birincil enstrümanları anayasal düzenlemeler çeşitli PPG (planning policy guides), sirkülerler ve diğer hükümet yayınlarıdır.	Kontroller ve onun uygulama yöntemleri anayasanın 5. ve 14.maddelerine uygun olmalı ve “ Hiç kimse yaşam hakkından, özgürlüğünden, mülkünden yürürlükteki kanunlar dışında mahrum edilemez... Hiçbir durumda”
Özel alanlarda bütünüleyici uygun rehberlik kullanılarak planlama otoritelerinin tasarım hedeflerine ulaşmada çevreninde kapsam içine alınması sağlanmıştır. İngiltere’de PPG1 ile yönetime kentsel tasarım bağlamında dayanak vererek karakter düzenek görünüş yükseklik kütle yerleşim ulaşım kontrolü sağlar.	Yerel idare, kamu yararı, yatırımcılar, tasarımcılar, uygulamacılar (kentsel tasarımın bütün aktörleri) arasında geleceğe yönelik sürekli görüşmeler yapılarak sistemin daha dinamik olması sağlanır.
Kentsel tasarımcılar projelerinin kanuni kurallar ile ilgili gerekli onayları almak için uğraşırlar (mekanizmalarını ve çalışmalarını ayarlarlar)	Çok ağırlıklı olarak yöresel hükümetin kanuni düzenlemelerine dayanır.
Merkez ve yerel yönetimler kamu çıkarı için uygulamalarda katı bir tutum izlemekte bireysel projelerin başarısını göz ardı etmektedir. İngiltere’de yerel yönetimlerin koruma alanlarıyla ilgili yönetmelikleri en gelişmiş analiz örneklerini oluşturur. Kültürel miras olarak koruma alanları üzerindeki kontrolü sağlar ve benzer yönetmeliklerin hazırlanmasını teşvik eder.	Devamlı bir popüler direnç ve müdahale kişinin tüm özgürlüğünü ve mülkünü korumak için ortaya çıkar. Aynı zamanda da tasarım kontrolleri için önemli popüler bir destek vardır. Kontroller yerel meclislerce yasal statü kazandırılan tasarım rehberleridir. Bunlar işlemsel veya ön tanımlanmış olabilirler.

2.2.2 Kentsel Tasarım Rehberi’nin Amacı

Tasarım rehberleri, kentsel büyümenin getirdiği fiziksel mekânsal değişimleridisiplin altına almak, yeni tasarımları, kentsel yenileme ve koruma çalışmalarınıyönlendirmek amacıyla özellikle kent tasarımcısı, kent plancısı, belediyeler ve diğerkent yönetim birimlerinin kullanmak durumunda oldukları kavram çerçeveleridir. Burehberlerin amacı, kentsel sorun alanlarına ilişkin projelerin sosyal ve fizikselprogramlarını ve ifadelerini sistemleştirmek olarak da tanımlanabilir (Karaman, 1992, s. 63).

Belirli bir yöre için geçerli olacak tüm standart yöntem veteknikleri veren açıklayıcı ve yönlendirici kitaplardır. Bu, imar planı raporundan daha fazla gelişmiştir ve üçüncü boyut, mimari karakter, detay, malzeme ve ulaşimgibi konuları detaylı biçimde işler (Konuk, 1992, s. 74).

Tasarım rehberleri (yönlendiricileri), daha fazla denetim ve sınırlama getirmezler; yaptıkları daha çok, bölge, cadde veya hatta parsel ölçeğinde bir tasarım çerçevesiçizmektir. Bunun yanı sıra, tasarım rehberleri, meydan, konut, peyzaj düzenlemesigibi belirli konularda alternatif formlar ya da yaklaşımlar da sunmaktadırlar (Koç, 1999, s. 113). Rehberlerin, kamusal alanların tanımlanması ve tasarımı, belli kullanımların ve binabiçimlerinin belirlenmesi ve/veya sınırlanması, gelişmenin yönlendirilmesi, mevcut kentsel çevrenin korunması, kamusal sanatın konumlanması ve içeriğinin tanımlanması gibi farklı amaçları olabilir (Çetiz, 2000,s. 35).

Yapılan literatür taramalarında kentsel tasarım rehberlerinin farklı odaklar için kullanıldığını görmekteyiz. Bunlar;

- Bir temaya yönelik
- Belirli bir alana yönelik
- Bir kentin yalnızca belli bir özelliğine yönelik (Koç, 1999, s. 114)

Tablo 2.2 Farklı alanlardaki kentsel tasarım rehberleri, kapsamı ve uygulama örnekleri (Elhan, 2006)

Farklı Alanlardaki Kentsel Tasarım Rehberleri	Kentsel Tasarım Rehberleri Kapsamı	Mekânda Uygulama Örnekleri
Bir Temaya Yönelik	Güvenlik	Aydınlatma, yer döşemesi, geçitler v.b.
	Yayaya Dönük Tasarım	Kaldırım, yaya yolları, yaya geçitleri v.b.
	Engellilere Duyarlı Tasarım	Yer döşemesi, rampalar, yönlendirme ve uyarma v.b.
	İklim'e Göre Yönlendirme v.b.	Bina konumları, arkadlar v.b.
Belirli Bir Alana Yönelik	Bir Kent Merkezi	Kent mobilyaları, meydanlar, ticaret alanları v.b.
	Bir Konut Alanı	Otopark, yaya ve bisiklet bağlantı yolları, peyzaj v.b.
	Tarihi Dokuda Bir Alan	Kimliğe uygun kent mobilyaları, meydanlar v.b.
	Bir Göl veya Deniz Kıyısı	Peyzaj, rekreasyon, bisiklet yolları v.b.
	Bir Kampus Alanı v.b.	Bina konumları, yaya ve bisiklet yolları, otopark, peyzaj v.b.
Bir Kentin Yalnızca Belirli Bir Özelliğine Yönelik	Ağaçlar	Konumu, boyut ve miktarı, çeşidi v.b.
	Parklar	Peyzaj, bitki seçimi, bisiklet ve yaya yolları, kent mobilyaları v.b.
	Sokaklar	Yer döşemesi, aydınlatma, kent mobilyaları, kaldırım, araç yolları v.b.
	Aydınlatma Elemanları v.b.	Konumu, çeşidi, sayısı v.b.

Tasarım rehberleri, görsel çevrenin kalitesi ile ilgili olarak yapılanmada rol alanlarakalite açısından yön veren bir araçtır. Tasarım rehberi yapmaktaki amaç, bir takım karar yasaları koyarak, görsel çevrede belli bir kalite seviyesi ve standardı yaratmaktır. Tasarım rehberleri ulusal tasarım standartlarının oluşması ve varolan standartların somut biçimde ortaya konmasında etmendir (Çetiz, 2000, s. 38).

Kentsel tasarım rehberleri yukarıda belirtildiği gibi farklı odaklar için kullanıldığı gibi belli bir hedef doğrultusunda oluşturmalıdır. Bu hedefleri Özyayın şu şekilde belirtmiştir;

- Yerellik ve Strüktür,
- Geçirgenlik,
- Gelişme Fırsatları,
- Aktivite Örüntüleri,
- Okunabilirlik,

- Kentsel Peyzaj,
- Kentsel Kalite (Özaydın G. ve Özaydın L. 2001, s. 32).

Lang ise Kentsel Tasarım Rehberlerinin hedeflerini şu alt başlıklar ile anlatmıştır;

- *Mekân Karakteri-Kimliği*: Her mekân kendi geçmişinin izlerini taşımaktadır. Kimlik kentsel mekânların devamlılığı adına önemli bileşenlerden biridir. Birden çok imajlar kentsel mekânların kimliğini oluşturmakta ve kişilerin zihninde o mekânların akılda kalıcılığını artırmaktadır. Bu nedenle mekânların sürekliliği adına, tasarım rehberleri oluşturulurken o mekânların kimliği doğru analiz edilmeli ve her süreçte dikkate alınmalıdır.
- *Kapsam ve Devamlılık*: Bu hedef maddesi kamusal ve özel alanlar arasındaki ayrım ve devamlılığa işaret eder. Güvenilir ve kolay algılanabilir mekânların yaratılması için kamusal ve özel mekânlar arasındaki ayrımın doğru bir şekilde belirginleştirilmesi gerekir.
- *Kamusal Mekânların Kalitesi*: Kamusal mekânların çekici olabilmesi için detay ve malzemelerin, peyzaj öğelerinin, sanat, uyum ve yaşanabilirliğin sağlanmasının ve dengeli bir şekilde dağılımının sağlanması gerekir.
- *Hareket Kolaylığı*: Hedefe ulaşmak ve içinde sirkülasyonun rahat bir şekilde sağlandığı mekânlar hareket kolaylığı sağlar ve o mekânları insanlar için çekici kılar.
- *Okunabilirlik*: Okunabilir mekânlar ziyaretçilerinde her zaman güven hissi uyandırır. Doğru tasarımlar ile oluşturulan doğru dokular ve imajlar kentsel mekânı okunabilir kılar.
- *Uyum*: Çeşitlilik ve esnekliğe sahip mekânlar uyumun yüksek olduğu kentsel mekânlardır. Bu mekânlar değişen koşullara uyum sağlayan, yaşayan mekânlardır.
- *Farklılık*: Farklılık insanlara seçim yapma hakkı sunar böylece o kentsel mekânlar daha geniş kitlelere hitap edebilirler. Aynı zamanda farklılık monotonluğu kırar.
- *Ekolojik Bilinç*: Sürdürülebilirlik adına dikkat edilmesi gereken en önemli konudur. Tasarım sürecinde bir şeyi inşa ederken diğerinin yok olmasına dikkat etmek gerekir (Lang, 2005).

Lang'ın rehberlerin hedefleri olarak belirlediği kriterler, rehberlerin net ve açık bir şekilde hazırlanabilmesini sağlamaktadır. İnsan yaşantısının maksimum düzeyde iyileştirilmesine yönelik çevre koşullarının sağlanabilmesi adına oluşturulan hedeflerin, kentsel tasarım biliminin kesin bir çerçevesi olmaması sebebi ile tasarımcıya yardımcı bir rol üstlendiği görülmektedir.

2.2.3 Kentsel Tasarım Rehberleri'nin Hazırlanması

Öncelikle rehberlerin hazırlanabilmesi için rehberin hazırlanacağı alan ile ilgili morfolojik veriler, plan verileri ve alanda söz sahibi olan aktörler belirlenmelidir. Bu aşamadan sonra Kentsel Tasarım Rehberi'nin içeriğini oluşturan analizler yapılır. Rehberin hedeflediği amaç doğrultusunda analizlerin seçimleri yapılarak gereksinimler ortaya çıkarılır.

Kentsel tasarım rehberlerini oluşturacak alt başlıklar literatür taramaları göz önüne alındığında 1975 yılından bu yana dünyadaki 1000'in üzerinde kamu mekanını değerlendirilerek kriterler geliştiren Project for Public Spaces (PPS) kuruluşuna ait olan kentsel tasarım rehberlerini değerlendirme başlıkları şunlardır; (Şala, 2013).

- Erişim ve bağlantılar
- Kullanım ve aktiviteler
- Konfor ve imaj
- Sosyalleşme

2.3 Kentsel Tasarım Rehberleri'nin Kıyı Alanı Planlaması Açısından Değerlendirilmesi

Birçok farklı coğrafyada, su kenarlarında yaşamın tercih edilen bir yerleşme biçimi olduğu bilinmektedir. Nil nehri kıyısında Kahire Kenti'nin bulunması hatta bu topraklar da antik çağlarda Memphis Kenti olması, Mezopotamya Uygarlığı'nın sınırlarında olan Babil Kenti'nin Fırat ve Dicle Irmakları arasında bulunması, Büyük

Britanya Krallığı'nın Okyanus kenarında var olması gibi birçok örnek ile tarihler boyu kıyı yerleşimlerin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Eski uygarlıklardan günümüze kadar gelen bu yaşam biçimi, Türkiye açısından değerlendirildiğinde de aynı sonucu görmekteyiz. Üç tarafı sularla çevrili olan bu topraklarda su kenarları farklı medeniyetle ev sahipliği yapmıştır. Lidyalılar, İyonlar Hititler gibi uygarlıkların su kenarlarını yaşamak için seçtiği bilinmektedir. Günümüzde de ülkenin en önemli kentlerinden İzmir, İstanbul, Antalya, Muğla gibi kentler kıyı alanında bulunan kentlerdir. Yapılan araştırmalarda sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi'ne göre (2003) ülkemizde sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi en yüksek 10 ilden 8'i kıyı illeridir (DPT, 2003). 154 ülkenin kıyı uzunluğu sıralamasında ise Türkiye'nin 17.sırada olması (Wikipedia, b.t) konunun ne denli önemli olduğunu göstermektedir.

Ulaşım, ticaret, rekreasyonel vb. kullanımlarla pekçok kentin odak noktası olan kıyı alanları, sadece ekonomik değer olarak değil, aynı zamanda sosyo-kültürel ve peyzaj açısından da önemli bir yere sahiptirler (Giovinazzi ve Moretti, 2010). Kentsel kıyı alanları, aynı zamanda sahip oldukları yapı ve fonksiyonlar nedeniyle kentleri farklılaştıran ve ön plana çıkaran bölgelerdir (Gospodini, 2001).

2.3.1 Kıyı Alanlarının Gelişimi ve Planlaması

Dünyada son yıllarda yürütülen kıyı alanları planlama çalışmaları incelendiğinde, özellikle kıyı alanlarında kamu mekânlarının güçlendirilmesi yönündeki ilkelerin odak noktası olduğu görülmektedir. Örneğin, Amerika'da Alexandria kıyı planı, kamu mekânlarının (parklar, meydanlar, gezinti yerleri, yollar, marina ve rıhtımlar, cadde ve sokaklar vb.) kıyı alanları için önemini vurgulayarak, aşağıda belirtilen esasları getirmektedir (Alexandria Waterfront Small Area Plan, 2012):

- Kıyı alanında kamusal mekânların arttırılması,
- Kıyı boyunca süreklilik arz eden kamu erişiminin sağlanması,
- Görüntü koridorlarının tasarlanması,
- Mevcut parkların ve açık alanların korunarak geliştirilmesi,

- Yeni kamusal mekânların, mevcut olanlarla birlikte çeşitlilik oluşturacak şekilde düzenlenmesi,
- Kıyı alanı boyunca tarihsel değerleri, önemli yerleri ve olayları içeren yerleri gösteren yön bulma ve açıklayıcı tabelaların her türlü gelişime ve tasarıma dâhil edilmesi,
- Alexandria kıyı alanına kamu erişiminin güçlendirilmesi ve her yaştan ve kültürden insan için aktivitelerin düzenlenmesi.

Bertsch, kıyı alanları planlamasında izlenecek adımları aşağıdaki şekilde belirtmektedir:

- Arazi kullanım planı ile değil, su planı ile başlanmalıdır. Su planı hangi kullanımlar için olursa olsun (liman, rekreasyon, eğlence vb.), heyecan verici ve ekonomik açıdan uygulanabilir olmalıdır. Öncelikli olarak arazi planı geliştirildiğinde, genellikle suya yönelik bir çalışma yapılmamaktadır.
- Kıyı alanları karayolları, tren yolları ve insanların oluşturduğu bariyerlerle engellenebilmektedir. Kıyı alanının diğer bölgelerden izole edilmemesi ve kamu erişiminin sağlanabilmesi için erişilebilirlik ön planda tutulmalıdır.
- Kıyı alanı mevcut yapıyla bütünleşmeli, tarih, kültür ve mevcut mimari yapı gelişim ilkelerinin arkasındaki itici güç olmalıdır.
- Kamu kullanımları vurgulanmalı, ama özel gelişimler de desteklenmelidir. Kamu binaları ve mekânları konforlu, güvenli, hoş görünümlü ve toplu taşıma erişimine olanak tanıyacak şekilde geliştirmelidir. Kamu yararı ile yatırımcıların ekonomik beklentileri arasında bir denge sağlanmalıdır.
- Tüm ilgi grupları sürece dâhil edilmelidir. Devlet kurumları, yatırımcılar, toplum örgütleri ve çevre grupları kamu mekânlarının gelişiminde hak sahibi olmalı ve süreçte yer almalıdır.

- Uzun vadeli vizyon ile kısa vadeli gelişim birleştirilmeli, büyük projeleryönetilebilir parçalara ayrılarak geliştirilmelidir. Bu sayede paydaşlar ilerlemeyi görerek gelecekle ilgili bir vizyon sahibi olabilirler (Bertsch, 2008).

2.3.2 Kentsel Tasarım Rehberleri'nin Kıyı Alanında Uygulanması

Kıyı alanlarında yapılan kentsel tasarımlar çeşitli niteliklerde olmaktadır. Genellikle yaya ve araç trafiği, meydanlar ve aktivite alanlarının düzenlenmesi şeklinde yapılan sahil hattı projeleri veya yapılaşma silüetlerinin yenilenmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi olarak yapılmaktadır. Konyaaltı Sahili Mimari ve Kıyı Düzenlemesi Fikir Projesi bunlara bir örnektir. Proje temel olarak, var olan potansiyelini yeterince kullanamayan, alanda baskın öge konumundaki karayolunun kenti ve kıyıyı ayırıştırıcı niteliğine son verip Konyaaltı'nı kara ile denizi ve farklı kullanıcı profillerini buluşturan; yayayla aracı, dikey erişimle yatay dolasımı bir araya getiren bir kentsel arayüz olarak yeniden tanımlamaktadır (Arkiv Dergisi, b.t).

Kıyı Alanlarında yapılan çalışmalarda kamusal alanların öncelikli olduğu görülmektedir. Dolayısı ile kentsel tasarım rehberlerinin de kamusal alan odaklı olması gerekliliği hakkında Lang'ın; Arazi kullanım planlaması ve sürdürülebilirlik her zamankinden çok içi içe yer almakta ve sürdürülebilirlik ile ilgili fikirler, prensipler ve politikalar her yerde görülebilmektedir (Lang, 2012) açıklaması, kıyı alanlarında yapılan çalışmalarda sürekliliğin esas alınması gerektiğini göstermektedir.

PPS verilerinden oluşan tasarım ilkeleri kıyı alanları göz önüne alınarak alt başlıklar halinde değerlendirmeye alındığında bunlar;

Erişim ve Bağlantı

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

- Kent ve Kıyı Entegrasyonu; Kent ve kıyı entegrasyonunun sağlanmasında bütüncül bir yaklaşım son derece önemlidir. Bu doğrultuda, kamu mekânları ile birleşen, insanları su kenarına çeken bulvarlar, meydanlar, gezi yolları oluşturulmalıdır (Fisher, 2004).
- Okunabilirlik; Abulnour, güçlü kimliğe sahip karma kullanım bölgeleri ile kıyıların özelliklerinin vurgulandığı yaya dostu çevrelerin okunabilirliği yükselttiğini vurgulamaktadır. Ayrıca kıyı alanında yer alan kullanım ve aktiviteler, kıyıyı kentin tanımlanabilir bir parçası haline getirmektedir. Kullanım ve aktivitelerin seçiminde dikkat edilmesi gereken konu kentten kopuk bir yapının sergilenmemesi, kenti yansıtan seçimlerin yapılmasıdır (Abulnour, 2012).

Kullanım ve Aktiviteler

Gehl, kamu mekânlarında gerçekleşen aktiviteleri; zorunlu aktiviteler, isteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktiviteler olmak üzere üç grupta toplamaktadır (Gehl,1987).

Zorunlu aktivite olarak işe gitmek, toplu taşıma beklemek gibi aktiviteler örnek gösterilirken isteğe bağlı olanlar yürüyüş yapmak rekreasyon alanlarında zaman geçirmek gibi aktiviteler örnek gösterilebilir. Sosyal aktiviteler ise daha pasif iletişimi içermektedir. Selamlaşmayı, konuşmayı, oynayan çocukları içermektedir. Bu aktiviteler fiziksel çevre ile orantılı olarak iyi veya kötü seviyede şekil alır.

Konfor ve İmaj

- Konfor; Kıyı alanlarında fiziksel ve çevresel olarak düşünülmelidir. İnsanların kıyıyı rahat kullanmasını amaçlayan mekânlar açısından aydınlatma, net görüş alanlarının oluşturulması, dinlenme noktalarının konumlandırılması, oturma alanları, çöp kutuları, suyun estetik kullanımı, yönlendirici tabelalar büyük ölçüde

önem taşır. Çevresel olarak güneşten korunma veya yararlanma rüzgar faktörü gibi etkenler değerlendirilmelidir.

- Kimlik ve Anlam; Kıyı alanlarında sosyal yaklaşım açısından kimlik ile ilgili sorulması gereken sorular kıyı alanının ana karakteri nedir; alandaki tarihi, çevresel, kültürel değerler nedir ve vatandaş/ziyaretçi bu değerler hakkında ne düşünüyor; kıyı alanlarında toplumun, görsel, sosyal ve kültürel kimliğinin önemi var mıdır; kent ya da yerel toplum kıyı alanlarını yerel kimliğin bir parçası olarak görüyor mu? (Sairinen ve Kumpulainen, 2006).

Kimliğin vurgulanabilmesi amacı ile kıyı alanlarında sadece kullanılan mekânlar değil özel konum koşullar ve tarihi göz önünde bulundurarak tasarlanan mekânlar oluşturulmalıdır.

- Estetik; Kıyı alanlarının tasarlanmasında estetik algının oluşması amacı ile görsellik, işlevsellik kadar iyi düşünülmesi gereken bir kavramdır. Venedik Stockholm gibi başarılı kıyı alanları tarihsel geçmişlerini vurgulayan kıyı düzenlemeleri ile örnek gösterilebilir.

- Suyun Fiziksel Yapısı; Suyun insanları çeken bir büyüğü vardır ve tüm kültür ve sınıftan insanlar için bir odak noktası, cazibe merkezidir (Shaziman ve diğer., 2010).

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

- Emniyet; Kıyı alanlarında güvenlik sorunu alanın değerini düşürür ve insanların o alanı kullanmamasına neden olur (Wood ve Handley, 1999).

Kıyı alanlarında kamusal alan önceliğinin olması sebebi ile güvenlik unsuru açısından iyi planlanmış alanlar oluşturulmalıdır.

Bina formlarının kıyıyla entegrasyonu canlı ve güvenli mekanlar oluşturur (Shaziman ve diğer., 2010).

İyi aydınlatılmış yaya yolları, kıyıda bulunan binaların zemin katlarda oluşturulacak arkadlar yıl boyu kullanımı sağlar ve dolayısı ile güvenliği sağlar.

- Peyzaj; Kıyı alanlarında yapılan peyzaj hem fonksiyonel hem de suyun cazibesini destekleyici bir görev üstlenmelidir. Biçim, renk, yükseklikler, doku, form gibi ayrıntılar bu kriterlere göre düzenlenmelidir. Kıyı alanlarında odak noktaları oluşturan, yaya yollarını, belli alanları tanımlayan ve güneş, rüzgâr gibi çevresel faktörlerin sağlıklı kullanımını sağlayan peyzaj düzenlemeleri yapılmalıdır.

Kıyı alanlarındaki peyzaj pozitif fonksiyon ve yararlarıyla kente canlılık ve çekicilik getirmektedir (Huang, 2008).

- Bakım ve Yönetim; Kıyı alanları çeşitli aktiviteleri barındırması, kamusal alanlarının yoğunluğu nedeni ile kullanıcı sirkülasyonunun fazla olduğu alanlardır. Dolayısıyla bakımın ve düzenin sağlanması gerekmektedir. Kıyı alanlarında bulunan düzenleyici bir yönetim merkezi sayesinde temizliğin, bakımın ve güvenliğin sağlanması gerekmektedir.

Kıyı alanı projeleri tamamlandığı zaman, yeni bir süreç başlamaktadır ve bu sürecin bileşenlerinden biri mekânın bakımı ve yönetiminin sağlanmasıdır (CABE,2007).

Sosyalleşme

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

2.4 Dünyadan Kentsel Tasarım Rehberi Örnekleri

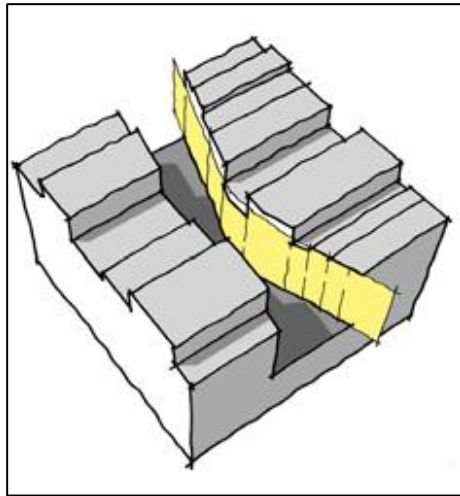
Dünyadan verilen örneklemeler de; Nottingham Kenti'nin çok eski bir geçmişi olan yerleşim olması nedeniyle seçilirken, California Kuzey Bölgesi ve Hong Kong ise kıyı yerleşimi olması nedeniyle örneklenmiştir.

2.4.1 Nottingham Kentsel Tasarım Rehberi

Nottingham bin yılın üzerinde bir sürede gelişmiş ve gelişmekte olan ve bugün modern ve antiğin eklektik bir karışımı olan güzel bir şehirdir. Bu tasarım rehberinin temeli şehir merkezinin ve şehir merkezini işlemlerini sağlayan, onu özel kılan özelliklerinin dikkatli analizine dayandırılmıştır (Nottingham City Centre Urban Design Guide, b.t)

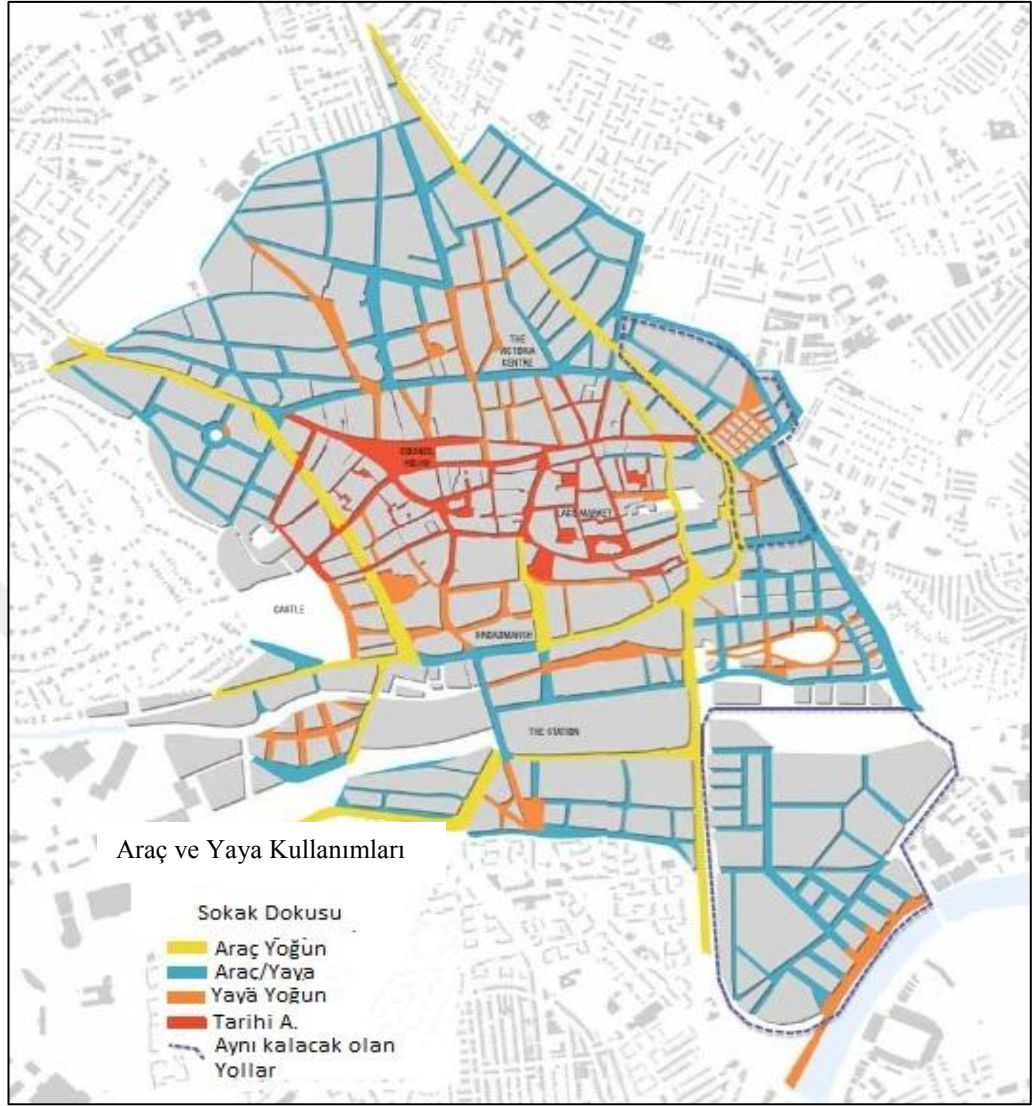
Kent Formu Kuralları:

- Cephe hattı uyumluluğu: Tüm yeni binalar bir önceki cephe hattını takip etmelidir. Tüm yeni binaların ana ön cephesi bu hattı takip etmelidir. Binaların bu hattın 1m den fazla olmaması gerekmektedir. Bunun sebebi, binaların göz alıcı bir kamusal alan çevrelemesine katkıda bulunacağından emin olmak için kullanılacak ana araçtır.



Şekil 2.1 Cephe hattı

- Cephe hattını değiştirmek: Cephe hatları Tadilat Bölgesi’nde değiştirilemez. Eğer yeni bir cephe hattı, çevre alanlara nasıl entegre olacağını gösteren bir imar plan uygulaması tarafından doğrulanırsa, ‘Yeniden Yapılandırma’ bölgesinde geliştiriciler bunu önerebilirler. Bunun sebebi rehberin şehrin koruma bölgelerindeki amacı şehrin tarihi karakterini korumak ve geliştirmektir. Bu, binaların mimarisine değil formlarına bağlıdır. ‘Yeniden Yapılandırma’ bölgelerinde geliştiricilerin takip eden ana hatlar içerisinde yeni bir kentsel form ortaya koymaları esnekliğine izin vermek uygundur.
- Çoklu cephe hattı: Binaların birden fazla caddeye baktığı yerlerde binalar her iki cephedeki cephe hattını da takip etmelidir. Bu durumlarda, binaya ana erişim caddelerin en önemlisinden alınmalıdır. Bunun sebebi ara sokakların ve dar yolların kalitesi şehir merkezinin karakterinin önemli parçasıdır ve yeni binaların, cephe hattının uyum seviyesi bu anlamı ile önemlidir.
- Kaldırım kenarı mesafesi ve ıkmalar: Balkonlar, kapalı çıkmalar/ cumbalar (bay window), sıra sütunlu cepheler gibi bina hattından çıkıntılar eğer ana cadde duvarı cephe hattını açıkça takip ediyorsa kabul edilebilir. Bunun sebebi mimarların bina tasarlama özgürlüğüne sahip olmaya ihtiyaçları vardır ve bu özelliklerin görsel etkisi binanın cadde görünümüne katkısından sapmasına gerek yoktur.



Şekil 2.2 Nottingham kent merkezi sokak durumu

2.4.2 California Kuzey Sahili Kentsel Tasarım Rehberi

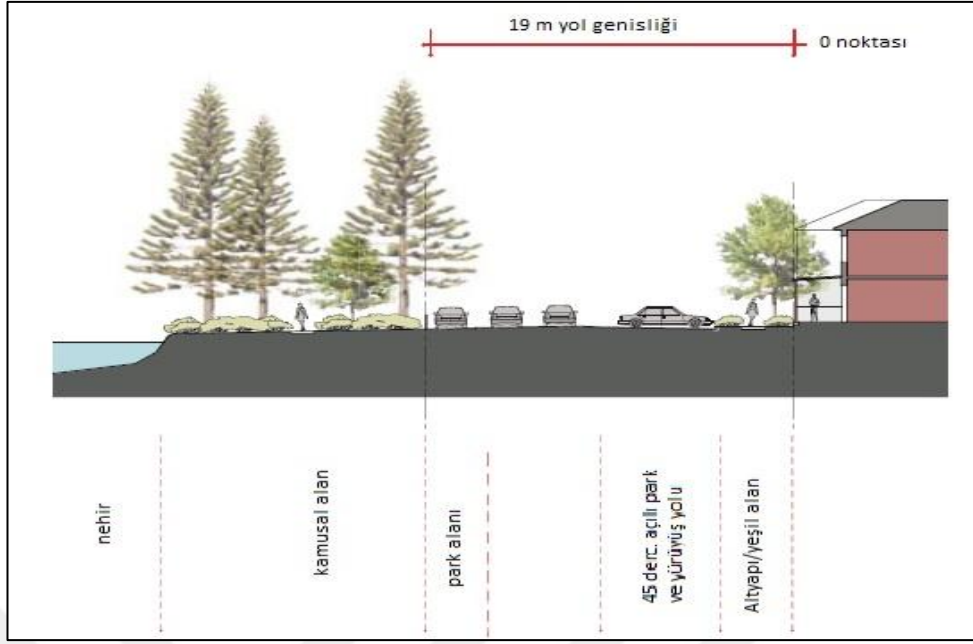


Şekil 2.3 Kıyı, mesken ilişkisi

Kıyı Köyü 1 için; Kıyı, sokak ve mesken ilişkisi (North Coast Urban Design Guidelines, b.t)

1. Halka açık alanı tanımlamak için kullanılan ışıklı yol direkleri
2. Yoğun olgun bitki örtüsü
3. Yerleşim alanının yakınında, ayrı garaj
4. Gayri resmi/günlük kullanım/ ana yol dışındaki garaj ile cadde arasındaki özel yol
5. Biçimlendirilmemiş çakıllı banket
6. Caddeden geri tutulmuş, yerleşim alanına bitişik garaj/ yanları açık garaj
7. Kıyı şeridinde doğal bitki örtüsü

Yerleşim düzenini yorumlamak gerekir ise görüldüğü üzere kıyı alanı yerleşimi olan bölgede aydınlatma yapılar ile kıyı arasında hem tanımlayıcı hem de bölücü görevi görmektedir. Aynı zamanda yoğun yeşil örtü ile de bu desteklenmektedir.



Şekil 2.4 Yol ve mesken ilişkisi

Rehberin, kıyı düzenlemelerinde yol ve mesken ilişkisi;

1. Yoğun olgun bitki örtüsü yerleşimin benzersiz peyzajını desteklemektedir. Bu köy doğal ve sonradan inşa edilmiş çevreler arasında net bir değişim bölgesine sahiptir. Sonradan inşa edilen şeylerin formu ortalamadır. Caddenin informal/doğal havası bu küçük köy yerleşiminin karakterini geliştirmektedir.
2. Yaklaşık 19 metre yol rezervi vardır. Binanın iki katlı olduğu veya yoldan geri çekilme miktarı minimum seviyededir.
3. Halka açık alan/halka ayrılmış alan görüldüğü gibi yoğun yeşil ile ayrılmıştır. Ayrıca diğer tarafta da kaldırım ve yol arasındaki çimli alanda, cadde üzeri paralel ve 45 derecelik park alanı mevcuttur. Yine bu çimli alanda kaldırım dışında drenaj kanalı/çatı su oluğu gibi altyapı işleri gizlenmiştir.

Kıyı Köyü 2 için; bu kıyı köyü kuzeye bakan bir sahil burnunda konuşlanmıştır. Bu konum, köyü sert güney doğu rüzgârlarından korur ve daha yumuşak kuzey doğu

rüzgârlarından yararlanmasını sağlar. Köy bazı bölgelerde tarım için temizlenmiş doğal orman bitki örtüsü içerisinde yer alır.



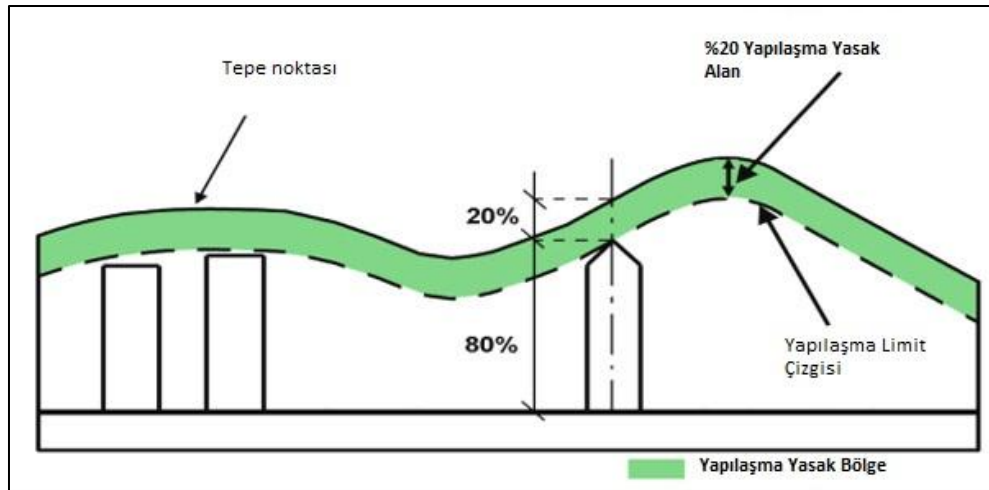
Şekil 2.5 Kıyı yerleşimi

1. Köy yerleşimi yoğunluk açısından tipik olarak benzerdir; gelişimin köşeleri düzensiz fakat açıkça belirlenmiştir bu da topografi ve yerleşim düzeni arasındaki yakın ilişkiyi ortaya çıkarmaktadır.
2. Geniş/bol/esnek/kare motifi burnun topografisine hizmet etmektedir ve yerleşim alanları için çeşitli yönelimler sağlamaktadır.

3. Genellikle, kamu alanları ve caddeler kıyı alanı ve şehir yerleşim arasında ortalanmıştır.
4. Sokak düzeninin anlaşılabilirliği eğrisel caddeler tarafından azaltılıyor fakat bu durum yükseltilmiş burundan bakıldığında görülen topografi ve manzaranın güçlülüğü ile telafi ediliyor.

2.4.3 Hong Kong Kentsel Tasarım Rehberi

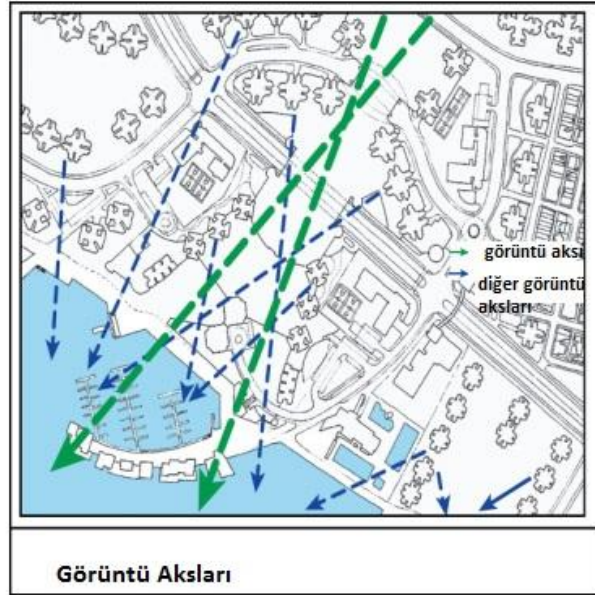
Hong Kong'un imajını dünya çapında bir şehir olarak aktarmak ve hali hazırda inşa edilmiş olan çevrenin kalitesini yükseltmek için Planlama Departmanı 'Hong Kong için Kentsel Tasarım Rehberi İlkeleri' 2003 yılında ve 'Havalandırma Değerlendirme Sisteminin Kuruluşu için Fizibilite Raporu' da 2005'te tamamlamıştır. Bahsedilen iki çalışmanın bulguları ve tavsiyelerine dayanarak formüle edilmiş olan kentsel tasarım rehberi ilkeleri, mikro ve makro boyutlarda, estetik ve fonksiyonellik bakımından daha iyi bir fiziksel çevre oluşturmak amacıyla hem ana genel kentsel tasarım hem de havalandırma konularını kapsamaktadır (Urban Design Guidelines, b.t).



Şekil 2.6 Yapılaşma yasak alan tanımı

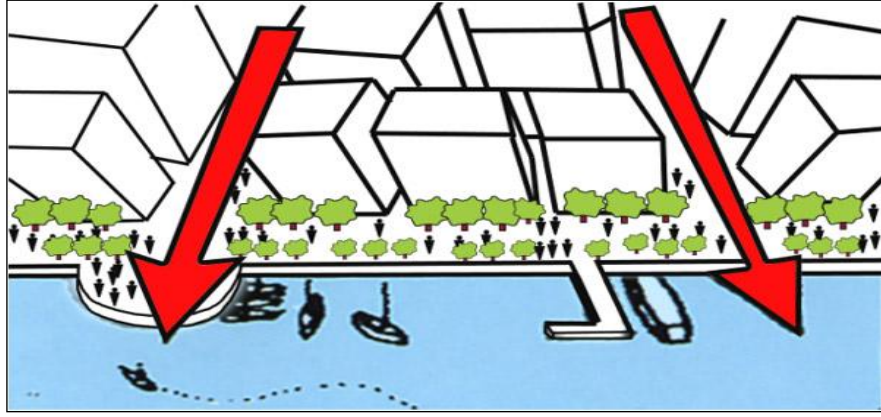
Toplum tarafından dağların tepe noktalarının/sırtlarının önemli varlıklar olduğu genellikle desteklenmiştir ve şehrin gelişim sürecinde mümkün olduğu süre boyunca

korunmalarına özel bir önem verilmelidir. Hong Kong'un bir yükseklik profili uygulamasındaki ana hedef şehir ile doğal peyzaj arasındaki ilişkiyi, özellikle de tepe noktalarının/sırtlarının, koruyup kuvvetlendirmek olmalıdır. Dağların tepe noktalarının/sırtlarının manzarasını korumak için, önemli ve popüler seyir noktalarından bakıldığında, dağın tepe noktasının aşağısında bina yapımının yasak olduğu bir alan (building free zone) uygulanmalıdır. Sırtların seçilmiş bölümlerinin %20'nden %30'una kadar aşağısında bir inşaatsız alan öneren Metroplan (1991) rehberi ilkeleri bir başlangıç noktası olarak kullanılabilir, fakat bireysel değerler konusunda rahatlama amacı ve uygun noktalarda vurgulama yapılabilmesi amaçlı özel kent simgesi olabilecek binalara izin verilmesi konusunda esnek olunmalıdır.



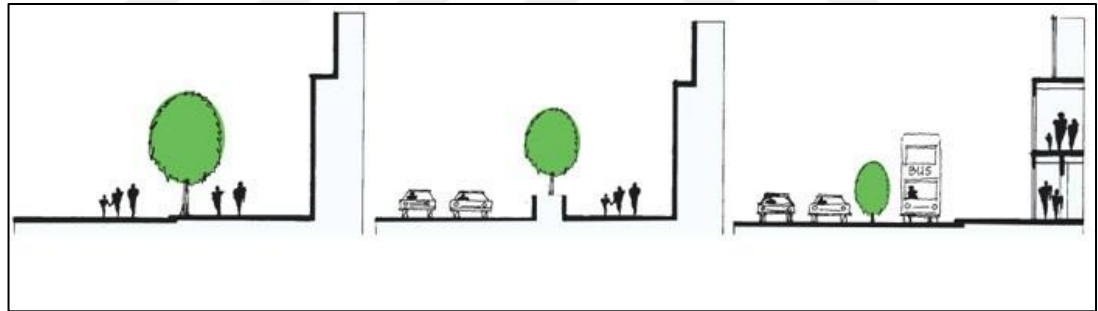
Şekil 2.7 Görüntü koridorları

Bina yüksekliği ve bina formu: bina kütlesi ilgi noktaları ve bağlantıları oluşturmayı amaçlamalı ve su kıyısından iç alanlara doğru görsel geçirgenliğe izin vermelidir. Bina kütlesindeki çeşitlilik monoton bir liman görüntüsünü engellemek için desteklenmelidir.



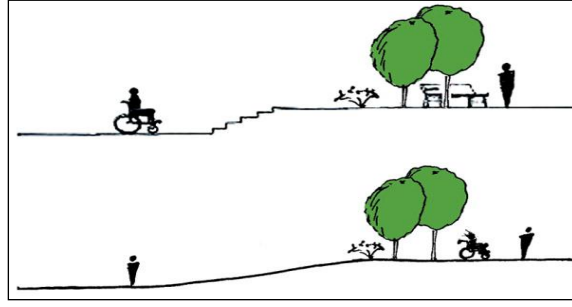
Şekil 2.8 Denize ulaşım

Araç dolaşımı ve araç park ulaşımı kordon oluşumlarının karaya doğru uzanan kısımları ile sınırlandırılmalıdır. Yaya dostu bir çevre sağlanmalıdır ki yaya kordon deneyimini tam olarak yaşayabilsin. Yayanın kordona ulaşımı (engelliler de dâhil olmak üzere) kentin önemli noktalarından fiziksel bağlantılar sağlayarak maksimize edilmelidir.



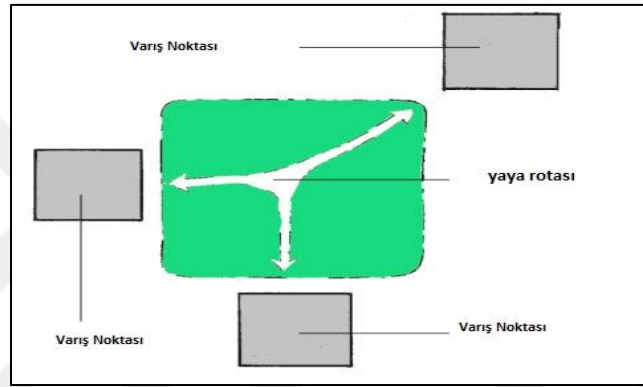
Peyzaj tamponu kullanılarak yayalara elverişli hale getirilmiştir.	Peyzaj tamponu kullanılarak araç ve yaya ayırımı yapılmıştır.	Peyzaj tamponu kullanılarak araçlar ayrılmış ve yayalar geçite alınmıştır.
--	---	--

Şekil 2.9 Ulaşım fiziksel durumu



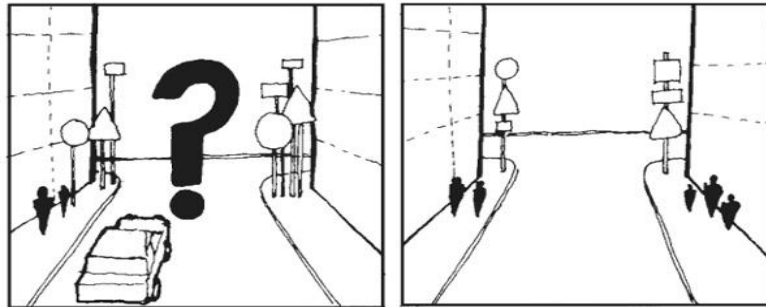
Şekil 2.10 Engelli ulaşımı

Engelli kişiler için uygun ulaşım kolaylığı sağlanmalıdır.



Şekil 2.11 Yaya bağlantıları

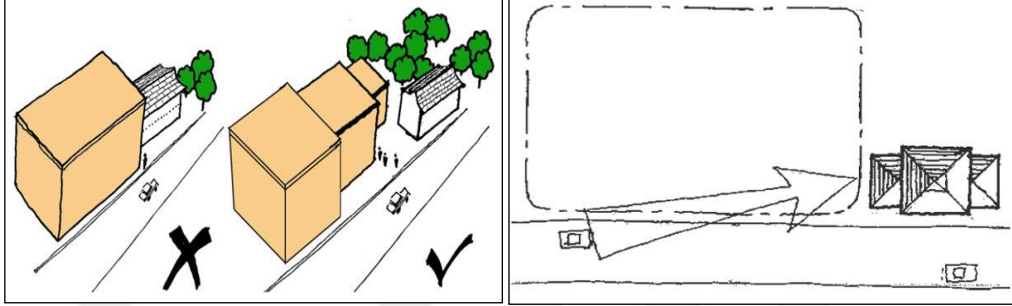
Yaya ortamı: kolay dolaşım sağlamak için, yaya geçitleri arzulanan yerlere konulmalıdır.



Şekil 2.12 Sokak görsel etki

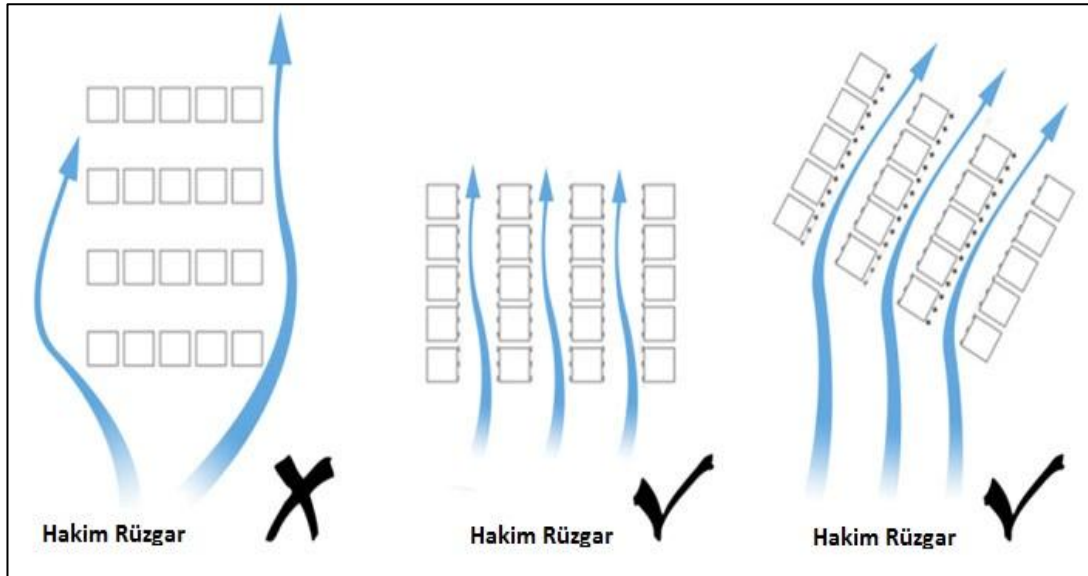
Kent mobilyası olarak bariyerler, yol işaretleri/tabelalar, ışıklandırmalar, çöp kovaları ve yol/kaldırımla ilgili olanakların konumları, tasarımları genel cadde manzarasına görsel etkileri açısından dikkatle ele alınmalıdır. Yol kenarı

bariyerlerine ihtiyaç duyulduğunda, bariyerler yüksek kalitede tasarım ve malzemeden seçilmelidir. Sürücüler ve yayalara rotalarına karar verebilmeleri için gerekli bilgiyi sağlamak amaçlı net yol tabelaları sağlanmalıdır. Tabelalar cadde görünümünü kalabalıklaştırmamalıdır.



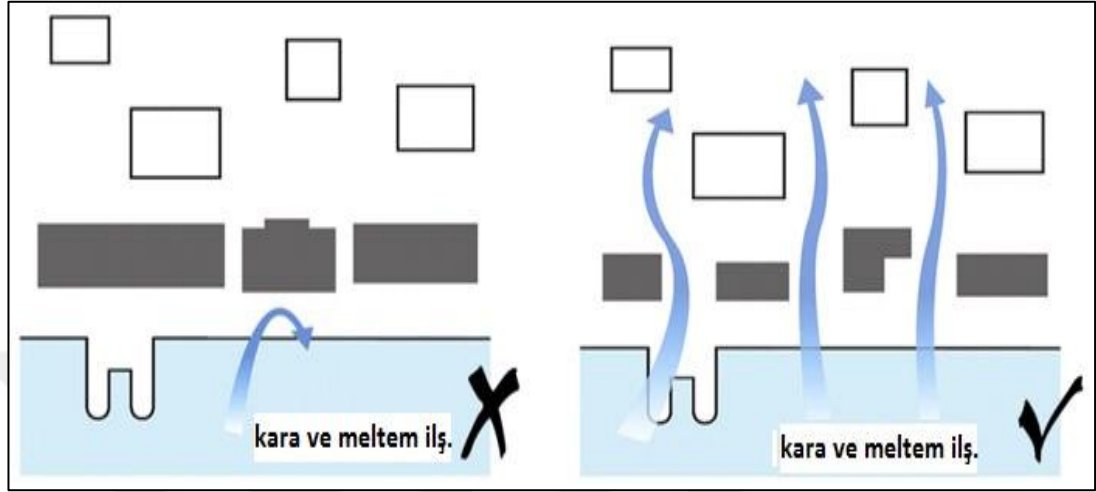
Şekil 2.13 Yeni yapı ve tarihi bina bütünlüğü

Miras öğelerinin çevresini korumak amacıyla tekil ya da çoklu miras öğeleri önemli içeriksel elementler olarak görülmelidir. Bu miras öğelerinin çevresi ya da bağlamı dikkate alınmalıdır. Miras öğeleri için uygun çevreler yaratılmalı ya da korunmalıdır. Çevresini korumak: mümkün olan yerlerde, miras öğelerinin manzarası korunmalı ve açılmalıdır. Yeni komşu yapıların bina yükseklikleri genellikle bu kurala uymalı ve gerekirse miras öğelerine doğru azaltılmalıdır.



Şekil 2.14 Rüzgâr ve yapı ilişkisi

Hâkim rüzgarın bölgeye girişini maksimize etmek için ana caddelerin ana bulvarların dizilimi paralel ya da hâkim olan rüzgar yönüne en fazla 30 derece açıyla hizalanmalıdır.



Şekil 2.15 Kıyı meltemi ve yapı ilişkisi

Su kıyısı alanlarında, kıyısındaki binalar rüzgar blokajına sebep olmamalıdır. Su kıyısı alanları denizin serinletme ve güneşin ısıtma etkilerinden dolayı kara ve deniz rüzgarlarının giriş yerleridir. Uygun ölçeğe, yüksekliğe ve hakim kara ve deniz rüzgarlarının blokajını önlemek amaçlı su kıyısında bina bloklarından kaçınılmaya özel önem verilmelidir.

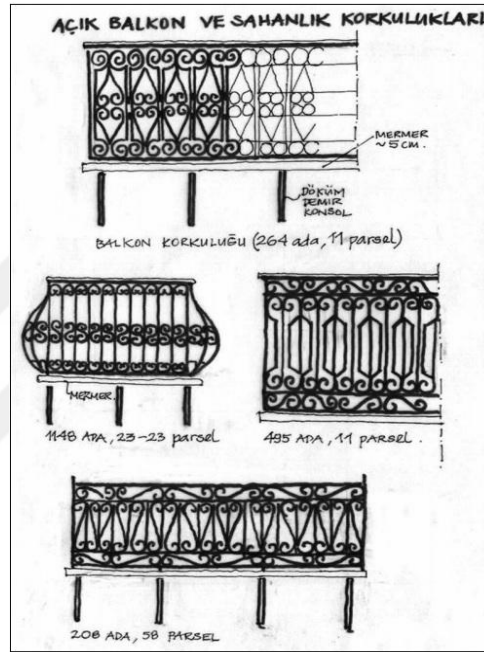
2.5 Ülkeden Kentsel Tasarım Rehberi Örnekleri

Ülkemizde de yurtdışından verilen örneklerde olduğu gibi devlet eliyle rehberler oluşturulmaktadır. Buna örnek olarak İzmir ve İstanbul'da yapılan çalışmalar incelenmiştir.

2.5.1 İzmir Konak Kemeraltı Kentsel Tasarım Rehberi

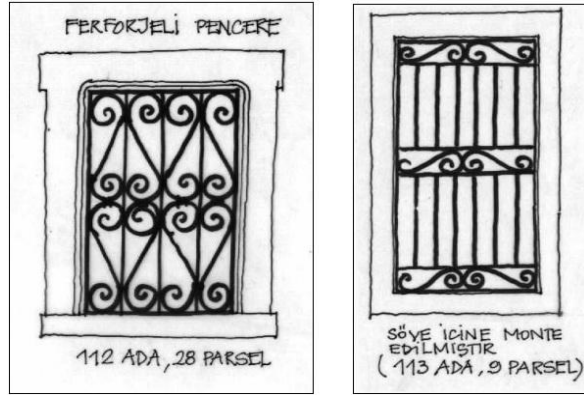
İzmir'in önemli tarihi odaklarından birisi olan Kemeraltı Tarihi Çarşısı 2008 yılında Konak Belediyesi Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir Bölge Planlama Bölümü tarafından ortaklaşa yürütülen bir projedir. Yapılan çalışma incelendiğinde öncelikle

alan ile ilgili olarak yasal veriler, 1/1000 plan notları yer almaktadır. Daha sonra rehber kısmı oluşturulmuştur. Bölgenin uzun bir tarihi geçmişi olması sebebi ile rehber dönem yapılarının özellikleri olarak, yapı tipleri konut ve ticari olarak ele alınıp son olarak yapı elemanları ele alınmıştır. Geleneksel dokunun korunması, ekonomik, yapı sahiplerinin duyarsızlığı ve yetersiz denetim sebepleri ile iyi örnekler ortaya çıkmamış ve bu sebeple rehber büyük titizlikle hazırlanarak sonraki örneklerin orijinale en yakın olması hedeflenmiştir (Konak Belediyesi, b.t).



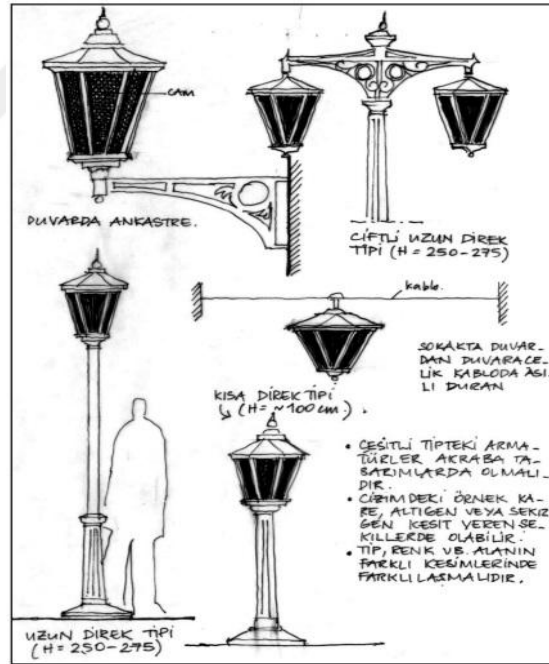
Şekil 2.16 Kemeraltı kentsel tasarım rehberi balkon detayı

Balkonlar döküm demir konsollar tarafından taşınmaktadır. Balkon korkulukları işlemeli demir parmaklıklardan oluşmaktadır. Çoğunun zemini 5 cm kalınlığında beyaz mermerdir. Üzerlerinde çatı veya başka tür bir örtü genelde yoktur.



Şekil 2.17 Kemeraltı kentsel tasarım rehberi pencere detayı

Tüm tarihi yapılarda, özellikle zemin katlarda, demir kepenk ve / veya parmaklıklar mevcuttur. Bunlarda bir miktar süslemenin bulunması genel ve ortak bir özelliktir. Bunun aksine yeni veya yenilenen yapılarda işçilikten ve giderek bir miktar ilave maliyetten kaçınılarak basitleştirilmiş çözümler kullanılmaktadır.



Şekil 2.18 Kemeraltı kentsel tasarım rehberi kullanılması istenen aydınlatma detayı

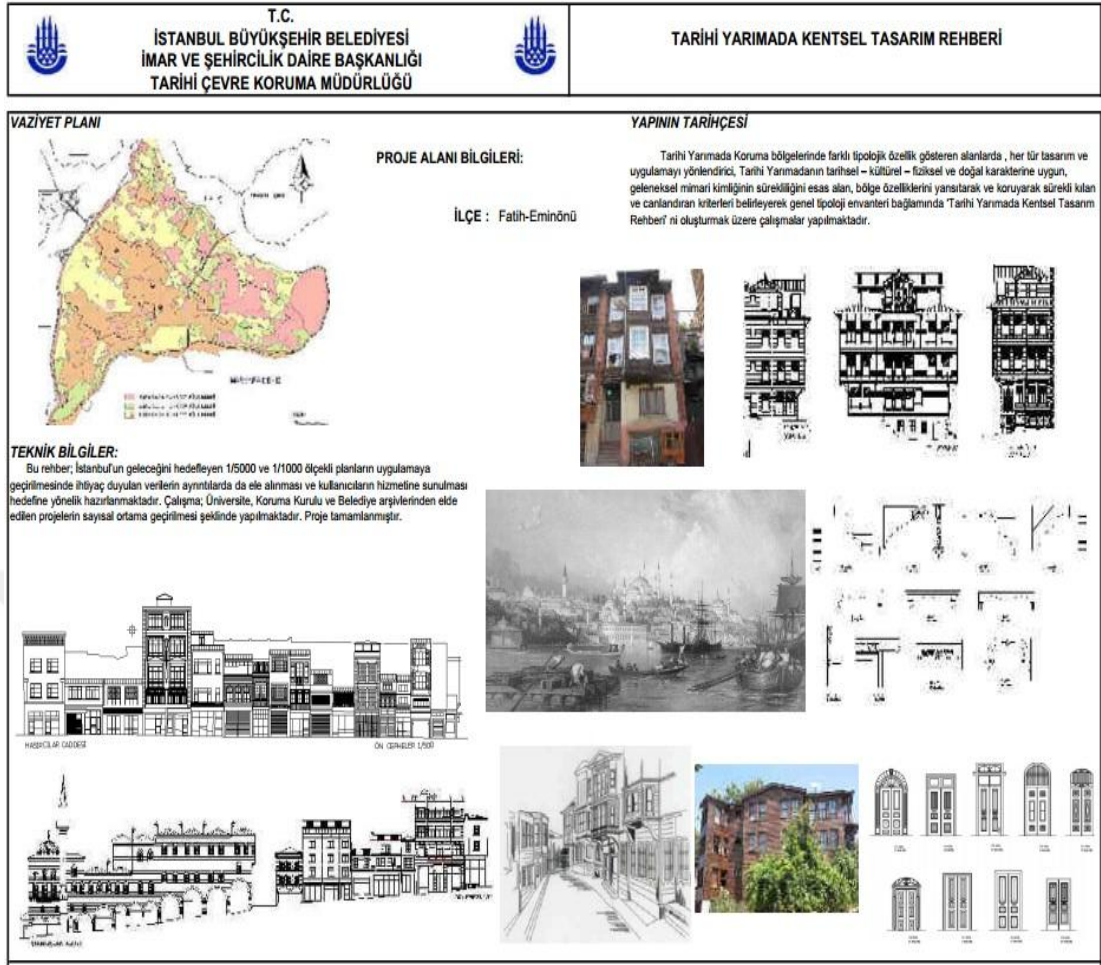
Sokak mobilyalarının alanın her tarafında tek tip olarak kullanılmaları da uygun değildir. Bunlar yöresel (alt bölgesel) karakteristikleri de göz önüne alarak farklılaşmalıdır.

2.5.2 İstanbul Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi

Proje, Tarihi Yarımada'da 'kültür varlıklarının korunması ile bütünleştirilmiş, sürdürülebilir fiziksel, sosyal ve ekonomik koruma, sağlıklılaştırma yaklaşımının beklenen düzeyde olmaması ve Alan'daki kültürvarlıklarının yaşatılmasına, sosyokültürel özelliklerin geliştirilmesine yeterli özenin gösterilmemesi' olarak tespit edilen sorunu çözmeye yönelik bir araç olarak kabul edilen Kentsel Tasarım Rehberleri'nin uygulanması ile ilgili sürece odaklanmaktadır.

Amaç;

- Mevcut Kentsel Tasarım Rehberlerini, uygulamalar, konuyla ilgili çalışma ve araştırmalar ve uluslararası koruma ilkeleri doğrultusunda gözden geçirerek güncellemek,
- İçerik geliştirme çerçevesi oluşturmak,
- Özel eğitim, tanıtım ve bilgilendirme çerçevesi oluşturmak.
- Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilecek projelerde bu rehberin uygulanmasını sağlamaktır (3. İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı Projeleri/Proje Paketleri, 2011).



Şekil 2.19 Tarihi yarımada kentsel tasarım rehberi tanıtım paftası (T.C İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006)

Tarihi Yarımada Kentsel Tasarım Rehberi, çeşitli çalışmalara da konu olmuştur. Hacıoğlu yaptığı çalışmada öncelikle alan bilgisi vermiş daha sonra yasal düzenleme boyutunu anlatarak alanın koruma derecelerine göre ayrılmış olup rehberin hazırlandığını aktarmıştır. Konak Kemeraltı Rehberi'nde olduğu gibi parsel bazında çeşitli incelemelerin yapıldığını örneklemiştir. İstanbul Fatih ve Eminönü Belediyelerinin sorumluk sahasında olan alan, daha sonra Tarihi Yarımada olarak anılmaya başlanmıştır. Tarihi Yarımada Büyükşehir Belediyesi'nin 2003 yılında 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planını uygun bulması ile birlikte çalışma başlamıştır (Hacıoğlu, 2010).



- Yüksekliği 15.50 m olarak inşa edilmiştir. Yapı kullanım izin belgesi temin edildikten sonra çatı arası piyesi kullanıma açılmıştır. Yapılan bu uygulama yasal değildir.
- Bitişik düzen yapılaşmalarda köşe binalarda, “cephe uzunluğu en az 4.00 m, bina derinliği en az 4.00 m ve en çok planda verilen bina yaklaşım sınırı aşılmamak şartıyla 20.00 m’dir. 30 Parselde bulunan bina bu ölçülere uygun şekilde yapılmıştır.
- Bitişik düzen binalarda yüksek kot +0.00 alınmasından dolayı bodrum katın bir kısmı ortaya çıkmıştır.
- Binanın girişi; niş içinde, merdivenli ve ortadadır. Fakat bölge tipolojilerine bakıldığında ortada yer alan girişler, bina ile aynı yüzde olmaktadır.
- Sokak cephelerinde yapılan çıkmalar; 1. Katlarda dik çıkmaların uzunluğu kat cephesinin $\frac{1}{2}$ ’sini ve 2. kattan sonra dik çıkmalarda cephe uzunluğunun $\frac{2}{3}$ ’ünü geçmemiştir. “Çıkma boyu 1. Katlarda en çok 3.50 m, 2. Katlarda 4.00 m’yi aşamaz” koşuluna uyulmuştur. 1. Ve 2. Normal katlarda kapalı çıkma, 3. Katta açık çıkma yapılmıştır.
- Pencere $\frac{1}{2}$ oranında yapılmıştır. Fakat pencere çeşitli tipolojiye uygun değildir. Haseki Bölgesi’nde yer alan yapıda kullanılan söve çeşiti ve parmaklıklar, bölgenin tipolojine ait değildir.

Şekil 2.20 Tarihi yarımada’da parsel bazında kentsel tasarım rehberi’ne aykırı alan incelemesi (Hacıoğlu, 2010)

BÖLÜM ÜÇ

AKYAKA KIYI ALANI ANALİZ ÇALIŞMALARI

Bu bölümde kentsel tasarım rehberinin, kıyı alanlarının planlanmasında ki rolünün Akyaka örneği üzerinden irdelenebilmesi amacı ile analiz aşamasının yapılmasını içermektedir. Öncelikle uzun bir geçmişe sahip olan Akyaka'nın tarihsel gelişim ve morfolojik yapısı incelenerek daha sonra kıyı alanlarına ilişkin yasal çerçeve ele alınacaktır. En son olarak rehberin hazırlanabilmesi amacı ile kıyı şeridi ve yakın çevresini içeren çeşitli analizler yapılacaktır.

3.1 Örnek Alan Akyaka'nın Tanıtımı

Bu güzel Ege kasabası, gerek ülke bazında gerekse dünya bazında bir üne sahiptir. Doğal güzellikleri ile sürekli popülerliğini korumakta ve bilinirliği her geçen gün artmaktadır. Bu sebeple bir kıyı alanı yerleşimi olarak önemli bir yere sahiptir.

Ülkemizin üç tarafının sularla çevrili olması nedeniyle kıyı yerleşimlerinin, iyi gözlemlenmesi, korunabilmesi ve en iyi şekilde gelişebilmesi amacı ile planlama ve tasarlama kararlarının dikkatli alınması gereken bölgeler olduğunu bilmekteyiz. Akyaka bugün birçok kıyı yerleşiminde olduğu gibi kıyı ve kent kavramlarının birlikte anılmaya başlandığı, hatta hızlı olmayan fakat sürekliliği olan bir göç sebebi ile büyümekte olan bir kıyı yerleşimidir.

3.1.1 Tarihsel Gelişimi

Akyaka antik çağlardan beri birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Dâhil olduğu her medeniyetten yapısına oldukça fazla değer katılmıştır.

Yaklaşık 2600 yıllık bir geçmişe sahip olan alan hakkında çok fazla detaylı bilgi bulunmamaktadır. Akyaka'nın bulunduğu alanda İdima kurulmuştur. Bir Karia kenti olan İdima, ismini de Karia dilinden almıştır. Muğla İli'nin de içinde bulunduğu alan

Karia olarak bilinmektedir. İdima, Karia'nın güney ucunda yer almaktadır. Karsahılar yörenin bilinen en eski halkıdır. Gelenek ve kültürleri bilindiği halde, Karia dilinde yazıtlar bulunmadığından, Karia dili çözölememiştir. Tarihsel olarak bağılı olduğu medeniyetler sırasıyla;

- Karia Kenti İdima (.../ M.Ö. 387)
- Halikarnassos (Bodrum) Yönetiminde İdima (M.Ö.387/ M.Ö. 334)
- Hellenistik Çağ'da idima (M.Ö. 334/ M.Ö. 189)
- Rodos Yönetiminde İdima(M.Ö. 189/ M.Ö. 1)
- Roma Kenti İdima (M.Ö. 1/ 13. Yy)
- Bizans Döneminde İdima (13. Yy/ 13. Yy sonları)
- Menteşe Beyliği Dönemi, (13. Yy sonları / 1420)
- Osmanlı Dönemi, (1420 / 1920)
- Cumhuriyet Dönemi (1920/ Günümüz)

Bu medeniyetlerden günümüze kadar gelen ortaçağ dönemine ait bir kale ve kaya mezarları bulunmaktadır. Bunun dışında çeşitli yazıtlar da mevcuttur (İdyma'dan Gökova Akyaka'ya, b.t).

3.1.2 Morfolojik Yapısı

Akyaka'nın morfolojik olarak incelenmesinde, alanın doğal yapısının ve kentsel yerleşim alanının tanımlanarak kıyı şeridi ve yakın çevresine yönelik yapılacak çalışmaya veri sağlanması amaçlanmıştır.

- *Doğal Yapısı*

Yüzölçümü 576,9 km²'lik bir alanı kapsayan Özel Çevre Koruma Bölgesi'nin yaklaşık 2.8 km²'sini kaplayan alan, Türkiye'nin en güneybatı ucundaki Muğla ilinin sınırları içinde ve Gökova Körfezi'nin doğu ucunda yer almaktadır (Wikipedia, b.t). Gökova Körfezinin bittiği yerde, kuzeyinde 1000 m.lik Sakartepe Dağı, güneyinde ise Gökova Ovası bulunmaktadır. Ovaya ilkbahar aylarında değişik kuş çeşitleri

gelmektedir. Gökova Körfezi'ne tamamen yayılmış olan Akyaka ormanlık alan yoğunluğu açısından büyük bir zenginlik taşımakla birlikte çok uzun yıllardan beri balıkçılığın yapıldığı bir alandır. Küçük bir balıkçı köyü olan yerleşim, 1970'li yıllarda bataklıkların kurutulmasından sonra popülerliği başlamış daha sonra 1980'li yıllarda artan turizm talepleri ile tanınır hale gelmiştir.

Bölge, fauna varlığı açısından oldukça zengindir. Bölgede su samuru (*Lutra lutra*)'nun varlığından eski dönemlerde oldukça yüksek bir popülasyona sahip olduğu tespit edilmiştir. Yine dünyanın en kaliteli süngerleri bölgede yetişmektedir. Flora olarak sığla günlük ormanlarının önemi büyüktür. Yurdumuzun sadece güney batı kıyılarında yetişen sığla günlük ağaçları Gökova Körfezinin güney kıyısında bulunan küçük koylar gerisinde ki taban arazilerde yer almaktadır. Akdeniz bitki örtüsü ile tarımsal ürünlerin tamamının görüldüğü nadir bir alandır. Görüldüğü gibi doğal yapısı zenginliklerle dolu olan alan bu sebeplerden dolayı 1989 yılında Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, b.t).

Akyaka'nın diğer önemli bir doğal güzelliği Kadın Azmağı'dır. İç kısımlardan gelerek Gökova Körfezi'ne dökülen yaklaşık 4 km uzunluğunda ki kaynak içinde çeşitli bitki türleri ve canlı barındırmaktadır. Su sıcaklığı oldukça düşük olması sebebi ile geçmişte yerel halkın çamaşır yıkamak için kullanmasıyla adını almıştır. Ayrıca yine yerel halkın bildiği ve sıkça kullandığı suotu Kadın Azmağı'nda oldukça yaygındır.



Şekil 3.1 Akyaka görünüm (Akyaka, 2015)

- *Kentsel Yapısı*

Marmaris İlçesi ile Muğla İli'nin yaklaşık olarak tam orta noktasında yer alan ve Ula ilçesi sınırlarında bulunan Akyaka mahallesinin nüfusu kışın 1.500 dolaylarında olup, yaz aylarında 3-4 bine ulaşmaktadır. 1970'li yıllara kadar sakin bir balıkçı köyü olan Akyaka, bölgede bulunan bataklıkların kurutulması ile turizmin gelişmesinin ardından nüfus ve yapı yoğunluğunun arttığı bir kıyı alanıdır. 1980'li yıllardan sonra artan turist ziyaretçi ile birlikte konut ve sadece gündelik ihtiyaçları sağlayan ticaret yapısına, turizm amaçlı birçok irili ufaklı tesis eklenmiştir.

2.06.1988 tarih ve 88/13019 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilerek 'Gökova tarım alanı' kesinlikle yapı yasağı getirilerek korunmaya alınmıştır. Gökova kıyısına 500 m lik yapı yasağı getirilmiştir. Akyaka yerleşmesi özgün mimari dokusu korunarak geliştirilmiştir. Gökova körfezi ve koyları 'mavi tur' yat güzergâhı olarak bakir bırakılmış, seçilen bazı noktalarda günübirlik kullanım alanları ayrılmıştır (Yazıcı, 2007).

3.2 Akyaka Kıyı Alanına İlişkin Planlama Çalışmaları

Akyaka kıyı alanları; Kadın Azmağı, Mavi Bayrak Ödüllü Halk Plajı ve Orman Alanlarından oluşmaktadır. Özel Çevre Koruma Alanı ilan edilmesi ile birlikte kıyı alanlarına getirilen yapı yasağının yanında kıyı şeridi hakkında yapılan planlama çalışmaları Kadın Azmağı Gezi Bandı Öneri Projesi ve Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Projesi'dir.

- Kadın Azmağı Gezi Bandı Öneri Projesi;

Muğla İli'nin 2014 yılında Büyükşehir Belediyesi oluşundan evvel Akyaka Belediyesi Kadın Azmağı çevresinde yayalaşmaya yönelik planlama yapmak amacı ile Sivil Toplum Örgütlerinden öneri projeler sunulması istenmiştir. G.A.S.-Der Azmak Gezi Bandı Planlanması adı altında sunulan proje, Azmak çevresinde aydınlatma, Azmak Meydanı, Görsel Lejantların düzenlenmesi, Peyzaj konularını içermektedir.



Şekil 3.2 G.A.S.Der Azmak meydanı plan önerisi

Öneri proje kapsamında yayalaştırmaya yönelik olarak “yalın ayak patikası” fikri geliştirildiği görülmüştür. Azmak etrafında peyzaj ile desteklenen patikalar ile araç trafiğini azaltmak hedeflenmiştir.



Şekil 3.3 G.A.S.Der Azmak “yalın ayak patikası” önerisi

Öneri proje hakkında herhangi bir girişim yapılmamış olup daha sonra Muğla Büyükşehir Belediyesi’nin kurulması ile birlikte Akyaka Belediyesi mülga edilmesi sonrasında da herhangi çalışma yapılmamıştır.

- Akyaka Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Projesi;

1992’de Brezilya’nın Rio kentinde toplanan Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı Dünya Zirvesinde tüm ülkeler tarafından kabul edilen Gündem 21 Eylem

Planı Belgesi'nin 17. bölümünde küresel ölçekte Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) politika ve eylem planı yer almıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, b.t).

BKAY amaç ve hedefleri arasında;

- Kıyı alanlarında uyumlu ve dengeli kullanımı teşvik etmek için tüm sektörleri kapsayan bütünsel politika ve karar alma süreci sağlamak
- İlgili bireylerin, grupların ve örgütlerin mümkün olduğu ölçüde, ilgili bilgilere erişmesini sağlamak, kendilerine uygun düzeylerde planlama ve karar alma süreçlerine katılma fırsatı tanımak
- Kıyı alanlarının, mevcut ve planlanan kullanımlarını ve bunların karşılıklı etkilerini belirlemektir.

Akyaka İç Körfez Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi çalışması 2008 yılında başlamış olup çalışmanın kapsamı;

Doğal kaynaklara, habitatlara ve biyolojik çeşitliliğe karşı tehditlerin belirlenmesi, kıyı gelişim ve yapılaşmaların doğaya oluşturduğu baskıların analizi ve deniz kirliliği (yağlı atıklar ve katı atıklar) olarak belirlenmiştir.

Günübirlik gezi tekneleri ve balıkçı teknelerinin sezon yoğunlukları nedeni ile oluşturduğu kirlilik ve kıyıda bulunan tesislerin atıkları, çalışmanın öncelikli hedefleri olup 2010 yılından itibaren Akyaka kıyı şeridi balık avına kapatılarak, 2008 yılında atıksu arıtma tesisi yapılmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, b.t).

3.3 Kıyı Alanı ve Yakın Çevresini İçeren Analiz Çalışmaları

Analiz çalışmalarının yapılması alan hakkında birçok veriyi pafta bazında incelememizi sağlayacaktır. Çalışma alanının 1/1000 ölçekli hâlihazır haritalar üzerinden yapılacak olup

- Erişim ve Bağlantılar
- Kullanım ve Aktiviteler
- Konfor ve İmaj
- Sosyalleşme alanlarını kapsayacaktır.

3.3.1 Erişim ve Bağlantılar

Akyaka ulaşım konumu olarak; Muğla Merkez'e 25 km uzaklıktadır. Sakar Geçidi denilen dağlık alanın son kısmından içeri kıvrılan bir yol ile bağlantı sağlanır. Akyaka kıyı alanına erişim ve bağlantılar; kıyı erişimi, kent ve kıyı entegrasyonu, okunabilirlik olarak üç ana grupta incelenecektir.



şekil 3.4 Akyaka kıyı şeridi

3.3.1.1 Erişim; Muğla Marmaris Karayolundan kıyı şeridine ulaşım, yaya ve araçlar için Muğla Marmaris Karayoluna bağlanan yerleşim alanının ana bağlantısı Atatürk Caddesi üzerinden Lütfiye Sakıcı Caddesi ile sağlanmaktadır. Tek aks ile sağlanan bağlantı sayesinde Kadın Azmağı ve Plaja ulaşılmaktadır. Azmak ve Sahili bölen günöbirlik teknelerin bekleme noktasında bu aks ile ulaşılmaktadır. Kıyının sadece yayalar tarafından kullanan yolları azmağın küçük bir kısmında ve plaj kısmında bulunmaktadır.

Yaya ve araç trafiğinin ortak olduğu 750 metre uzunluğunda olan Lütfiye Sakıcı Caddesi sahile kadar ulaşabilmeyi sağlarken yaz aylarında ve hafta sonlarında ciddi oranda trafik problemi yaşatmaktadır. Sadece yayalar için olan yollarda ise suya fiziksel erişim kesintiye uğramaktadır. Azmak civarında bulunan butik tipi otel ve balık restoranları fiziksel erişimi engellemektedir.

Suya görsel erişim ise kıyı açısından diğer önemli kriterdir. Kıyıdan 200 m geride kalan alanda kalan alanda kat yükseklikleri iki grupta incelenmiştir. 500 m uzunluğunda ki plaj ve 1500 m uzunluğunda ki azmak kıyı alanında bulunan yapılar da en fazla kat adedi 4 tür.

Yapı yoğunluğu plaj civarında daha fazla olup 4 katlı yapılar bu alanda bulunmaktadır. Konut yapısı olan 4 katlı kütleler Lütfiye Sakıcı Caddesi'nin kıyıya doğru eğimli yapısına rağmen görsel erişim engellenmektedir. Plaj kıyısında bulunan yapılar ise 1 ve 2 katlıdır. Kıyı alanında bulunan otopark olarak kullanılan boş alan gerisinde kalan yapılar 2 katlıdır. Bu yapılar genellikle bitişik nizam olup suya görsel erişimi engellemektedir (Şekil 3.6).

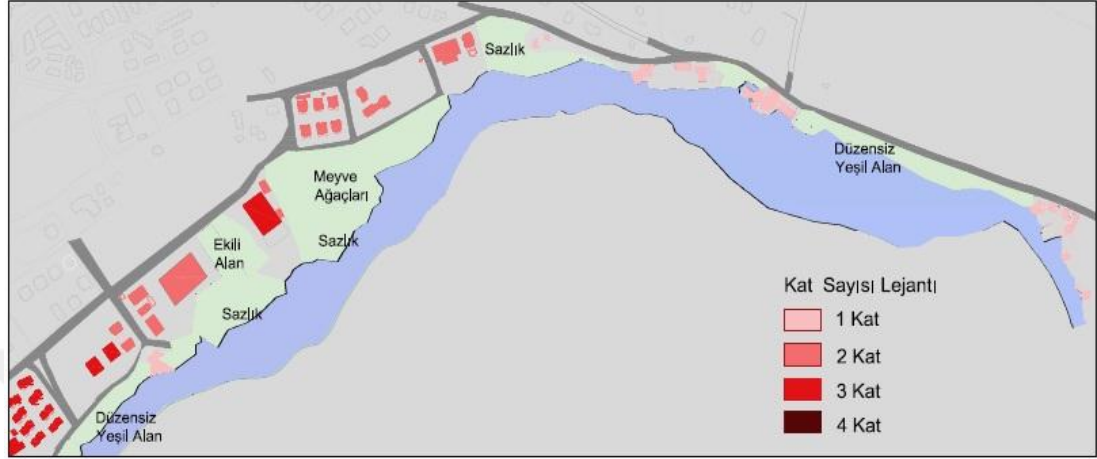


Şekil 3.6 Sahil alanı kat yükseklikleri

Plajın iskeleye doğru olan kısmında bulunan 4 katlı konut yapıları 1980'li yıllarda yapılmış olup oturulamazlık raporludur. U biçiminde ki yapıları ve cephe uzunlukları ile görselliği en çok engeleyen yapılardır.

Azmak kıyısında bulunan yapı yükseklikleri ise genellikle tek kattır. Alanda restoran yapıları çoğunlukta olup azmak kıyısında 3 katlı yapı olarak pansiyon ve butik otel mevcuttur (Şekil 3.7).

Kat adetlerinin dağılımına bakıldığında 2000 m’lik kıyı uzunluğunda ki kıyıda ve 100 m’lik geri alanda kalan yapılarda çoğunluk olarak 2 katlı yapı olduğu görülmüştür (Tablo 3.1).



Şekil 3.7 Kadın azmağı kıyı alanı kat yükseklikleri

Tablo 3.1 Kıyı alanı ve yakın çevresi kat adedi dağılımı

Kat Adedi	1 Katlı	2 Katlı	3 Katlı	4 Katlı
Dağılımı	% 20	% 68	% 8	% 4

3.3.1.2 Kent ve Kıyı Entegrasyonu; Akyaka yerleşim alanının küçük ölçekli olması sebebi ile yerleşim merkezi ile kıyı entegrasyonu büyük ölçüde yaya olarak sağlanmaktadır. Yerleşim alanını ikiye bölen Atatürk Caddesi’nin üst kısmında yer alan bölgeden kıyıya ulaşım yaya ve toplu taşıma ile yapılmaktadır. Dolayısı ile kıyı ile iletişim yoğundur.

Akyaka’nın doğusunda kalan Çınar Plajı, Kömür İskelesine ulaşım ise son yıllarda revaçta olup yine toplu taşıma ile mümkündür. Ancak toplu taşımanın az olduğu gözlemlenmiştir. Bununla birlikte Çınar Plajı ve Kömür İskelesi Mevkii’nin yayalar için fazla uzunlukta olması sebebi ile kıyı ile iletişim kopuktur.

3.3.1.3 Okunabilirlik; Erişim ve bağlantı açısından kıyı alanının okunabilirliği incelendiğinde kıyıya erişimin algılanmasını engelleyen çeşitli unsurlar görülmüştür.

Lütfiye Sakıcı Caddesi'nden kıyıya direk ulaşım olmasına rağmen suya erişim algılanmamaktadır. Yönlendirici işaret ve tabelaların olmasına rağmen birçok sebep ile kıyıya ulaşılmış hissi engellenmektedir.

Sahile bağlanan yaya yollarında bulunan cafelerin düzensiz yapıları ve kurulu hediyelik eşya standları karmaşık bir görüntüye sebep olmaktadır. Sahile ulaşım sağlandığında ise sahile kıyısı olan cafelerin yoğunluğu ve sahilde bulunan yaya yollarının darlığı suya ulaşım hissini azaltmaktadır (Şekil 3.8).



Şekil 3.8 Plaj yaya yolu

Sahil ve Azmağı ayıran İskele yaklaşık 200 m'lik uzunluk ile yürüyüş için iyi bir alternatif olmasına rağmen küçük çaplı gezi tekneleri ve balıkçı teknelerinin yoğunluğu okunabilirliği engellemektedir.



Şekil 3.9 İskele

Azmak kenarında devam eden yaya yolunda da benzer sorunlar mevcuttur. Azmağı saran büyük çoğunlukta düzensiz yeşil alanlar veya sazlıklar ile yaya yolunun kenarında bulunan boş alan azmağın etkisini ve varlığını azaltmaktadır (Şekil 3.10).



Şekil 3.10 Azmak kenarı

Sahil kenarından azmak kenarına devam eden yaya yolunun restoranların başladığı noktada sazlıklar sebebi ile aniden kesilmesi ve yayaları araç yoluna yönlendiren sokağa yönlendirmesi ile yayalar su kenarından uzaklaşmaktadır. Kıyı alanlarında olması gereken suyun rahatlatıcı etkisini azaltan diğer sorun ise restoranların yoğun olduğu alanda yapıların bahçe duvarı vs. gibi sebepler ile gezinti alanlarının sürekliliğini bölmeleridir (Şekil 3.11). Restoranların olmadığı alanlar da ise düzensiz yeşil alanlar yine okunabilirliği engellemekte, sadece su kenarında yürünebildiği hissini vermektedir.

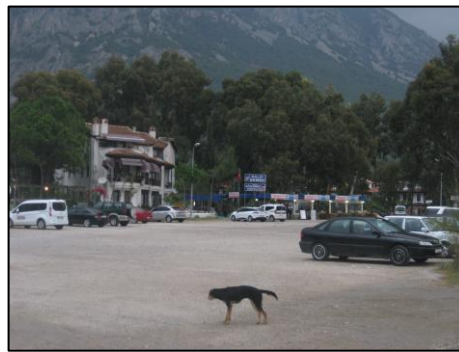


Şekil 3.11 Azmak kenarı restoranlar bölgesi

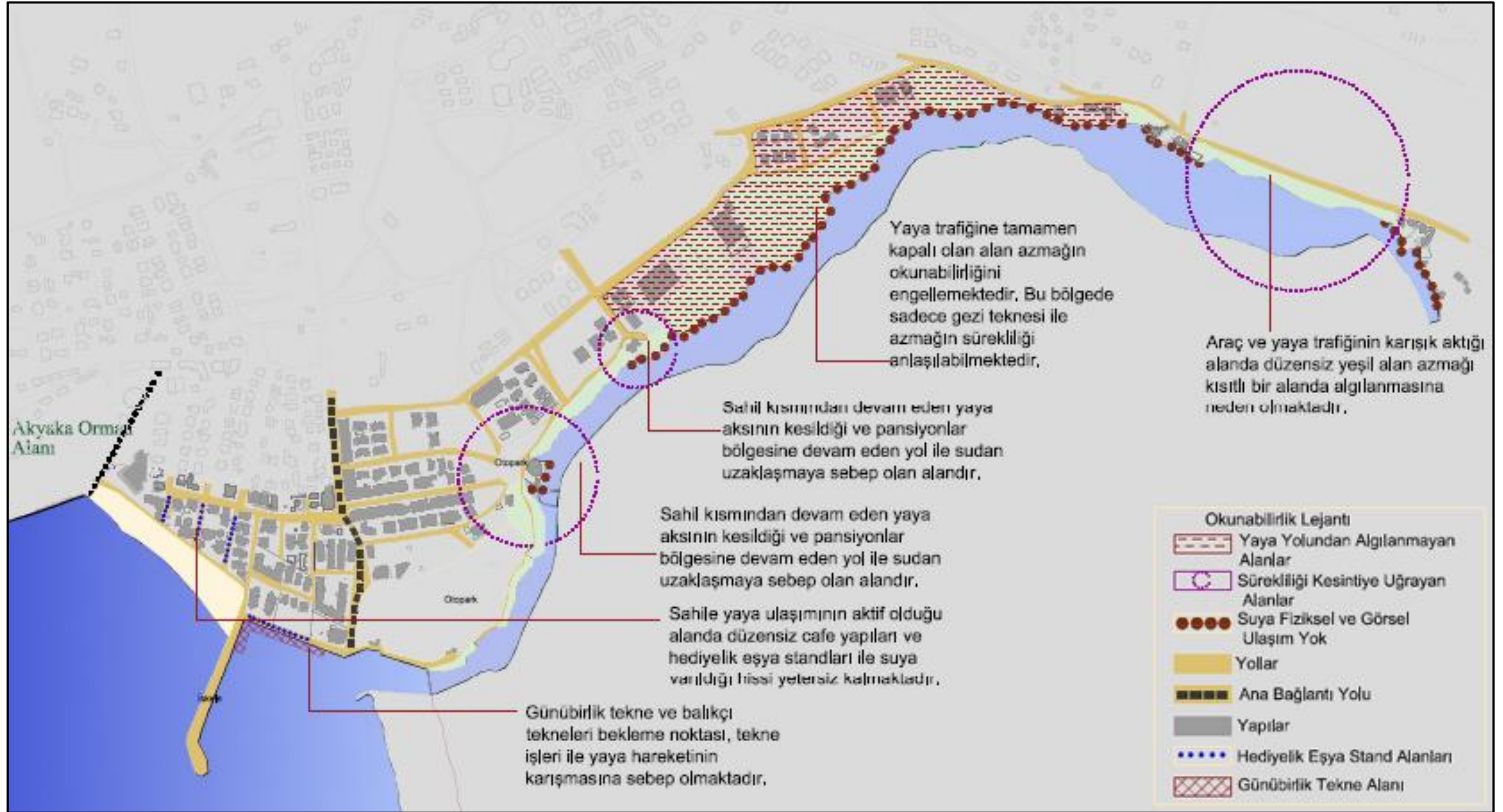
Okunabilirlik açısında yaya ve araç yollarında zemin kaplamalarında bozulmalar ve özensiz uygulamalar yapıldığı gözlemlenmiştir. Sahil yaya yolu ile azmak kıyısına araç ile ulaşımın olduğu yol arasında ciddi sorunlar mevcuttur(Şekil 3.12 (a)). Alan genelinde araç yollarında kilit parke taşı uygulaması yapıldığı yaya yollarında ise kayrak taş uygulaması yapıldığı gözlemlenmiştir. Otopark olarak kullanılan her iki alan da ise herhangi zemin kaplaması bulunmamakta ve stabilize haldedir (Şekil 3.13). Diğer taraftan sadece Azmağın uç kısmında restoranların yoğun olduğu alanda kesme gratit taş uygulaması yapıldığı görülmüştür. Kilit parke ve kayrak taş uygulamalarına nazaran daha düzgün görünüme sahip olan uygulama sadece 750 m lik kısımda mevcuttur (Şekil 3.12 (b)).



Şekil 3.12 (a) Sahil yaya yolu zemin kaplaması, (b) Azmak kıyısı yaya ve araç yolu zemin kaplaması



Şekil 3.13 Otopark alanı zemin kaplaması



Şekil 3.14 Okunabilirlik

Akyaka kıyı alanı erişim ve bağlantılar açısından olumlu ve olumsuz özellikleri Tablo 3.2 de değerlendirilerek özetlenmiştir.

Tablo 3. 2 Akyaka kıyı alanı erişim ve bağlantılarının genel değerlendirilmesi

	Olumlu Özellikler	Olumsuz Özellikler
Erişebilirlik	- Kıyıya araç ve yaya yolu ile ulaşımın mümkün olması - Suya görsel erişim noktalarının olması - Sahile yönlendiren yaya yollarının olması	- Hafta sonları ve yaz aylarında trafik yoğunluğunun olması - Suya görsel ve fiziksel erişimin kesintiye uğraması - Su kenarında bulunan özel işletmeler sebebi ile kıyı kullanımının engellenmesi - Otopark çözümlerinin olmayışı nedeni ile her alanda araç park edilmesi
Kent ve Kıyı Entegrasyonu	- Yerleşim merkezinden kıyıya yaya ulaşımının aktif olması - Alışveriş alanları, çarşı, pansiyon kullanımları ile kıyının yakınlığının olması	- Alan içinde alt bölgeler ile kıyı entegrasyonunun olmaması - Alt bölgeler ile bağlantının belirsizliği - Toplu taşıma noktalarının yetersizliği
Okunabilirlik		- Kıyı etkisini azaltan faktörlerin oluşu - Sadece yayalar tarafından kullanılan yollarda olumsuz koşulların oluşu - Sahil ve Azmak kenarında suyun algısının kesintiye uğraması - Kıyı Alanının girişinin net algılanmaması

3.3.2 Kullanım ve Aktiviteler

Kıyı şeridinde bulunan kullanım türleri ve aktiviteler iki ayrı grupta ele alınarak kıyı kullanımının yoğunlaştığı alanlar ve aktiviteler olarak tercih edilen alanlar incelenecektir.

3.3.2.1 Arazi Kullanımı; Alanda su kenarı olması sebebi ile yeme içme mekânları, cafeler, konaklama türleri ve restoranlar çoğunluktadır. 1980 dönemine uzanan konut tipi yapıların da olduğu alanda son yıllarda artan günübirlik gezi tekne alanında bulunmaktadır. Alanda azmak kenarında büyük ölçüde sazlık alan mevcut olup azmağın çevresini yarı yarıya kapladığı görülmektedir. Azmağın diğer tarafında bulunan Gökova Ovası da yine aynı şekilde sazlıkla çevrelenmiş durumdadır.

Kıyıya yakın çevrede herhangi resmi yapı bulunmamaktadır. Otopark olarak kullanılan alanlar iki adet olup otopark düzenlemeleri bulunmamaktadır. Alışveriş yapısı olarak küçük ölçekli hediyelik eşya ve günlük ihtiyaçlara yönelik market türü yapılar mevcuttur. Çocuklara yönelik oyun alanlarının bulunmadığı kıyı şeridinde özel işletmelere ait alanlarda da oyun alanları bulunmamaktadır.

Kıyı şeridinde yapı kullanımı yine 1/5000 ölçekli hâlihazır pafta altlık olarak kullanılarak incelenecektir (Şekil 3.15), (Şekil 3.16). Arazi kullanımları tablo olarak incelendiğinde de yoğunluğun konaklama kullanımında olduğu, ikinci olarak konut kullanımı olduğu görülmüştür (Tablo 3.3).

Tablo 3.3 Zemin kat yapı kullanım oranları

Kullanım Türü	Konaklama	Restorant	Cafe	Konut	Ticari	Resmi Yapı	Oyun Alanı
	% 35	% 10	% 21	% 27	% 6	% 1	-

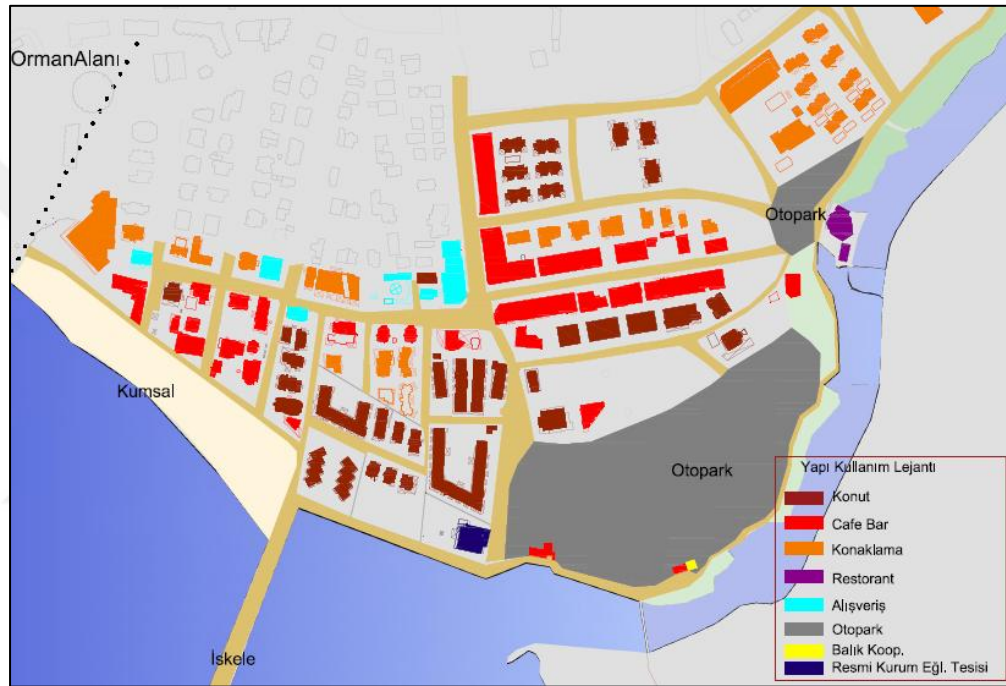
Tablo 3.4 1.Kat yapı kullanım oranları

Kullanım Türü	Konaklama	Restorant	Cafe	Konut	Ticari	Resmi Yapı	Oyun Alanı
	% 61	% 1	% 5	% 32	% 1	-	-

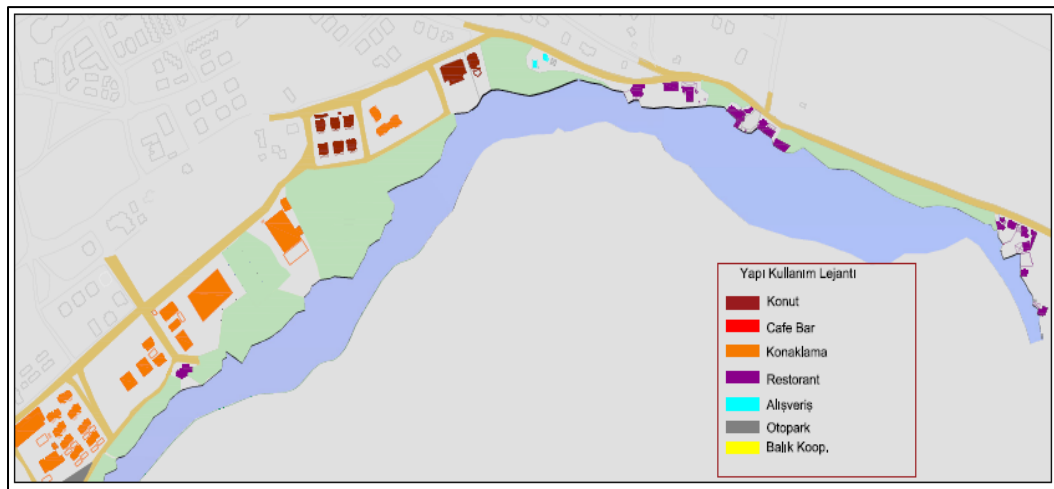
- Konaklama Tesislerinin sahile çok yakın olması sebebi ile tercih edilen kıyı şeridi, plaja ulaşımın kolay olması, denizin Mavi Bayraklı oluşu, aynı anda yeme içme mekânlarına ulaşımında kolay olması gibi sebepler ile ilk sırada yer almaktadır.
- Alanda taze deniz ürünlerinin özellikle 1990'lı yıllarda bol olması bu alanda yeme içme mekânlarının çoğalmasını sağlamıştır. Günümüzde de Akyaka'ya yönelimin olmasını sağlayan başlıca unsurlardandır.
- Plaj civarında ve pansiyon ve apart tipi konaklama tesislerinin zemin katları cafe bar işletmeleri olarak kullanımdadır. Yaz ayları gündüz ve gece hizmet eden mekânlar kış aylarında sadece plaj kenarında hizmet vermektedir.
- Konut kullanımı olarak kıyıda sadece 1980 yıllarında inşa edilen az sayıda yapı bulunmaktadır. Ancak kütleli olarak büyük alan kaplamaktadırlar.
- Alanda iki boş alan otopark olarak kullanılmaktadır. Lütfiye Sakıcı Caddesinin kıyıya ulaştığı noktada ve yaya yolunun kesildiği azmak kenarında araçlar için alan bulunmaktadır. Bunlardan ilki daha çok sahile gelen kullanıcılara hitap ederken diğeri restoranlara gelen kullanıcılar içindir.
- Kıyı şeridinde resmi kurum yapısı ve çocuklar için oyun alanı bulunmamaktadır. Kıyıya en yakın oyun alanı Lütfiye Sakıcı Caddesi üzerindedir.

- Ticari olarak küçük alışveriş ve hediyelik eşya dükkânları mevcuttur. Alanda orta veya büyük ölçekli alışveriş yapıları bulunmamaktadır.

Konaklama ve cafe oranlarının yüksek olmasına ve restoran oranlarının düşük olmasına rağmen arazi kullanımında restoran kullanımının ve bu nedenle kıyının işletmelere bağlı olmaksızın kullanılmadığı, yine sazlık alanlar sebebiyle azmak kıyısının büyük ölçüde kıyı kullanımına kapalı olduğu göz ardı edilmemelidir.



Şekil 3.15 Sahil çevresi zemin kat yapı kullanımları



Şekil 3.16 Azmak çevresi zemin kat yapı kullanımları

3.3.2.2 *Aktiviteler*; Yapı kullanımlarının yanında aktivite olarak bakıldığında kıyı da müsait alan olmasına rağmen plaj voleybolu, kermes, müzik dinletileri gibi etkinliklerin yapılmadığı görülmüştür. Akyaka Sivil Toplum Örgütleri bakımından oldukça aktif bir alandır. Yerleşimin ve kıyının sorunları sürekli güncel olarak değerlendirilmektedir. Bunların yanında kıyıya 1 Km uzaklıkta bulunan Rüzgâr Sörf alanına ulaşım kıyidan sağlanmamaktadır. Son yıllarda ülke ve dünya çapında su sporları organizasyonlarına katılımın olduğu ve çeşitli etkinliklere ev sahipliği yapan kuruluş Akyaka ile birlikte anılmasına rağmen kıyidan kopuk bir oluşum içerisinde. Kıyıda aktivite olarak sadece azmak gezisi yapan küçük tekneler mevcut olup Akyaka yakınında bulunan koylara turlar düzenleyen günübirlik tekneler bulunmaktadır.

Tablo 3.5 Kıyı alanı aktiviteler genel değerlendirmesi

	Olumlu Özellikler	Olumsuz Özellikler
Aktiviteler	• Çeşitli aktiviteler için yeterli alanın bulunması • Azmak üzerinden Rüzgar Sörfü alanına yaya ulaşımının mümkün olması • Sivil Toplum Örgütlerinin çeşitli aktiviteler yapılabilmesi için yönlendirilebilirliği • Alanın tanınır olması sebebi ile kullanıcı profiline yerelin ötesine ulaşması • Azmak çevresinin yürüyüş etkinlikleri açısından uygun olması • Muğla Üniversitesi sebebi ile genç kullanıcı profiline hitap eden plaj voleybolu gibi aktivitelerin oluşturulabilirliği	• Alanda aktivitenin yetersiz olması sebebi ile sadece yaz ayları ve hafta sonları kullanımının olması • Yürüyüş alanlarının başka kullanımlar ile çakışması(hediyeelik eşya, tekneler) • Alanın tek aktivitesi olan azmak gezi teknelerinin oluşturduğu deniz ve görüntü kirliliği • Aktiviteye müsait olan tek alanın otopark olarak kullanılması • Tanımlı yürüyüş alanı bulunmaması • Alanda bankamatik vs gibi kullanıcı gereksinimini sağlayan fonksiyonların bulunmaması

3.3.3 Konfor ve İmaj

Kıyıda konfor ve imaj analiz olarak ele alındığında özellikle kimlik ve estetik, suyun fiziksel yapısı, peyzaj ön plana çıkmaktadır. Akyaka'nın yöresel mimarisinin de su kenarı yerleşim olması kadar ön plana çıkması, tanınırlığının ülke dışına taşması, azmağın en az sahil kullanımı kadar önemli yere sahip olması ve su ve peyzajın birlikteliğinin insan üzerinde yarattığı olumlu etkiler nedenleri ile analiz grupları olarak seçilmiştir.

3.3.3.1 Konfor; Kullanım alanlarının konforlu oluşu kullanıcıların en başta hissetmek istediği güvenlik duygusu ile başlar. Bu anlam ile bakıldığında özellikle sahil kısmında zabıta vs denetimlerin yeterli olmadığı bilinmektedir. Çeşitli hırsızlık vs olaylarda müdahale yetersiz kalmaktadır. Kış aylarında yaşanan ev soygunları alanının güvenilirliğini azaltmaktadır. Su aktiviteleri için kıyıda bulunan cankurtaran kuleleri dışında herhangi güvenlik noktası bulunmamaktadır.

Temizlik ise konforu sağlayan diğer önemli unsurdur. Büyükşehir Belediyesi tarafından denetleme ve çöp temizliklerinin yetersiz kalması nedeniyle teknelerin bulunduğu alanda ve restoranların bulunduğu alanlarda çöp birikimleri olmaktadır. Kumsalın Mavi Bayrak sahibi olmasına rağmen gerekli donatılar ile güncellenmemesi ve denetimlerin yetersizliği ciddi biçimde çevre kirliliğini arttırmaktadır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17 Azmak kıyısı çevre kirliliği

3.3.3.2 *Kimlik ve Estetik*; Akyaka, geleneksel mimari açısından özellikli bir konuma sahiptir. Nail ÇAKIRHAN Evi (Şekil 3.18) ile başlayan mimari Akyaka'nın kıyı yerleşimi olmasının yanında mimari olarak çekim merkezidir. Kimliği oluşturan özellikli mimarisi kıyı alanında incelendiğinde sahil kenarında bulunan cafelerde bozulmaya uğradığı, yalın bir Akyaka mimarisi özelliğini taşımadığı görülmektedir (Şekil 3.19).



Şekil 3.18 1983 Ağa han mimarlık ödüllü, nail çakırhan evi ön görünüş



Şekil 3.19 Akyaka sahil cafeleri görünüm

Sahile yönlendiren yaya yolları ve sahilin arka kısmında kalan sokakta da aynı durum gözlenmiştir. Kimliğin algısını azaltan yapılar çoğunlukla cafe barlarda olup konaklama yapıları yöre mimarisini yansıtan görselliğe daha yakındır. Azmak kenarında bulunan yapılarda ise konaklama yapıları yöre mimarisi ile daha örtüşen bir yapıya sahiptir. Restoran yapıları ve çevresinde de aynı sorun bulunmaktadır.

Yapıların en büyük sorunlarından biri de yazlık bir alan olması sebebi ile kullanılan tente örtüleri ve cephelerde kullanılan görsellerdir. Akyaka mimarisi ile örtüşmeyen kıyı şeridinde bulunan yapıların cepheleri bulundukları konuma göre kimlik ve estetik açıdan daha detaylı incelenebilmesi amacı ile Ek 1’de sunulmuştur.

3.3.3.4 Peyzaj; Akyaka’nın geneline bakıldığında sadece su kenarı olma özelliğine sahip olmadığı, orman alanlarının da oldukça yoğun olduğu görülmektedir. Sahil alanının hemen bitişiğinde yer alan orman alanının dışında azmağın karşısında Gökova Ovası bulunmaktadır.

Ancak sahil şeridi ve azmak kıyı kenarında tanımlanmış peyzaj alanı bulunmamaktadır. Azmak kıyı şeridinde bulunan doğal bitki örtüsü peyzaj düzenlemesinde kullanılmamış ve yer yer suyun erişimini de engelleyecek boyutta bakımsız durumdadır (Şekil 3.20).



Şekil 3.20 Azmak kıyı kenarı bitki örtüsü

Azmak kıyısında bulunan büyük boy ağaçlarda da benzer sorunlar söz konusudur. Suyun rahatlatıcı etkisini destekleyen en önemli konu olan peyzaj, alanda doğal seyrine bırakılmış bitki örtüsü imajına sahiptir. Peyzajın kullanılmadığı azmak kıyı kenarında su kenarları doğal haline bırakılmış ve sadece toprak örtüsüne sahiptir (Şekil 3.21(a)). Çimlendirilmiş bölge veya odak noktası oluşturan herhangi tanımlı alan bulunmamaktadır. Büyük boy ağaç olarak okaliptüs ağacı ve palmiye sıklıkla görülmüştür.

Azmak kıyı kenarına paralel uzanan meyve ağaçları ise özel mülk alanı olup narenciye bahçesi olarak kullanılmaktadır. Gökova Ovasını saran sazlıklar azmağın kıyı kenarında da oldukça yoğun durumdadır (Şekil 3.21 (b)).



Şekil 3.21 (a) Azmak kıyı kenarı ağaçlık alan, (b) Azmak kıyı kenarı sazlık alan

Sahil kıyı kenarında ise doğal bitki örtüsü bulunmamakta ve yaya yolu ile kumsal alanın da palmiyeler bulunmaktadır (Şekil 3.22). İskele kısmında da aynı şekilde iskeleyi ikiye bölen palmiyeler mevcuttur. Sahil kıyı kenarı ağaçlandırma açısından azmak kıyı kenarına nazaran daha tutarlı ve sürekliliği olan bir görünüme sahiptir.



Şekil 3.22 Plaj büyük boy ağaç kullanımı

Kıyı şeridinin iç kısımlarında ise peyzaj bakımından cafe ve alışveriş dükkânları ile konaklama yapılarının kendi imkânları çerçevesinde saksı bitkileri kullandıkları ve küçük ölçekli düzenlemeler yaptıkları görülmüştür

Genel olarak çalışma alanında peyzaj bakımından yerel yönetim veya özel sektör eli ile herhangi bir çalışma yapılmamış, doğal bitki örtüsünün peyzaj ögesi olarak kullanılmadığı tespit edilmiştir.

3.3.3.5 Kent Mobilyaları; Konforu sağlayan diğer önemli başlık kent mobilyalarıdır. Özellikle su kenarında kent mobilyalarının kullanışlılığı, yeterli sayıda bulunması, bulunduğu alanın kimliğini yansıtan bir yapıda olmaları gerekmektedir. Yapılan alan taramasında kent mobilyası olarak, çöp kovaları, aydınlatma elemanları, yönlendirme tabelaları, banklar, yol dubaları ve sahilde tuvalet ve soyunma kabinleri kullanıldığı gözlemlenmiştir.

Azmak kenarında çeşitli boy ve ebatlarda çöp kovaları ile tüm azmak kıyı kenarında sadece iki adet oturma bankı bulunmaktadır. Aydınlatma direği olarak güncelliğini yitirmiş elemanlar kullanılmıştır. Yol dubaları ise yaya ve araç trafiğini bölmek amacı ile kullanılmış plastik ürünler olup trafiğin karışmasına neden olmaktadır (Şekil 3.23).

Sahil kısmında ise tek tip çöp kovaları kullanılmış olup aydınlatma olarak Akyaka genelinde kullanılan tek tip direk aydınlatma elemanları kullanılmıştır. Yönlendirme

tabelaları sadece Lutfiye Sakıcı Caddesinin kıyıya ulaştığı noktada bulunmaktadır. Azmağı veya çevreyi tanıtan herhangi açıklayıcı nitelikte olmadıkları görülmüştür. 500 m’lik plaj boyunca 1 adet tuvalet kabini bulunmaktadır. Ahşap kabin kullanım ömrünü tamamlamış ve bakımsız durumdadır (Şekil 3.24).



Şekil 3.23 Azmak kıyı kenarı kent mobilyaları



Şekil 3.24 Sahil kent mobilyaları

3.3.4 Sosyalleşme

Çalışma alanının geneline bakıldığında kıyı kenarının restoran cafe işletmeleri, özel konut alanları, konaklama yapıları, sazlık alanların yoğunluğu nedeniyle sosyalleşmeyi olumsuz kılmaktadır. Özellikle azmak kenarında bulunan müsait alanlarda da gerekli donanımın olmaması, tanımlı alanların oluşturulmaması kullanıcıları kendi çözümlerini üretmeye sevketmiştir (Şekil 3.25). Bu nedenle karışık bir görüntüye

sebepler olan kullanımlar da söz konusu olmaktadır. Bu kullanım türleri azmağın kirliliğine neden olmaktadır.

Su kenarında sosyalleşebilme imkânının olmaması, kullanıcıları özel işletmeler yolu ile kıyı kullanımına yönlendirmektedir. Kent mobilyaları kapsamında da bahsedildiği gibi su kenarında toplamda iki adet bank bulunması bunun göstergesidir. Çalışma alanının tümünde aktivite olarak sadece yürüyüş yapmaya olanak sağlamaktadır. Sosyalleşmeyi sağlayan unsurlar olarak çeşitli etkinlikler düzenlemek, sadece suyun rahatlatıcı etkisini hissetmek amacıyla su kenarında oturmak gibi basit eylemlerin yapılabilmesi alan bulunmasına rağmen değerlendirilmediği tespit edilmiştir. Değerlendirilmeyen alanlar azmağa kıyısı olan konaklama yapılarının devamı şeklinde kullanılmaktadır (Şekil 3.26).



Şekil 3.25 Azmak kıyı kenarı kullanıcı çözümleri



Şekil 3.26 Azmak kıyı kenarı konaklama yapıları işgal alanları

BÖLÜM DÖRT

AKYAKA KIYI ALANI VE YAKIN ÇEVRESİNE YÖNELİK KENTSEL TASARIM REHBERİ'NİN HAZIRLANMASI

Bu bölümde, Akyaka Kıyı Alanı ve yakın çevresini kapsayan analizler doğrultusunda dört ana başlıkta; Erişim ve Bağlantılar, Kullanım ve Aktiviteler, Konfor ve İmaj, Sosyalleşme konularında Kentsel Tasarım Rehber çalışması yapılacaktır. Yapılacak olan rehber çalışmasında hedefler belirtilerek daha sonra ana başlıklar alt gruplar halinde sunulacaktır.

Genel Hedefler;

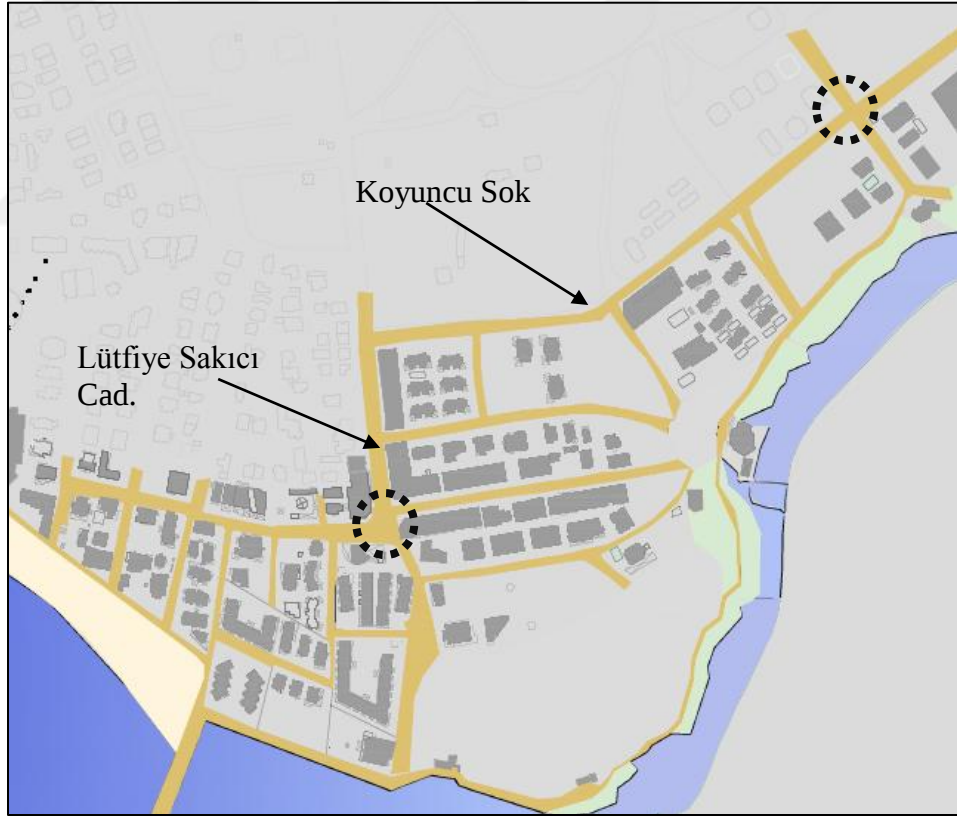
- Öncelikle suya fiziksel erişim problemleri giderilmeli, araçlara ve yayalara yönelik ayrı çözümler üretilmelidir. Fiziksel bağlantının zayıfladığı veya olmadığı noktalarda maksimum olumluluk sağlanmalıdır.
- Araç ve yaya trafiğini mümkün olduğunca ayırıştırarak yaya yollarının daha tanımlı olması sağlanmalıdır.
- Kıyı alanında araç yollarını azaltarak yaya ve bisiklet yolları arttırılmalıdır.
- Otopark alanları tanımlanmalı ve azmak kenarında serbest otopark kullanımları engellenmelidir.
- Azmak kıyısına yeni aktiviteler getirilerek kullanıcılara çeşitlilik sağlanmalıdır.
- Deniz ve azmak kirliliğine neden olan unsurlar engellenmeli, koşullar iyileştirilmelidir.
- Kullanıcıların konforunu sağlayacak önlemler alınmalı ve donatılar sağlanmalıdır.
- Kıyının doğallığını destekler nitelikte peyzaj düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Alanın kimliğini tanımlayan cephe ve yapı elemanları konularında standartlar oluşturulmalıdır.

4.1 Erişim ve Bağlantılar

Kıyı ve yakın çevresinde alan çalışmalarında erişim, kent ve kıyı entegrasyonu, okunabilirlik alt başlıklarında ortaya çıkan sonuçlara göre yaya ve araçlara yönelik düzenlemeler yapılarak genel erişim prensiplerinin belirlenmesi ele alınacaktır.

4.1.1 Kavşaklar

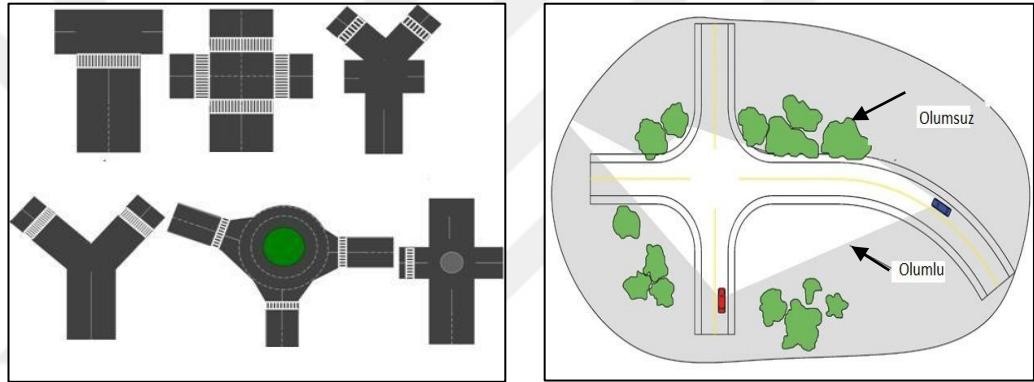
Lütfiye Sakıcı Caddesi'nin kıyıya ulaştığı noktada ve Lütfiye Sakıcı Caddesi'ne bağlanan Koyuncu Sokak üzerinde azmağa ulaşımın en çok kullanıldığı noktada kavşak çözümü yapılmalıdır. Caddeye bağlanan sokakların ve kıyıya varışın tanımlanması ve algılanmasını arttıracak olan kavşak, kaza riskini minimize ederek kullanıcı güvenliğini arttıracaktır.



şekil 4.1 Akyaka sahil kavşak öneri noktaları

Tasarım Özellikleri;

- Kavşak düzenlemesi yol genişlikleri ve eğimli yol yapısı dikkate alınarak yapılmalıdır.
- Kontrollü yaya geçişleri sağlanmalıdır.
- Görüş açısını engelleyen unsurlar olmamalıdır.
- Özellikle yaz aylarında yaşanan problemleri gidermek amacıyla trafik ışığı gibi donatılar eklenmelidir.

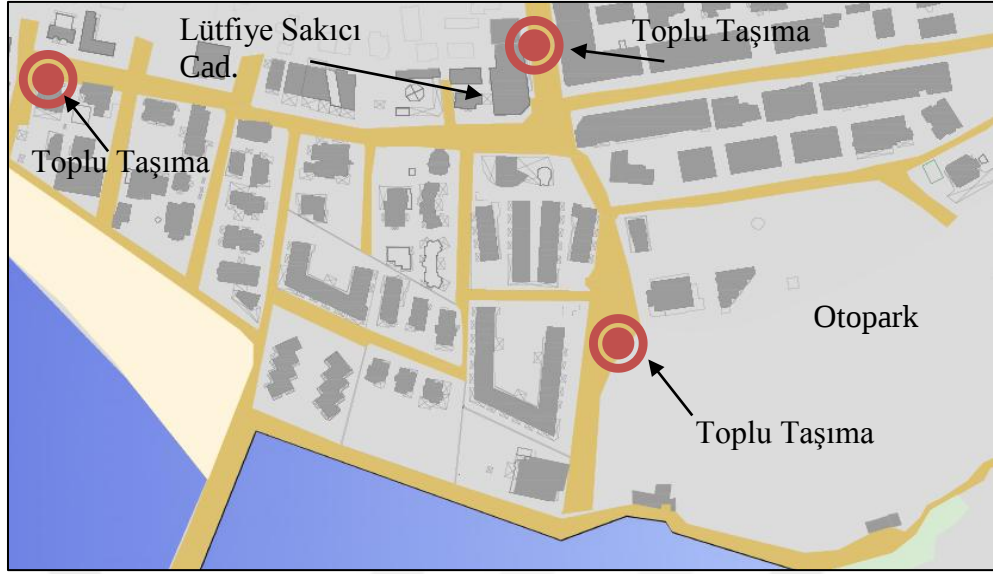


Şekil 4.2 (a) Kavşak önerileri, (b) Kavşak görüş açısı

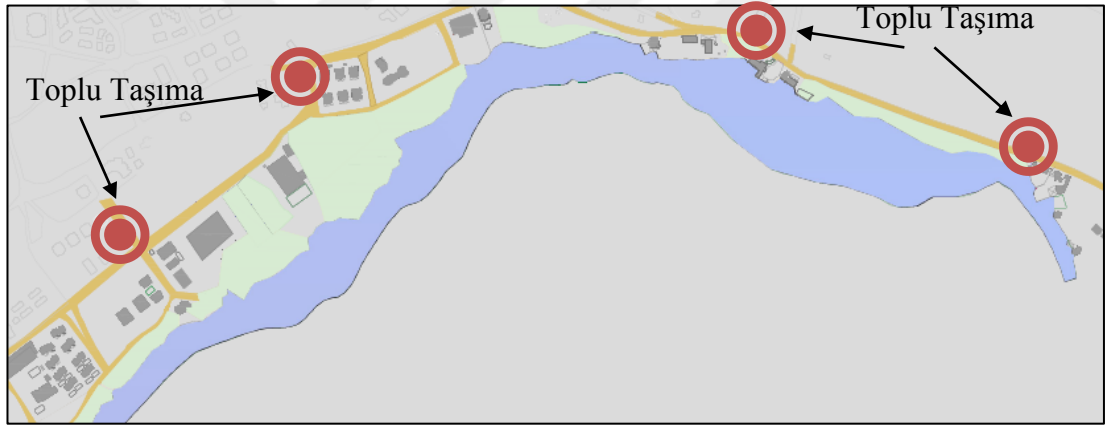
4.1.2 Toplu Taşıma Bekleme Noktaları

Kıyıda özel araç kullanımı yerine kullanıcıyı toplu taşımaya yönlendirmek ve yaya yollarını daha kullanışlı hale getirebilmek amacı ile toplu taşıma noktaları kıyı alanında değerlendirilmelidir.

Azmak kıyısında yayaların yoğun olduğu noktalarda yine suya fiziksel erişim düşünülerek toplu taşıma güzergâhı oluşturulmalıdır. Sahil ve azmak arasında ring yapan küçük araçlar kullanılmalıdır.



Şekil 4.3 Akyaka sahil toplu taşıma öneri noktası

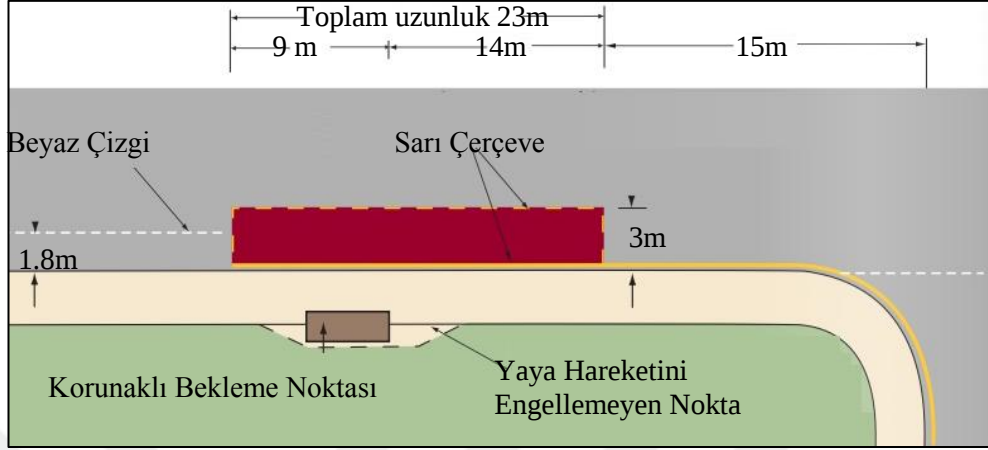


Şekil 4.4 Akyaka azmak toplu taşıma öneri noktası

Tasarım Özellikleri;

- Toplu taşıma bekleme Noktaları arasında en fazla 400 m olmalıdır.
- Kıyıya en yakın nokta ve kıyı giriş alanlarında kullanıcının iç kısma ulaşımı düşünülmelidir.
- Toplu taşıma güzergâhında özel araç beklemeleri azaltılmalıdır.
- Sefer saatleri yaz aylarında çoğaltılarak kullanıcı toplu taşımaya yönlendirilmelidir.

- Bekleme Noktaları yaya kullanımını aksatmamalıdır. Korunaklı olmalıdır. Toplu taşıma kavşak noktasına en az 15 m uzaklıkta olmalıdır.



Şekil 4.5 Toplu taşıma bekleme noktası

4.1.3 Yaya ve Bisiklet Yolları

Kıyı alanında yaya yollarının araç trafiği ile karışıklığının giderilmesi, sadece yaya kullanımı olan yolların artırılması gerekmektedir. Azmak kenarında yaya yoluna araç trafiğinin dâhil olduğu noktada araç trafiği engellenmelidir. Sahil kısmında sadece yayaların kullandığı yollarda kıyıda bulunan işletmelerin ihtiyaçları nedeniyle belli saatlerde kullanımı düşünülmelidir.

Tasarım Özellikleri;

- Yaya Yollarında sürekliliğin sağlanması ve olumsuz koşulların iyileştirilmesi, okunabilir bir erişim sağlanmalıdır. Bu amaçla sahilde bulunan yaya yolunun genişletilmesi veya yeni sahil yolu eklenmesi. Azmak kıyısında da aynı şekilde belli alanlarda yaya yolunun genişletilmesi gerekmektedir.
- Yaya ve bisiklet yolları zemin kaplamaları uzun ömürlü ve yayalaştırılmış yolları tanımlayan, süreklilik etkisi oluşturan ürünler seçilmelidir.

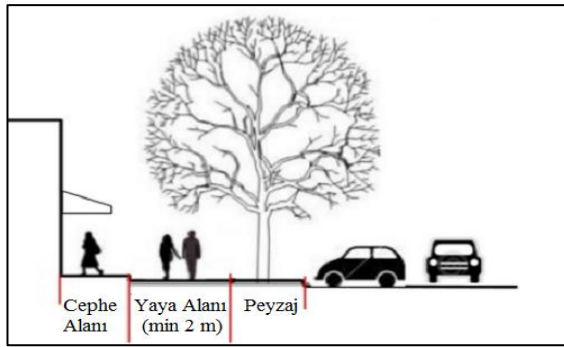


Şekil 4.6 Yayalaştırılmış yollar zemin kaplama türleri



Şekil 4.7 (a) Sahil yaya yolu, (b) Azmak yaya yolu

- İskele güzergâhına açılan yolun araç kullanımına kapatılması ancak teknelerin ihtiyaçları için günlük belirli zaman dilimlerinde geçiş ve süreli beklemeye izin verilmesi düşünülmelidir.
- Toplu taşıma ve otopark noktasından kıyıya sadece yayalara açık yolun olmalı ve otoparkın üst kısmında kalan Karanfil Sokak'ta sadece yaya kullanımı olmalıdır.
- Lütfiye Sakıcı Caddesi başta olmak üzere diğer sokaklarda da araç ve yaya trafiğini birbirinden ayrılmalıdır.



Şekil 4.8 Yaya ve araç trafiği

- Kıyının araç trafiği sorununu çözmek ve kullanıcıları bisiklet kullanımına yönlendirmek amacı ile bisiklet yolları oluşturulmalıdır.
- Bisiklet park alanları oluşturulmalıdır. Kavşak düzenlemelerinde bisiklet kullanımına dikkat edilmelidir.



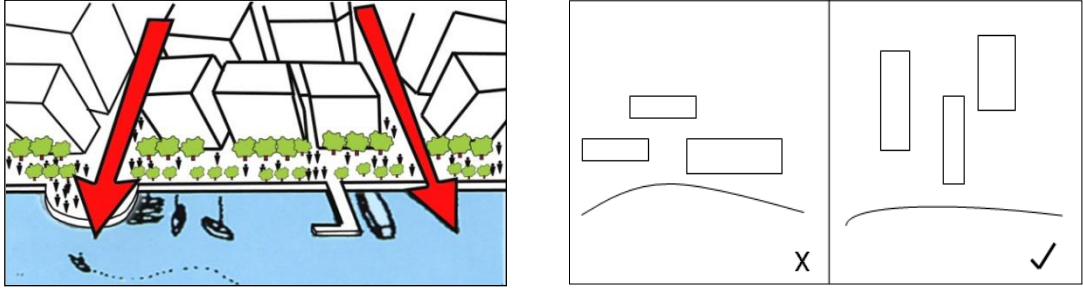
Şekil 4.9 (a) Yaya ve bisiklet yolu, (b) Bisiklet park alanı

4.1.4 Suya Fiziksel ve Görsel Erişim

Çalışma alanı geleninde yapılaşmamış alan bulunmamaktadır. Ancak bahçe veya nitelikli yeşil alan kapsamında olan alanlarda yapılaşmaya açılması durumunda suya fiziksel ve görsel erişim dikkate alınarak çalışmalar yapılmalıdır.

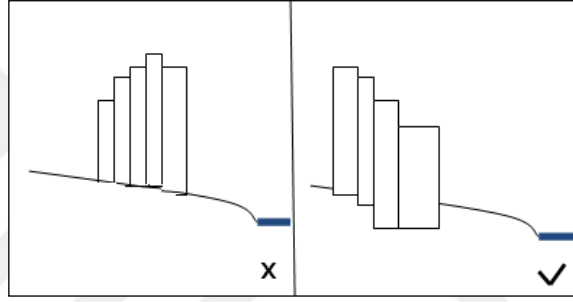
Tasarım Özellikleri;

- Yeni yapılacak olan binalarda suya paralel değil dik açılı kütleler kullanılarak suya erişim sağlanmalıdır.
- Görüntü koridorları oluşturacak şekilde bina oturumları düzenlenmelidir.
- Suyun yarattığı meltem etkisinden kıyı gerisinde kalan yerleşim alanlarının faydalanabileceği tasarımlar yapılmalıdır.
- Kıyı alanı ve suya bağlantılar fiziksel ve görsel anlamda güçlü olması, okunabilir olması sağlanmalıdır.



Şekil 4.10 Suya fiziksel ve görsel erişim

- Yapılaşma kat adetleri de kıyı alanından geride kalan yerleşim alanının da maksimum yararlanabileceği nitelikte olmalıdır. Çalışma alanında bulunan eğim dikkate alınmalı, yapılaşmalar eğimin doğal yapısına uygun olmalıdır.



Şekil 4.11 Suya fiziksel ve görsel erişim 2

4.2 Kullanım ve Aktiviteler

Kıyıda bulunan yapı kullanımlarının incelenmesi sonucunda ortaya çıkan oranlara göre ve azmak kenarında bulunan tanımsız alanın tamamen otopark alanı olarak kullanımı nedeni ile boş alanın farklı kullanımları barındıran tanımlı bir alana dönüşmesi ve azmak kıyısında bulunan teknelerin bulunduğu alanın iyileştirilmesi üzerine içerik oluşturulmuştur.

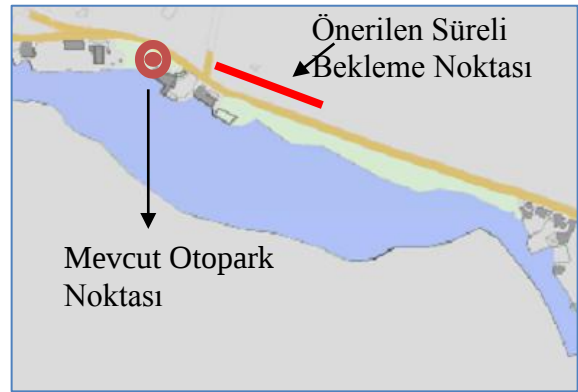
4.2.1 Otopark Alanları

Günübirlik kullanıcıların özel araç tercih etmesi durumunda alanda tanımlı otopark alanının bulunması gerekmektedir. Azmak kıyısında bulunan boş alanın tamamen otopark alanı olarak kullanılmasının yerine belli bir alanda çözülmesi diğer kullanımlara alan sağlayacak ve kıyının okunabilirliğine katkıda bulunacaktır. Otopark düzenlemeleri restoranların olduğu alanda ve azmağın denize ulaştığı noktada

yapılmalıdır. Ancak restoranlar bölgesinde azmak kıyısında otopark kullanımları engellenmeli ve başka bir alanda otopark düzenlemesi yapılmalıdır.

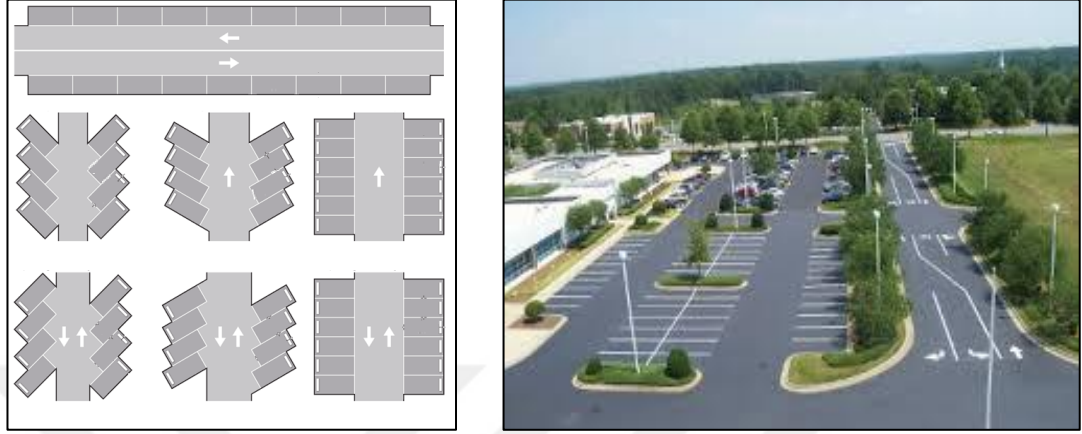
Tasarım Özellikleri;

- Otopark alanlarını tanımlı hale getirmek ve kıyı kullanımını otoparktan azmağa ve sahile doğru dağılmasını sağlamak
- Azmak kıyısında 15000 m² lik boş alanda yaz aylarının yoğunluğu düşünülerek alan belirlenmelidir.
- Otopark giriş ve çıkışları ayrı olmalı ve yaya trafiği, toplu taşıma, bisiklet yolları ile çakışmamalıdır.
- Aydınlatma, zemin kaplaması, gerekli yönlendirme tabelaları donatıları bulunmalıdır.
- Kıydan mümkün olduğunca uzak noktada çözümlenerek çevre kirliliği engellenmelidir.
- Restoranların olduğu alanda işletmelerin otopark kapasiteleri düşünülerek, azmak kıyısında otopark kullanımları yerine tek şeritli süreli bekleme noktaları oluşturulmalıdır.



Şekil 4.12 Azmak kıyı alanı mevcut otopark kullanımı ve öneri noktası

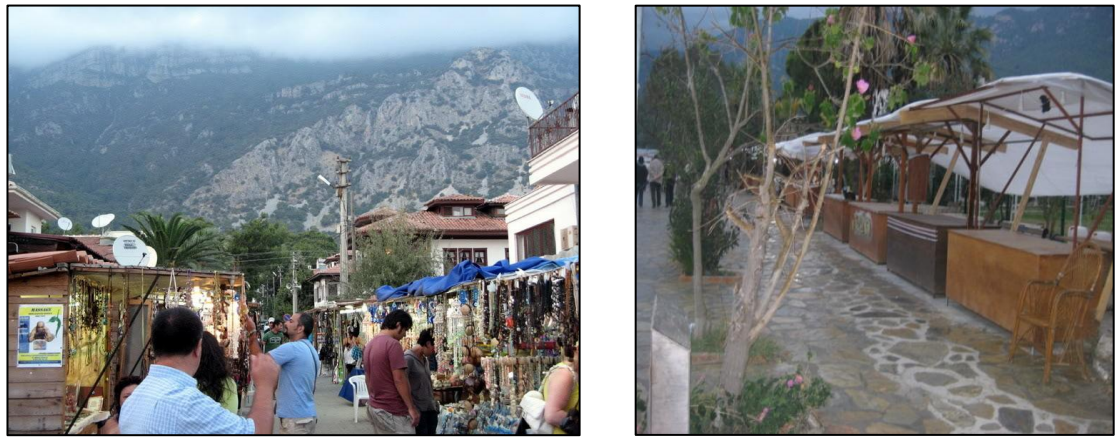
- Otopark alanlarında kullanılacak alanın fiziki yapısı göz önünde bulundurularak düzenlenmelidir. Alanın alt yapısı oluşturulmalı, eğimli alan ise gerekli hafriyat çalışmaları yapılarak sadece su birikmesini engelleyecek eğime izin verilmelidir.



Şekil 4.13 Otopark önerileri

4.2.2 Küçük Ölçekli Pazar Alanı

Konaklama kullanımının ve günübirlik kullanımın yoğun olması nedeniyle kıyıda yörenin sahip olduğu bal, narenciye gibi tatları sunan küçük ölçekli yöre pazarı hem yerel kullanıcılara hem de yurtdışından gelen turistlere farklı bir deneyimler sunabilir ve yerliler için kazanç imkânı sunabileceği düşünülmelidir.



Şekil 4.14 Hediyelik eşya stantları

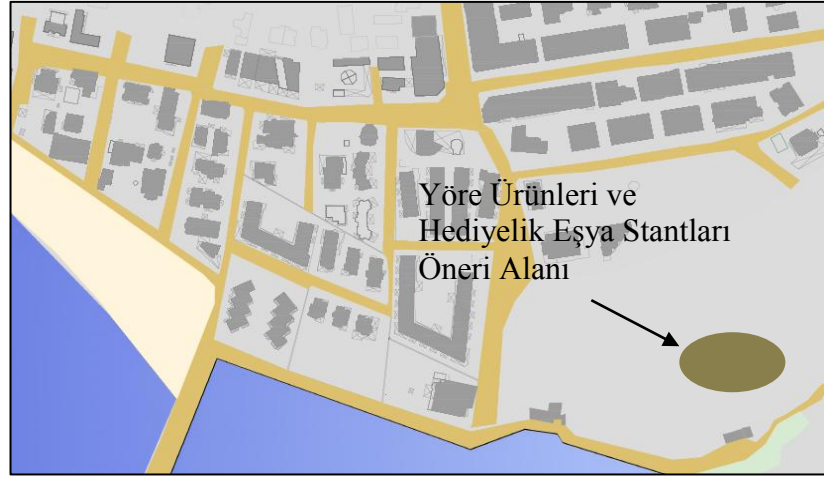
Tasarım Özellikleri;

- Yöre pazarı ve hediyelik eşya stantları kıyı alanında yaya ve bisiklet yollarının kullanımını engellemeyecek şekilde düzenlenmelidir.
- Ölçek olarak mevcut hediyelik eşya stant adetlerini kapsayacak ve yöre ürünleri stantları kıyının küçük bir alan olması göz önünde bulundurularak hediyelik eşya stant sayısını geçmeyecek oranda düşünülmelidir.
- Küçük bir sahil pazar alanı dokusu yaratılması amacı ile zemin kaplaması, aydınlatma, alt yapı donatıları bulunan tanımlı bir alan oluşturulmalı ve mevsimsel faktörler düşünülerek yine güncel ve uzun ömürlü örtü sistemi ile korunmalıdır.
- Stantlarda güncel malzeme seçimleri yapılmalı, kıyının doğal dokusunu bozmayacak görsellikte olmalıdır.



Şekil 4.15 Stant ve alan tipi önerisi

- Alan seçimi otopark olarak kullanılan boş arazi de düşünülerek yeni aktivite alanı oluşturulabilir, kullanım yoğunluğunu sahilden azmağa doğru çekerek aktivitelerde süreklilik sağlanabilir ve sahilde ki farklı kullanım türlerinin tek bir noktada birikmesi engellenebilir.

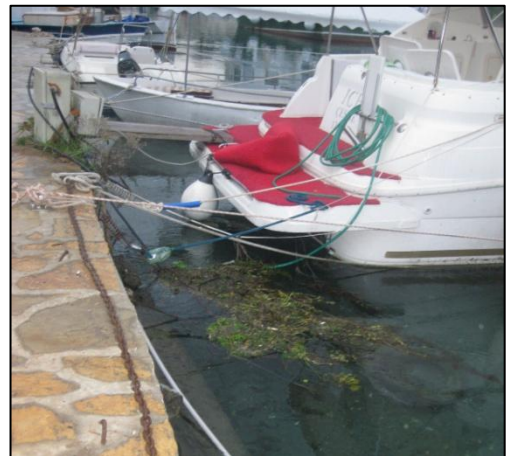


Şekil 4.16 Alan öneri noktası

4.2.3 Azmak Kıyı Şeridi

Kıyı şeridi kullanımlarında gününbirlik tekne yanaşma yerinin oluşturduğu olumsuz koşullar ve azmak kıyısının yürüyüş parkuru olarak düzenlenmesine yönelik içerik oluşturulmuştur.

Gezi Tekneleri Yanaşma Noktaları; Azmağa yönelik kısa gezinti tekneleri ve Akyaka çevresi gününbirlik tur tekneleri iskeleyle paralel ve yaya yoluna paralel olarak konumlanmıştır. Teknelerin bulunduğu alanda bakımsız koşulların giderilmesi ve tekne kullanıcıları için gerekli donatıların sağlanması gerekmektedir.



Şekil 4.17 Tekne yanaşma noktası

Tasarım Özellikleri;

- Tekneler direkt yaya yoluna bağlanmamalı iskeleye bağlı ara platformlar oluşturulmalıdır. İskeleye bağlantının olması kullanıcı sirkülasyonunu arttırarak atıl durumda ki iskeleyi canlandıracaktır.



Şekil 4.18 Tekne yanaşma noktası önerilen nokta

- Yapılacak olan yeni platformlar da aydınlatma, yangın söndürme, atıklar, temiz su bağlantıları gibi donatılar düzenlenmelidir.
- Tekne denetlemeleri sıklaştırılmalı, tekne kullanıcıları çevre kirliliği üzerine güncel eğitimler ile bilinçlendirilmelidir.
- İskele üzerinde küçük ölçekli kabinler ile tekne kullanıcılarının ihtiyacı olan kapalı alanlar sağlanmalıdır.



Şekil 4.19 Önerilen tekne yanaşma ara platformları

Azmak Kıyısı Yürüyüş Parkuru; Çalışma alanında yürüyüş yapılan yaya yollarını sürekli bir güzergah oluşturarak tanımlı bir yürüyüş parkuru oluşturulması, azmak kıyısından kullanıcıların kesintisiz şekilde yararlanmasını sağlamak amacı ile düşünülmelidir. Azmak boyunca sadece gezi teknesi ile azmağın tamamı görülebilmektedir. Yürüyüş parkuru ile kullanıcılar azmağın tümünü deneyimleyebilecektir.

Tasarım Özellikleri;

- Yürüyüş parkuru kıyı yaya yollarına bağlantılı olmalı, kullanıcılara kolay erişim sunmalıdır.
- Gökova Ovası kısmında yürüyüş parkuru ahşap platformlar yolu ile sağlanarak kıyı doğallığını bozmayacak hem de alanın ekolojik dengesine zarar vermeyerek kullanıcılara farklı bir deneyim sunacaktır.



Şekil 4.20 Azmak kıyısı yürüyüş platform önerisi

- Azmak boyunca uzanan yürüyüş parkuru sağlamak amacı ile özel mülkiyet ve özel işletmeler nedeniyle erişimin aksadığı noktalarda Gökova Ovası tarafına gezi teknelerinin ebatları düşünülerek oluşturulmuş yaya köprüleri ile geçiş sağlanmalıdır.
- Yürüyüş parkuru kullanıcıya patika hissini verecek niteliklerde olmalıdır. Ancak konforu sağlayan donatılar bulunmalı, azmağı seyretmeye olanak tanınmalıdır.



Şekil 4.21 Azmak kıyısı yürüyüş güzergâhı

4.3 Konfor ve İmaj

Çalışma alanında konfor ve imajı oluşturan rehberi kıyının bakım ve yönetimini, yapılarda cephe kaplamaları ve yapı elemanları, peyzaj düzenlemeleri, kent mobilyaları olarak dört grupta ele alınacaktır.

4.3.1 Kıyı Bakım ve Yönetimi

Yaz aylarında artan yoğunluk nedeni ile sahil ve azmak kıyısında çevre kirliliği büyük sorun oluşturmaktadır. Kış aylarında yoğunluğun azalması ile birlikte güvenlik sorunları oluşmaktadır. Dolayısı ile yıl boyunca sürekli bir denetleme gerektiği ortaya çıkmaktadır.

- Çevre kirliliğine yönelik sürekli bir eylem planı yapılmalıdır.

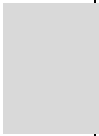
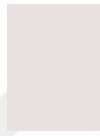
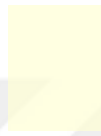
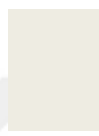
- Yerel Yönetimlerin ve Sivil Toplum Örgütleri'nin katkıları sağlanarak güvenliği ve kirliliği denetleyen bir birim oluşturulmalı veya mevcutta ki denetlemelerin daha aktif olması sağlanmalıdır.
- Azmak ve Deniz suyu kirlilik analizlerinin devamlılığı sağlanmalı ve çıkan sonuçlara göre önlemler alınmalıdır.
- Kıyı bakım ve yönetim biriminin kıyı alanında yaz ve kış aylarında hizmet verebileceği koşullar sağlanmalı, yönetim birimine ait bir ofis bulunmalıdır.

4.3.2 Cephe Kaplamaları ve Yapı Elemanları

Sahil kıyısında ve azmak kıyısında yapılan cephe analizlerinde cephe kaplamaları ve yapı elemanlarında büyük farklılıklar olduğu dolayısı ile Akyaka geleneksel mimarisini yansıtacak, alanın kimliğini destekleyen standartların getirilmesi gerektiği görülmüştür. Bununla birlikte estetik olarak kıyının algılanmasını engelleyen kıyının doğallığı ile örtüşmeyen uygulamalarda da önlemler alınmalıdır.

Tasarım Özellikleri;

- Kıyı kenarının doğallığını yansıtan ve Akyaka geleneksel mimarisini temsil eden cephe kaplamaları ve yapı elemanları seçilmelidir.
- Seçilen cephe kaplamaları ve yapı elemanları standartları gerekli sertifikalara sahip ürünler ve mevsimsel faktörler düşünülerek kullanıcının konforunu sağlayan nitelikte olmalıdır.
- Belirtilen ürünler cephe silüetinde kimliği destekleyecek nitelikte olmalı bütünlük oluşturmaktadır.
- Renk, doku ve ebatlar olarak gruplandırılarak özel işletmelere tercih imkânı sunulmalıdır.

Cephe Kaplaması ve Yapı Elemanları							
Cephe Kaplaması	Doğal Taş						
		Limra Taşı Beyaz		Limra Taşı Bej		Traverten	
	Sıva + Boya						
		Beyaz	Koyu Bej	Bej	Krem	Açık Gri	Antrasit
Yapı Elemanları	Kapı Pencere Ahşap						
		Ceviz Kaplama		Maun Kaplama		İroko Kaplama	
	Çatı + Baca						
		Alaturka Kiremit			Geleneksel Muğla Bacası		
	Sundurma Ve Balkon						

Şekil 4.22 Cephe kaplaması ve yapı elemanları

- Sahil cafelerine ait açık mekân uygulamalarında da özellikle örtü sistemleri şekil renk doku olarak cephe silüetine uygun olmalıdır. Açık mekân uygulamaları mümkün olduğunca manzaradan faydalanabilir nitelikte ve sahil ile bağdaşan yapıda olmalıdır. İklimsel olarak yaz ve kış aylarının ılıman geçtiği alanda basit örtü sistemleri kullanılmalı ve cephe silüetinde netlik sağlanmalıdır.



Şekil 4.23 Öneri açık mekân türleri

- Cephelerde bulunan görsellerde de belli standartlar getirilmeli cephe silüetinde süreklilik oluşturacak nitelikte olmalıdır. Alışveriş dükkânlarında cephelerde bulunan görseller ve tente sistemi bütünlük arz etmelidir.



Şekil 4.24 Öneri alışveriş dükkânları tabela sistemleri

- Çatı örtü sistemlerinde çatı eğimi %33, kapı pencere yapı elemanlarının cepheye oranı $\frac{1}{2}$ olmalıdır.
- Yapıların bahçe duvarları yasal sınır olan 90 cm'yi geçmemelidir.

- Özel Çevre Koruma Bölgesi 1/1000 uygulama imar plan hükümleri dikkate alınarak uygulama yapılmalıdır.
- Kıyı kenarında bulunan özel işletmelerde belirtilen standartlara uymayan cephe kaplamaları, yapı elamanları ve açık mekân uygulamalarının ivedilikle belirtilen standartlara uymaları sağlanmalıdır.



Şekil 4.25 (a) Cephe analiz no: 6, (b) Cephe analiz no: 2

4.3.3 Peyzaj Düzenlemeleri

Kıyı alanı genelinde doğal bitki örtüsünün hâkim olduğu peyzaj düzenlemesinin yapıldığı alan olmadığı tespit edilerek farklı alanlar için tasarım özellikleri belirlenmiştir. Azmak kıyısı ve sahilde kullanım ve aktivitelere göre, erişimde de yolları tanımlayacak şekilde düzenlemeler yapılmalıdır.

Tasarım Özellikleri;

- Azmak kıyısı peyzaj düzenlemelerinde suyun rahatlatıcı etkisini destekleyen ve azmağın algısını arttıran peyzaj alanları oluşturulmalıdır.



Şekil 4.26 Azmak kıyısı peyzaj önerisi

- Sahil kısmında kullanılan palmye ağaçları aynı boy ve simetrik aralıklar ile tekrar düzenlenmeli ve plaj algısı güçlendirilmelidir. Yaya yolu ikiye bölen peyzaj yapısı değiştirilerek kumsal ve yapılar arasında koridor etkisi oluşturan düzenleme yapılmalıdır.
- Sık dikilmiş bitkiler, yaya ve araç yolları arasında separatör görevi üstlenerek hem yaya güvenliğini sağlaması hem de sokaklar da tanımlayıcı etki yaratması için kullanılmalıdır.



Şekil 4.27 Yaya ve araç yolu peyzaj düzenlemesi

- Ardışık olarak sıralanmış farklı işlev ve karaktere sahip olan yapıların hissettirdiği karmaşık görünüm etkisi, aynı tip bitki türleri ile azaltılabilir.
- Alanda kullanılacak olan bitki türleri alanın ekolojik verilerine göre seçilmelidir. Periyodik bakımlarının yapılması için kıyı yönetiminde birim oluşturulmalıdır.
- Araç trafiğinin olduğu sokaklarda egzoz gazına dayanıklı bitki türleri seçilmelidir.

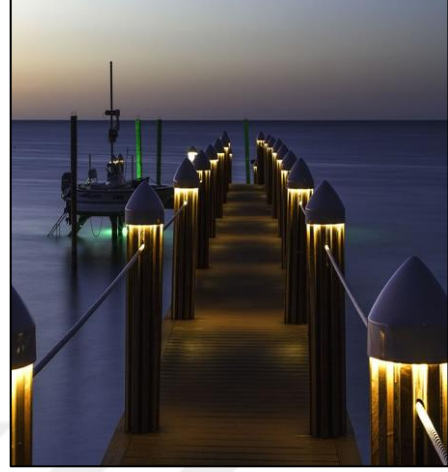
4.3.4 Kent Mobilyaları

Mevcut kullanımda ki kent mobilyalarının konforu sağlayan ve kıyı kimliğini yansıtan nitelikte olmadığı görülerek aydınlatma, çöp kovası, oturma elemanları, plaj donatıları, dubalar, yönlendirme tabelaları ele alınmıştır.

Tasarım Özellikleri;

- Seçilecek olan aydınlatma elemanları büyük boy ağaçlar ile çakışmayacak ve gerekli aydınlatmayı sağlayacak konfor aralığında düzenlenmelidir. Aydınlatma

elemanları çalışma alanının mevsim koşullarına uygun olmalıdır. Uygulanacağı alana göre boy seçimi yapılmalıdır.



Şekil 4.28 Aydınlatma elemanı öneri uygulamalar

- Çöp kovaları aynı tip ve boyutta tüm kıyıda uygulanmalıdır. Çalışma alanının doğal yapısına uygun, toplama aracının giremeyeceği yaya yolları nedeni ile küçük ebatlarda tercih edilmelidir. Sahil ve azmak kıyısında belli sayıda atık toplama amaçlı daha büyük ürünler seçilmelidir.



Şekil 4.29 Çöp kovası ve atık toplama elemanı

- Oturma elemanları ergonomik ve kıyı iklimine dayanıklı ürün gruplarından seçilmelidir. Özellikle azmak kıyısında sayı arttırılarak kullanıcı konforu sağlanmalıdır.



Şekil 4.30 Oturma elemanı

- Sahilde bulunan duş ve soyunma kabinleri sayı olarak arttırılmalı ve sahil algısına uygun ürün seçilmelidir. Soyunma kabinleri iç ölçüleri ve duş zemin kaplaması konforu sağlayacak nitelikte olmalıdır.



Şekil 4.31 Soyunma kabini ve duş elemanları

- Yollarda kullanılan dubalar çalışma alanında görsel algıyı engellemeyecek nitelikte ve kullanıcıların konforunu sağlayacak nitelikte olmalıdır. Dubalar araç geçişinin engellenebileceği aralıklar ile düzenlenmelidir.



Şekil 4.32 Duba elemanları

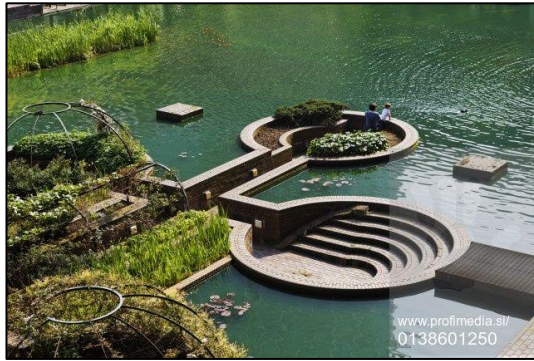
- Yönlendirme tabelası sahil ve azmak kısmında içerdikleri aktiviteleri ve gerekli bilgileri açıklar nitelikte ve doğal ortama uyum sağlayacak meteryallerden seçilmelidir.

4.4 Sosyalleşme

Özel işletmelerin özellikle azmak kıyısında yarattığı işgal nedeni ile kullanıcıların sosyalleşebileceği alanlar bulunmamaktadır. Bu nedenle kıyıda sosyalleşmeye yönelik alanlar oluşturulmalıdır.

Tasarım Özellikleri;

- Kıyıda serbest zaman geçirebilmeyi sağlar nitelikte alanlar oluşturulmalıdır.
- Güvenlik duygusunu oluşturabilecek aydınlatma elemanı gibi donatılar sağlanmalıdır.
- Kullanıcıların özel işletme yoluyla suya erişim sorununu gidererek özgür hissetmelerini sağlar nitelikte olmalıdır.
- Oturma elemanı, çöp kovası gibi konforu sağlayan kent mobilyaları kullanılmalıdır.
- Kullanıcıların kendini özel hissedebilecekleri aynı zamanda doğaya saygı duymalarını sağlayan, kıyı ile bütünleşen alanlar oluşturulmalıdır.



Şekil 4.33 Sosyalleşme alanları

BÖLÜM BEŞ

SONUÇLAR

Kıyı alanlarının vazgeçilmez yerleşim tercihi olması, planlama ve tasarlama disiplinlerini sürekli yeni çözümler üretmeye ve bu çözümlerin sürdürülebilir nitelikte olmasını sağlamaya yönlendirmiştir. İnsanoğlunun devamlı şekilde daha iyiyi hedeflerken bulunduğu çevreye verdiği zararlardan en çok etkilenen bölgeler olan kıyılarda bu sorunu engellemek ve düzenlemek ise yine planlama ve tasarlama disiplinlerinin görevi olmuştur.

Ülkemizin, daha önce de bahsettiğimiz gibi 3 tarafının denizler ile çevrili olması kıyı yerleşimleri konusunda daha titiz değerlendirme ve çalışmalar yapılmasını gerektirmektedir. Kıyıların kentleşme ile birlikte tek bir başlık oluşturmaları ise konuyu daha detaylı ele almayı vazgeçilmez kılmaktadır.

Kentsel tasarım rehberleri ise bir alanın biçimlendirilmesinde veya korunmasında, uygulama araçları içerisinde uygulanabilirliği en anlaşılır nitelikte olan yöntemlerdendir. Kentlerin ve kıyıların gittikçe karmaşık bir hal aldığı günümüzde, kentsel tasarım rehberlerinin dili, avrupa başta olmak üzere birçok ülkede de kabul görmüştür.

Örnek alan üzerinde yapılan çalışma neticesinde genel olarak kullanıcıların konforunun sağlanması, erişim olanaklarının iyileştirilmesi, aktivite seçeneklerinin genişletilmesi ve sosyalleşmelerini sağlayan olanaklarının oluşturulma gereklilikleri ortaya çıkmaktadır.

Erişim olanakları konusunda kıyı alanlarında yayalaştırılmış yolların daha aktif olması gerekliliği, sürekliliği olan ve kıyıda bulunan özel işletmeler nedeni ile suya erişimin kısıtlanmasının önlenmesi veya en aza indirgenmesi vurgulanmıştır.

Kamusal alan kullanımlarında tanımlanmamış alanların kullanıcı inisiyatifine bırakılmaması ve tanımlı hale getirerek kullanıcıyı yönlendirmek, çeşitli aktivitelerin alan içerisinde tek bir noktada çakışmasını önlemek ve alanın fiziki ve doğal

koşullarına uygun farklı aktiviteler ile kullanıcılara çeşitli deneyimler sunmanın önemi aktarılmıştır.

Kıyı alanlarında kamusal alan kullanımının mevsime göre değişiklik göstermesi, yaz aylarında kullanımın yoğunluğundan kaynaklanan temizlik ve bakımın önemi ve kış aylarında ise güvenlik ve emniyetin önemi artmaktadır. Yapılan çalışmada örnek alanın kullanım konforunu sağlayan koşulların bulunmadığı görülerek iyileştirilmesini sağlayacak öneriler belirtilmiştir.

Çalışma alanının geleneksel mimari özelliğinin kıyıda bulunan özel işletmelerin yapı cephelerinde bozulduğu, kimlik algısını oluşturan cephe kaplamaları ve yapı elemanlarının dışında birçok farklı malzeme kullanıldığı gerekçesi ile belirli standartlar rehberde belirtilerek rehberde kimlik ve estetik algısının sürekliliği sağlanmıştır.

Sosyalleşebilmeyi sağlayan alanda odak noktası oluşturabilecek alanlar yaratılarak kıyı kullanımının, su ile olan ilişkinin dolaylı olarak değil direkt sağlanabilmesi amacıyla öneriler sunulmuştur.

Kıyı alanlarının yanlış kullanımlar sebebi ile ekolojik dengelerinin de bozulması ve kullanıcıları doğru olan kullanıma yönlendirerek çevre kirliliğinin önüne geçilmesi gerekliliği hazırlanan rehberde en önemli unsurdur. Bu doğrultuda rehberler oluşturulmalı ve kullanıcının kamusal alan bilinci arttırılmalıdır.

KAYNAKLAR

Abulnour, A. (2012). *User-friendly waterfronts: a dialogue of responsiveness and placemaking*. 1st International Conference on Architecture & Urban Design, Proceedings.

Akyaka , (b.t). 4 Ekim 2015.
http://www.akyaka.org/akyaka/pics_akyaka_new/akyaka_v_suden.jpg. b.t akyaka, 2015.

Alexandria Waterfront Small Area Plan, (2012). City of Alexandria Department of Planning and Zonning, USA.

An Agency within the Department for Regional Development, (2005). *Bus stop design guide*. 20 Ekim 2015.
<https://www.yumpu.com/en/document/view/4561692/bus-stop-design-guide>

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

Bilsel, A. ve Bilsel, G., Türkoğlu, K., Erkal, F., ve Kaplan, H. (1992). *Kent planlamada değişen öncelikler ve kentsel tasarım*. II. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu 21-23 Mayıs 1992, Mimar Sinan Üniversitesi Oditoryumu, İstanbul, Sempozyum Bildirileri Kitabı içinde (1-15). İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası.

Çubuk, M. (2009). *Kamu politikaları ve kentsel politikalar*. 13 Şubat 2015, <http://www.planlama.org/index.php/component/content/article/58-planlamaorg-yazlar/prof-dr-mehmet-cubuk/716-kamu-politikalar-ve-kentsel-politikalar-n-e-hircilik-uygulamalarinda-anahtar-rolue-ve-duenyadaki-gelimelerden-tuerkiye-gerceine-bak?show all=&start=4>.

Delhi Development Authority, New Delhi Guidelines Adopted: (2009). Revision 1: Nov 2010 *Uttipeec street design giudeiunes*. 15 Ekim 2015. <http://www.slideshare.net/UTTIPECworks/uttipec-street-design-guidelines>

Budds, D. (2013). *Chicago's Green Mile*, 7 Kasım 2015. <http://www.dwell.com/interviews/article/chicagos-green-mile#1>

Fisher, B. (2004). *Waterfront Design*. In: ULI-the Urban Land Institution, Editor, Remaking the Urban Waterfront, ULI-the Urban Land Institution, Washington, D.C.

Gospodini, A. (2001). Urban waterfront redevelopment in Greek cities. *Cities*, 18 (5), 285-295.

Hacıoğlu, E. (2010). *Tarihi çevrede yasal düzenlemelerin mimari tasarım üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi (İstanbul Tarihi Yarımada örneği)*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Institute of Transportation Engineers, (b.t). *Parking and access management*. 10 Kasım 2015. https://www.pacebus.com/guidelines/06d_parking_&_access.asp

İdyma'dan Gökova Akyaka'ya, (b.t). 15 Mayıs 2015, <http://www.akyaka.org/akyaka/idima/idima.htm>.

Kaplan, H., Bayraktar, N, Tekel, A., Çalgüner, T., ve Yalçiner, Ö. (2003). Kentsel tasarım süreci ve yöntemine ilişkin bir alan çalışması; Çeşme-Dalyan yerleşiminde yeni bir yöntem denemesi. *Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimimarlık Fakültesi Dergisi*, 18 (2), 1-15.

Koç, H. (2000). *Yaşanabilir çevreler arayışında tasarım politikalarının yeri, kentsel tasarım çevreye çok disiplinli bir yaklaşım aracı*. 12 Kasım 2015, <http://www.mmfdg.gazi.edu.tr/article/view/1061000247/106100021>.

Lang, J. (1996). *Implementing urban design in america: project types and methodological implications*, *Journal of Urban Design*, Vol. 1.

Lang, J. (2005). *Urban design: a typology of procedures and products illustrated with over 50 case studies*, UK.

Lang, S., (2012). *Striving for sustainability on the urban waterfront: the case of newtown creek*, In: J.N. Desena, T. Shortell, Editors, *The World in Brooklyn: Gentrification, Immigration, and Ethnic Politics in a Global City*, published by Lexington Books.

Locklin, L., (1999). P. A. Program (Ed.), *Public access: action plan* California Coastal Commission, USA.

North coast urban design guidelines, (b.t). 12 Haziran 2015, <http://www.planning.nsw.gov.au/north-coast-urban-design-guidelines>.

Nottingham city centre urban design guide, (b.t). 12 Haziran 2015, <http://nottinghamcity.gov.uk/CHttpHandler.ashx?id=7138&p=0>.

Planlama ve proje faaliyetleri, (b.t). 12 Haziran 2015, <http://www.csb.gov.tr/gm/tabiati/index.php?Sayfa=sayfahtml&Id=964>.

River management society, (2013). *Guidelines for assessing, designing and building launch sites for carry-in watercraft*. 4 Kasım 2015, <http://www.slideshare.net/rshimoda2014/prepare-to-launch-guidelines-for-accessing-designing-and-building-launch-sites-for-carryin-watercraft>

Samur, İ.Z. (2007). *Örnek alan Eminönü-Sirkeci’de kentsel tasarım rehberi hazırlanması*. Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

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

T.C İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Tarihi Çevre Koruma Müdürlüğü tanıtım albümü, (2006). 12 Haziran2015,<http://www.ibb.gov.tr/enus/organization/birimler/tarihicevrekorumamd/documents/album.pdf>.

Tiesdelli, S. ve Öç, T. (2009). *İngiltere’de kentsel tasarım ve gelişmesi*. 12 Haziran2015,http://www.sehirplanlama.org/index.php?option=com_kunena&func=view&catid=10&id=730&Itemid=36.

Urban design guidelines, (b.t). 13 Şubat 2015, http://www.pland.gov.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/full/ch11/ch11_text.htm

Vardar, A. (2005). Nazım plandan nesir projelere. *Planlama Dergisi*, 3, 20-32.

Yazıcı, E. (2007). *Özel çevre koruma bölgelerinde turizm baskısı ve Datça – Bozburun Özel Çevre Koruma Bölgesi için turizm yönetim planı önerisi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

EKLER

Cephe Analiz No :1	
Yapı İşlevi Zemin Kat :Turizm	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 880 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Kıyıda bulunan turizm tesisine ait olan yapı sahil yaya yolundadır. Büyük boy bitkiler nedeni ile cephenin sadece çatı örtüsü ve ahşap sundurması görülmektedir. Parsel sınırı çekme mesafesi 5m'dir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Kiremit Örtü +Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 2	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 290 m2+ 75m2 açık alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Kayrak Taş	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Açık mekân örtü sistemi ve kayrak taş cephe kaplaması karmaşık görüntüye neden olmaktadır. Açık mekân zemin kaplaması kayrak taştır. Parsel sınırı çekme mesafesi yoktur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr.	
Tente ve Sundurma: Branda Örtü+Demir Ayaklar	

Cephe Analiz No: 3	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 47 m2+ 100 m2 açık alan	Notlar:
Cephe Kaplaması:-	-47 m2'lik yapının cephesi branda ile çevrelenmiş açık mekân nedeni ile görülememektedir. Açık mekân zemin kaplaması seramik karodur. Parsel sınırı çekme mesafesi yoktur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Şeffaf Branda	
Tente ve Sundurma: Shingle Örtü+ Ahşap Ayaklar	

Cephe Analiz No: 4	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 200 m2+ 95m2 açık alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Açık mekân zemin kaplaması ahşaptır. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Katlanır Cam	
Tente ve Sundurma: Shingle Örtü+ Kayrak Kapl. Ayaklar	

Cephe Analiz No :5	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe Bar	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 180 m2+ 120m2 açık alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya/ Ahşap Kons.	- Cephe kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Açık mekân zemin kaplaması travertindir. Parsel sınırı çekme mesafesi 5m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Katlanır Cam	
Tente ve Sundurma: Shingle Örtü+ Ahşap Ayaklar	

Cephe Analiz No: 6	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 90 m2+ 125 m2 açık alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: -	- Yapı cephesi açık mekân nedeni ile görülememektedir. Açık mekân zemin kaplaması seramik karodur. Parsel sınırı çekme mesafesi 5m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğrama	
Tente ve Sundurma: Kiremit Örtü+ Ahşap Ayaklar	

Cephe Analiz No: 7	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konut	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 122 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı $\frac{1}{2}$ 'dir. Parsel sınırı çekme mesafesi 5m'dir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma:-	

Cephe Analiz No: 8	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 80 m2+ 78m2 açık alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı $\frac{2}{3}$ 'tür. Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Açık mekân zemin kaplaması travertendir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap	
Tente ve Sundurma: Kiremit Örtü +Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 9	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konut	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 171 m2x 2 Adet Blok	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephe kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'tür. Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Yapının yıkım kararı mevcuttur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr.	
Tente ve Sundurma: -	

Cephe Analiz No: 10	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konut	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 65 m2x 3 Adet Villa	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	- Parsel sınırı çekme mesafesi 5m'dir. Cephe kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 1/2'dir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Kiremit Örtü+ Ahşap Ayaklar	

Cephe Analiz No:11	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Dinlenme Tes.	
Yapı İşlevi 1. Kat:-	
	
Taban Alanı: 140 m2+ 145m2 açık alan	
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	Notlar: - Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'tür. Açık mekân zemin kayrak taşıdır.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr.	
Tente ve Sundurma: Branda Örtü+ Demir Ayaklar	

Cephe Analiz No: 12	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konut	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 700 m2	
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	Notlar: - Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 1/2'dir. Yapının yıkım kararı mevcuttur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğrama	
Tente ve Sundurma:	

Cephe Analiz No: 13	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konut	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 164 m2	
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	Notlar: - Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı $\frac{1}{2}$'dir. Yapının yıkım kararı mevcuttur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr.	
Tente ve Sundurma:	

Cephe Analiz No: 14	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konut	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 155 m2	
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	Notlar: Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı $\frac{1}{2}$'dir. Çatı katı verandası yasal olmayıp cepheye karmaşık görünüm vermektedir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğ.	
Tente ve Sundurma:	

Cephe Analiz No: 15	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Bar	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konaklama	
	
Taban Alanı: 135 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı $\frac{1}{2}$ 'dir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğ.	
Tente ve Sundurma: Branda Tente	

Cephe Analiz No: 16	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 192 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya/Taş K.	- Parsel sınırı çekme mesafesi 3 m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir. Yapı cephesi zemin katta açık mekân nedeni ile görülememektedir. Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı $\frac{2}{3}$ oranını geçmektedir. Yapıda kalkan duvarlar ahşap kaplanmış olup karmaşık görünüme neden olmaktadır.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğ.	
Tente ve Sundurma: Ahşap Örtü+ Şeffaf Branda	

Cephe Analiz No: 17/1	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Alışveriş	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 144 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı zemin katta 2/3'ü geçmektedir. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir. Görseller ve tabelalar nedeni ile karmaşık görünüme sahiptir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr./..	
Tente ve Sundurma: Shingle Sundurma/..	

Cephe Analiz No: 17/2	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Kuaför	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 135 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı zemin katta 2/3'ü geçmektedir. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir. Çeşitli yapı elemanları nedeniyle karmaşık görünüme sahiptir. Kimliğe uymayan unsurlar mevcuttur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr./..	
Tente ve Sundurma: Kiremit Örtü/ Branda Tente	

Cephe Analiz No: 17/3	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Alışveriş	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konaklama	
	
Taban Alanı: 135 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephe kapı pencere elemanlarının cepheye oranı zemin katta 2/3'ü geçmektedir. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir. Görseller ve tabelalar nedeni ile karmaşık görünüme sahiptir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr.	
Tente ve Sundurma: Branda Tente	

Cephe Analiz No: 17/4	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Alışveriş	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konut	
	
Taban Alanı: 192 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	- Cephe kapı pencere elemanlarının cepheye oranı zemin katta 2/3'ü geçmektedir. Ancak simetrik cephe yapısı net bir görünüm sağlamaktadır. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr.	
Tente ve Sundurma: Branda Tente	

Cephe Analiz No: 18	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konaklama	
	
Taban Alanı: 350 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı zemin katta 2/3'ü geçmektedir. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir. 1.katta yapı elemanlarının cepheye oranı 1/2 olması ve tabela yoğunluğu olmaması, ahşap yapı elemanları nedenleri ile kimliği yansıtmaktadır.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğ.	
Tente ve Sundurma: Shingle Sundurma	

Cephe Analiz No: 19	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Alışveriş	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konaklama	
	
Taban Alanı: 572 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı zemin katta 2/3'ü geçmektedir. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir. 1. Kat yapı elemanları ve simetrik cephe yapısı ile net bir görünüme sahiptir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğr. + Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma:	

Cephe Analiz No: 20	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 102 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva+Beyaz Boya/ Kayrak Taş Kaplama, Klinker Tuğla Kaplama	- Cephe kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Parsel sınırı çekme mesafesi 3m'dir. Ancak parsel sınırı çekme mesafesi hissedilmemektedir. Farklı yapı elemanları ve kaplama türlerine sahip olması nedeni ile kimliği yansıtmamaktadır.
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğ.	
Tente ve Sundurma: Shingle Örtü	

Cephe Analiz No: 21	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 91 m2 + 80 m2 Açık Alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Ahşap	- Cephe kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yıkım kararı mevcuttur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Shingle Örtü+Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 22	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat :-	
	
Taban Alanı: 102 m2 + 72 m2 Açık Alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Ahşap	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yıkım kararı mevcuttur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Branda Tente	

Cephe Analiz No: 23	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Cafe	
Yapı İşlevi 1. Kat: -	
	
Taban Alanı: 120 m2 + 50 m2 Açık Alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Ahşap	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yapının büyük bölümü branda ile kaplanmıştır. Yıkım kararı mevcuttur.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Branda Örtü+Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 24	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Restoran	
Yapı İşlevi 1. Kat:-	Notlar: - Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3 ü geçmektedir.
	
Taban Alanı: : 145 m2 + 141 m2 Açık Alan	
Cephe Kaplaması: Ahşap	
Yapı Elemanları Malzemesi: Pvc Doğ.	
Tente ve Sundurma: Ahşap Örtü+Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 25	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konaklama	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konaklama	Notlar: - Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yapı elemanlarının ahşap olması ve simetrik cephe yapısı ile net bir görünüme sahiptir.
	
Taban Alanı: 162 m2 x 8 Blok	
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma:	

Cephe Analiz No: 26	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konaklama	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konaklama	
	
Taban Alanı: 185 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yapı elemanlarının ahşap olması ve simetrik cephe yapısı ile net bir görünüme sahiptir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma:	

Cephe Analiz No: 27	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Restoran	
Yapı İşlevi 1. Kat: -	
	
Taban Alanı: 152 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yapı elemanlarının ahşap olması ve simetrik cephe yapısı ile net bir görünüme sahiptir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Kiremit Örtü+ Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 28	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Konaklama	
Yapı İşlevi 1. Kat: Konaklama	
	
Taban Alanı: 322 m2	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Cephede ahşap yapı elemanları, doğal taş kaplama ve giydirme cephe olması nedeni ile karmaşık bir görünüme sahiptir. Giydirmeye cephe kimliğe uygun olmayan görüntü oluşturmaktadır.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr. + Giydirmeye Cephe	
Tente ve Sundurma:	

Cephe Analiz No:29	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Restoran	
Yapı İşlevi 1. Kat: -	
	
Taban Alanı: 102 m2 + 89 m2 Açık Alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yapı elemanlarının ahşap olması ve simetrik cephe yapısı ile net bir görünüme sahiptir. Ancak ahşap doğrama renkleri kimliğe uymamaktadır.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Ahşap Örtü+ Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 30	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Restoran	
Yapı İşlevi 1. Kat : -	
	
Taban Alanı: 135 m2 + 122 m2 Açık Alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Ahşap	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yapı elemanlarının ahşap olması ve simetrik cephe yapısı ile net bir görünüme sahiptir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma: Kiremit Örtü+ Ahşap Ayak	

Cephe Analiz No: 31	
Yapı İşlevi Zemin Kat: Restoran	
Yapı İşlevi 1. Kat : -	
	
Taban Alanı: 122 m2 + 145 m2 Açık Alan	Notlar:
Cephe Kaplaması: Sıva + Beyaz Boya/Taş Kapl.	- Cephede kapı pencere elemanlarının cepheye oranı 2/3'ü geçmektedir. Yapı elemanlarının ahşap olmasına rağmen taş kaplama cephe ve yapısal özellikleri nedeni ile kimliğe aykırı özelliklere sahiptir.
Yapı Elemanları Malzemesi: Ahşap Doğr.	
Tente ve Sundurma:	