



**BURSA KIYILARI MİMARİ KİMLİĞİNİN
İNCELENMESİ VE İYİLEŞTİRME ÖNERİLERİ:
MUDANYA VE GEMLİK**

Elif BULUT



T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BURSA KIYILARI MİMARİ KİMLİĞİNİN İNCELENMESİ VE İYİLEŞTİRME
ÖNERİLERİ: MUDANYA VE GEMLİK**

Elif BULUT

Prof. Dr. Murat TAŞ
(Danışman)

YÜKSEK LİSANS
MİMARLIK ANABİLİM DALI

BURSA – 2019

TEZ ONAYI

Elif BULUT tarafından hazırlanan “BURSA KIYILARI MİMARİ KİMLİĞİNİN İNCELENMESİ VE İYİLEŞTİRME ÖNERİLERİ: MUDANYA VE GEMLİK” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği/~~oy çokluğu~~ ile Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS** olarak kabul edilmiştir.

Danışman : Prof. Dr. Murat TAŞ

Başkan : Prof. Dr. Murat TAŞ
Bursa Uludağ Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
Mimarlık Anabilim Dalı
<https://orcid.org/0000-0001-6152-5650>

İmza 

Üye : Prof. Dr. Nilüfer TAŞ
Bursa Uludağ Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
Mimarlık Anabilim Dalı
<https://orcid.org/0000-0002-3627-2011>

İmza 

Üye : Doç. Dr. Gül ATANUR
Bursa Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi,
Peyzaj Tasarım Anabilim Dalı
<https://orcid.org/0000-0001-7240-8839>

İmza 

Yukarıdaki sonucu onaylarım

Prof. Dr. Hüseyin Aksel Eren
Enstitü Müdürü

.....

U.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

01/08/2019

Elif BULUT

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

BURSA KIYILARI MİMARİ KİMLİĞİNİN İNCELENMESİ VE İYİLEŞTİRME ÖNERİLERİ: MUDANYA VE GEMLİK

Elif BULUT

Bursa Uludağ Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Murat TAŞ

Bursa kıyı alanları, jeopolitik olarak önemli bir konumda yer alması sebebiyle tarihsel süreç boyunca birçok kültüre ev sahipliği yapmıştır. Her bir kültür, ardında kıyı mimarisini etkileyecek eserler bırakmış ve zamanla bölgeye özgü bir kıyı mimari kimliği ortaya çıkmıştır. Denizden kente yaklaşımda; kıyı yapıları, doğal oluşumlar ve tarihi sivil mimari örneklerinin oluşturduğu kıyı silüeti, kent ile ilgili ilk izlenimi yaratmaktadır. Ancak zamanla; dönemin şartları gereği izlenen politikalar, doğal afetler, teknolojik gelişmeler gibi birçok sebeple birlikte kıyı mimari kimliği de değişime uğramıştır.

Bu çalışmada; Bursa'nın tarihsel süreçleri, kıyı alanlarının konumu ve mimari kimlik ile ilişkisi, kıyı bölgelerinde yaşanan kentsel dönüşüm örnekleri; literatür taraması ve alan çalışmaları yöntemleriyle incelenmiştir. Kıyı mimari kimliğini etkileyen parametreler, kıyı silüetinde yer alan yapıların mimari biçimlenişi ve diğer çevre faktörleriyle etkileşimi ortaya konulmuş olup; kıyı mimari kimliğinin iyileştirilmesi konusunda öneriler getirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Kıyı, Bursa, kıyı mimari kimliği, kıyı silüeti

2019, vii + 107 sayfa.

ABSTRACT

MSc Thesis

THE SUGGESTIONS FOR INVESTIGATION AND RESTORATION OF ARCHITECTURAL IDENTITY OF BURSA COASTS: MUDANYA AND GEMLİK

Elif BULUT

Bursa Uludağ University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Architecture

Supervisor: Prof. Dr. Murat TAŞ

Bursa coastal areas have been residential area too many cultures throughout the historical process due to their geopolitical importance. Each culture left behind artifacts that would affect coastal architecture, and over time a coastal architectural identity unique to the region emerged. In the approach from sea to city; coastal silhouette formed by coastal structures, natural formations and historical civil architectural examples create the first impression about the city. However over time the coastal architectural identity has changed with many reasons such as policies, natural disasters and technological developments, which are followed according to the conditions of the period.

In this thesis, historical processes of Bursa, location of coastal areas and relationship with architectural identity, examples of urban transformation in coastal areas are examined with area work and literature survey methods. The parameters affecting coastal architectural identity, the architectural formality of the structures in the coastal skyline and their interaction with other environmental factors have been revealed and suggestions have been made regarding the improvement of the coastal architectural identity.

Key words: Coastal area, Bursa, coastal architectural identity, coastal silhouette

2019, vii + 107 pages.

ÖNSÖZ

Öğrencisi olmaktan mutluluk duyduğum, sahip olduğu bilgi birikimini en etkin şekilde benimle paylaşan, çalışmalarım sırasında beni yönlendiren, destekleyen sayın hocam Prof. Dr. Murat TAŞ'a emeği, anlayışı ve desteği için en içten dileklerle teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek Lisans eğitimim sürecinde ders alma şansı bulduğum sayın hocalarıma, tez çalışmama yorumları ve önerileriyle katkı koyan sayın hocam Prof. Dr. Nilüfer Taş'a teşekkürlerimi sunarım.

Her zaman yanımda olan, bana inanan, güvenen ve sonsuz özverileriyle beni her zaman destekleyen değerli aileme; anneme, babama, kardeşlerime, bu yoğun süreç boyunca anlayışı ve desteği için, eşime teşekkürlerimi sunarım.

Elif BULUT
Mimar
01/08/2019

İÇİNDEKİLER

| | Sayfa |
|--|--------------|
| ÖZET..... | i |
| ABSTRACT..... | ii |
| ÖNSÖZ..... | iii |
| SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ..... | v |
| ŞEKİLLER DİZİNİ..... | vi |
| 1.GİRİŞ..... | 1 |
| 2.MATERYAL VE YÖNTEM..... | 2 |
| 3.BURSA KIYI ALANLARININ KENTSEL VE MİMARİ GELİŞİMİ..... | 3 |
| 3.1. Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi..... | 3 |
| 3.2.Bursa Kıyıları Kentsel ve Mimari Gelişimi..... | 12 |
| 3.2.1.Bursa kıyıları..... | 14 |
| 3.2.2 Mudanya..... | 16 |
| 3.2.3. Gemlik..... | 29 |
| 4.BURSA KIYILARININ MİMARİ KİMLİĞİNİN İYİLEŞTİRİLMESİ..... | 37 |
| 4.1.Kentsel ve Mimari Kimlik..... | 38 |
| 4.2. Kıyı - Mimari Kimlik İlişkisi..... | 40 |
| 4.3. Bursa Kıyılarının Mimari Kimliğinin Sorunları..... | 46 |
| 4.3.1. Mudanya..... | 49 |
| 4.3.2. Mudanya mimari silüetinin yıllara göre değişiminin incelenmesi..... | 60 |
| 4.3.3. Gemlik..... | 63 |
| 4.3.4. Gemlik mimari silüetinin yıllara göre değişiminin incelenmesi..... | 69 |
| 4.4. Türkiye'de ve Dünya'da kıyı mimari kimliği iyileştirme örnekleri..... | 71 |
| 5.SONUÇ VE ÖNERİLER..... | 86 |
| KAYNAKLAR..... | 97 |
| EKLER..... | 100 |
| ÖZGEÇMİŞ..... | 107 |

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

| Kısaltmalar | Açıklama |
|-------------|--------------------------------|
| BKAP | Bütünleşik Kıyı Alanları Planı |



ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

| | |
|--|----|
| Şekil 3.1. Neighbour Haritası..... | 5 |
| Şekil 3.2. 1924 yılında hazırlanmış Löcher Planı | 7 |
| Şekil 3.3. Prost Planı öncesi ve sonrasında Atatürk Caddesi'nin konumu | 8 |
| Şekil 3.4. 1960 yılında hazırlanmış Piccinato Planı..... | 9 |
| Şekil 3.5. Bursa'nın kentsel ve mimari gelişiminin tarihsel süreci..... | 11 |
| Şekil 3.6. Bursa'nın Kıyı Varlığını Gösteren Harita..... | 15 |
| Şekil 3.7. Bursa BKAP kapsamındaki alanda yer alan yerleşim Nüfusları | 15 |
| Şekil 3.8. Mudanya'nın kentsel ve mimari gelişimin tarihsel süreci | 20 |
| Şekil 3.9. Mudanya'nın 1831-1902 yılları arasındaki demografik yapısı..... | 22 |
| Şekil 3.10. Mudanya'nın 1927-2000 yılları arasındaki demografik yapısı | 22 |
| Şekil 3.11. Mudanya'da 1980'li yıllardan sonra artan yapılaşma..... | 23 |
| Şekil 3.12. Izgara plan tipli kıyı yerleşiminden bir görünüm | 24 |
| Şekil 3.13. Organik kent dokusundan bir görünüm | 25 |
| Şekil 3.14. Mudanya Gümrük Binası | 27 |
| Şekil 3.15. Günümüzde otel olarak kullanılan Mudanya Gümrük Binası | 27 |
| Şekil 3.16. Sosyal tesis işlevinde kullanılan Mudanya Gümrük İşletme Binası..... | 28 |
| Şekil 3.17. Antik Kios..... | 30 |
| Şekil 3.18. 19.Yüzyılda Gemlik..... | 31 |
| Şekil 3.19. 1930-2000 Yılları arası kıyı silüetleri ve mekansal gelişme..... | 35 |
| Şekil 3.20. Dönemlere göre Gemlik'in yerleşim alanları | 35 |
| Şekil 3.21. Yalı Konak'ın kıyıdan görünüşü..... | 36 |
| Şekil 3.22. Kıyıda Gemlik Daniş Ekim Öğretmenevi'nin görünüşü | 37 |
| Şekil 4.1. Kentsel kimlik elemanları..... | 38 |
| Şekil 4.2. Kıyı ve alt parçalarının gösterimi | 41 |
| Şekil 4.3. Mudanya dalgakıran örneği | 44 |
| Şekil 4.4. Eski Mudanya Gümrük Binası..... | 45 |
| Şekil 4.5. Yapılı çevre- doğal çevre dağılımı..... | 50 |
| Şekil 4.6. Kıyı silüetindeki yapısal oran algısı..... | 50 |
| Şekil 4.7. Girit Mahallesi'ndeki yapısal oran | 51 |
| Şekil 4.8. Güzelyalı Mahallesi'ndeki yapısal oran | 51 |
| Şekil 4.9. Kıyı silüetindeki kütle-cephe ilişkisi | 52 |
| Şekil 4.10. Sokak yapısının plan üzerindeki doluluk boşluk algısı..... | 53 |
| Şekil 4.11. Sokak yapısının silüette yarattığı doluluk boşluk algısı..... | 53 |
| Şekil 4.12. Ticari fonksiyonlu alanların yarattığı malzeme farklılığı algısı | 54 |
| Şekil 4.13. Geleneksel yapılardaki malzeme kullanımı örneği..... | 55 |
| Şekil 4.14. Kıyıda tarihi yapılar kıyı silüetinde algılanmaktadır | 56 |
| Şekil 4.15. Tarihi yapı- yeni yapı arasındaki farklılıklar | 56 |
| Şekil 4.16. Kıyı silüetindeki gabari algısı | 57 |
| Şekil 4.17. Bir cephesi sokağa, diğer cephesi denize açılan tarihi yapılar..... | 58 |
| Şekil 4.18. Bir girişi sokağa diğer girişi denize açılan bitişik nizam kıyı yapıları | 58 |
| Şekil 4.19. Rekreasyon alanı ve özel alanlar..... | 59 |
| Şekil 4.20. Tarihi yapıların farklı fonksiyonlar ile yeniden işlevlendirilmesi örnekleri | 59 |
| Şekil 4.21. Mudanya kıyısı yeni kıyı düzenlemesi | 60 |
| Şekil 4.22. 1880'li yıllara ait Mudanya kıyı silüeti..... | 61 |
| Şekil 4.23. 1916 Yılında Mudanya İskelesi | 61 |

| | |
|--|----|
| Şekil 4.24. 1960'lı yıllarda Mudanya kıyıları | 62 |
| Şekil 4.25. 1980 Güzelyalı kıyı bölgesi ve ikinci konut yapılaşması | 62 |
| Şekil 4.26. Gemlik kıyılarındaki yapılı çevre- doğal çevre ilişkisi..... | 63 |
| Şekil 4.27. Kıyı ve ardındaki yapılar arasındaki oran | 64 |
| Şekil 4.28. Kütle-cephe organizasyonundaki orana örnek..... | 64 |
| Şekil 4.29. Plan üzerinde sokakların oluşturduğu doluluk boşluk etkisi..... | 65 |
| Şekil 4.30. Kıyıdaki sokakların ve yapıların silüette yarattığı doluluk-boşluk dengesi. 65 | |
| Şekil 4.31. Farklı tipteki Güneş kırıcıların yarattığı görsel algı..... | 66 |
| Şekil 4.32. Tarihi yapılar ve çevredeki diğer yapıların görünümü | 66 |
| Şekil 4.33. Tarihi yapıların kıyı silüetinde algılanma güçlüğü | 67 |
| Şekil 4.34. Farklı gabariye sahip kıyı yapıları | 67 |
| Şekil 4.35. Kıyı silüetinde yer alan bitişik nizam yapılar | 68 |
| Şekil 4.36. Kamusal alan ve özel mülk sınırları | 69 |
| Şekil 4.37. 1930'lu yıllara ait Gemlik kıyı silüeti..... | 69 |
| Şekil 4.38. 1960'lı yıllara ait Gemlik kıyı silüeti..... | 70 |
| Şekil 4.39. 1970-1980 yıllarına ait Gemlik kıyı silüeti..... | 71 |
| Şekil 4.39. Toronto Limanı'nın konumu | 74 |
| Şekil 4.40. Günümüzde Toronto Limanı..... | 74 |
| Şekil 4.41. Port Vell Bölgesi | 76 |
| Şekil 4.42. Dönüşümü öncesi Seka Park kullanım niteliği | 78 |
| Şekil 4.43. Seka Park'ın Dönüşümü sonrası değişen kıyı kimliği | 79 |
| Şekil 4.44. Sanayileşme sonrası dönemde Haliç'in görünümü..... | 80 |
| Şekil 4.45. Günümüzde Haliç kıyılarının görünümü | 82 |
| Şekil 4.46. Proje alanı ve etapları..... | 83 |
| Şekil 5.1. Mudanya'nın mevcut ve öneri kıyı silüeti..... | 91 |
| Şekil 5.2. Gemlik'in mevcut ve öneri kıyı silüeti | 95 |

1.GİRİŞ

Kıyı alanları tarih boyunca süre gelen birincil yerleşim noktaları olmuştur. Coğrafi konumun avantajlarından yararlanmak ve dezavantajlarından korunmak amacıyla kıyı alanlarında çeşitli yapıları çevre elemanları oluşmuştur. Başta; liman, dalgakıran, deniz feneri vb. deniz yapıları olmak üzere, yerleşim ve ticaret amaçlı yapılar zamanla kıyı mimari kimliğini oluşturmaya başlamıştır. Beşeri faktörlerin etkisiyle şekillenen bir kıyı kültürü ve kıyı kimliği anlayışı ortaya çıkmıştır.

Bursa ili kıyıları da tarihte birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, tarihi mirasla dolu alanların yanı sıra; liman faaliyetleri ile endüstri de önemli yer tutmaktadır. Tüm bu faktörlerin etkilediği kıyı kimliği ve dolayısıyla kıyı mimarisi bölge bölge değişmektedir.

Bursa kıyı kimliğinin geçirdiği değişimler, kaybolan kıyı kimliğinin araştırılması, var olan "kıyı kimliği" anlayışının irdelenmesi, yaşanan değişimlerin gerek mimari kimliğe etkisi, gerekse kentleşmeye katkısının araştırılması amaçlanmaktadır. Geçmişten bugüne Bursa kıyılarındaki mimari silüet değişimi, kültürel mirasların devamlılığı, kıyıda yapılaşma fonksiyonunun değişmesi ile kullanıcı tipinin de değişmesi ve bütün bu olguların mimari kimlikte yarattığı değişiklikler sorgulanmaktadır. Bu araştırmalar sonucunda Bursa kıyı mimari kimliğinin iyileştirilmesine katkı koyabilmek için, belirlenen sorunlara öneriler getirmek amaçlanmıştır.

2.MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmanın amacı bağlamında dünyada örnekleri bulunan; kıyayı yeniden canlandırma çalışmaları, kentsel yenileme ve fonksiyon değişikliği, dolgu alan ile yaratılmış yeni fonksiyonlu kıyı entegrasyonları incelenmiş, büyük ölçekte olan yeniden yapılanma stratejileri çerçevesindeki örnekler ele alınmıştır. Bu örnek çalışmalar ile birlikte Türkiye’de uygulanan kıyı çalışmaları ve konu ile ilgili tezler araştırılmıştır. Mevcut kıyı kimliğini araştırmak adına Mudanya ve Gemlik kıyılarında yerinde incelemeler yapılmıştır.

Bursa 115 km’lik deniz kıyı şeridine ek olarak, İznik Gölü ve Uluabat Gölü kıyıları da olmak üzere toplam 277 km’lik kıyı alanına sahip bir kenttir. Tez içeriği Mudanya ve Gemlik kıyı bölgelerinin mimari boyutta incelenmesini kapsamaktadır. Bu bölgelerde yapılması planlanan çalışmalar incelenecek ve kent kimliğine katkı koyulabilecek stratejiler tartışılacaktır. Zamanla kıyının geçirdiği değişimler “mimari kimlik, kıyı silüeti” kavramları üzerinden incelenmiş ancak kıyının jeomorfolojik olarak nasıl etkilendiği konusuna değinilmemiştir.

3.BURSA KIYI ALANLARININ KENTSEL VE MİMARİ GELİŞİMİ

Nüfusun hızlı artışı, dönem şartlarının değişmesi, teknolojinin gelişmesiyle birlikte, her kentte olduğu gibi Bursa kentinde de bir kültür değişimi yaşanmıştır. Dolayısıyla kent kimliğinde önemli bir faktör olan kültür etkisiyle, kent kimliği zaman içerisinde değişime uğramıştır. Aynı zamanda Bursa; Mudanya, Gemlik, Karacabey ilçeleriyle Marmara denizine yaklaşık 115 km. kıyısı olan bir kıyı kentidir. Kıyı alanları, jeopolitik konumları gereği kendine özgü bir kültürü, mimari üslubu bulunan özel alanlardır. Dolayısıyla dünya ve ülke genelinde yaşanan birçok değişim parametrelerinden kıyı alanları da etkilenmiştir. Sanayi alanları, ticari kullanım, kıyı turizmi, ikinci konut etkisi gibi faktörlerle zamanla yeni kıyı kullanım fonksiyonları oluşmuş ve kıyı mimarisi birçok yerde yeniden biçimlenmiştir.

3.1. Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi

Bursa birçok uygarlığın yerleşim noktası olmuş 2200 yıllık geçmişi olan bir kenttir. Eski ismi Prusias ad Olympus olarak bilinen kent, Bithynia Krallığı tarafından kurulmuş, Roma egemenliğini yaşamış ve Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesinden sonra Bizans yönetimine girmiştir. 1326 yılında Osmanlı Devletine katılan Bursa, 1453'te İstanbul'un başkent oluşuna kadar Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmış bir kenttir (Ozgan 2008).

Bursa kentinin geçmiş dönem haritaları incelendiğinde veya gezginler tarafından yapılan çizim ve anlatımlarından, kentin mimari dokusu ve kentsel yapılaşması hakkında bilgi edinilmektedir. Osmanlı topraklarına katıldığı döneme kadar, kent sınırları yalnızca Hisar içi bölgesini kapsamaktadır. Ayrıca kent dokusu günümüzdeki kadar karmaşık bir biçime sahip değildir.

Roma hakimiyetinde kaldığı dönemler ile ilgili belgelerde, kentin silueti ve kente özgü yapılar betimlenmektedir. Bu kaynaklara göre, kent yapıları arasında gymnasium,

hamam, kütüphane, stadyum, hipodrom ve tapınaklar gibi büyük Roma şehirlerinde bulunan önemli yapıların var olduğu bilinmektedir.

Bizans döneminde ise merkezdeki yapıların varlığının sürdüğü ancak fonksiyon değişikliği olduğu, kent yerleşiminin ve dokusunun uzun süre aynı kaldığı bilinmektedir. Bizans dönemiyle ilgili kent yapılarındaki en önemli değişim, günümüzde Orduevi olarak hizmet veren, sarayın yanında yer alan akropolün yapılmasıdır. Bu iç kale Osmanlı döneminde saray olarak kullanılmış ve hükümet merkezi olmuştur.

Bu dönemde kent dokusunda meydana gelen en büyük değişiklik, Türklerin Bursa'ya gelmeleriyle yaşanmıştır. Bölgeyi almak için yapılan saldırılarda, çevre köylerdeki halk sur içine sığınmış, dolayısıyla hızlı nüfus artışı plansız yerleşimi de beraberinde getirmiş ve kentsel doku karmaşık bir hal almıştır (Kaplıanoğlu 2008).

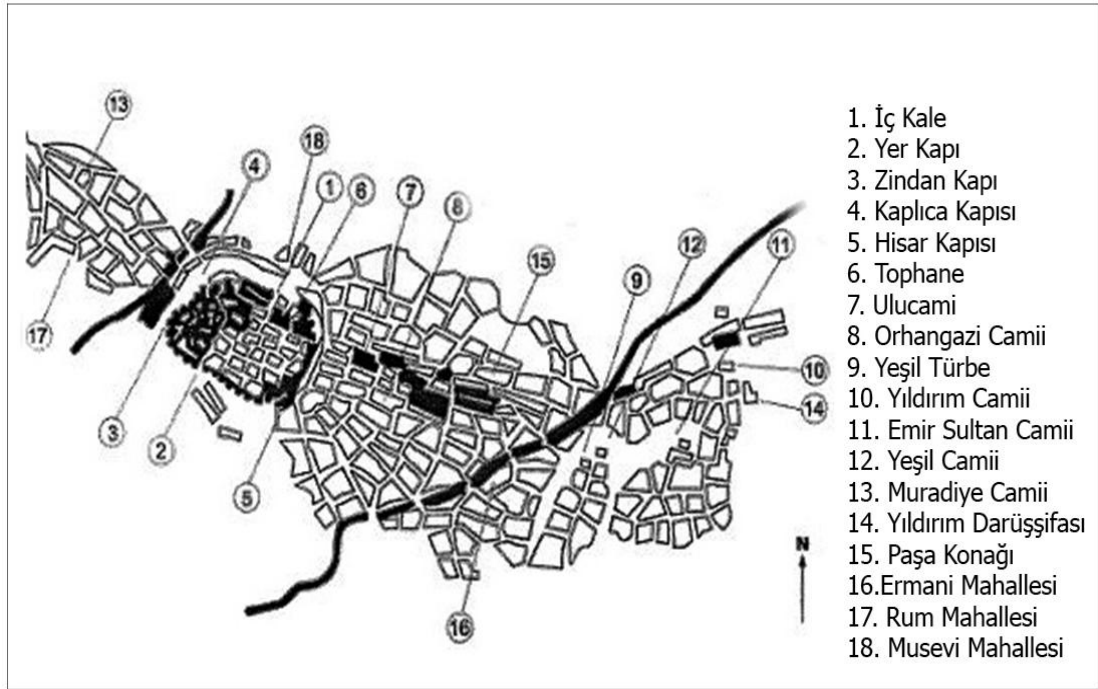
Osmanlı Devleti'nin bölgeye hakim olduğu dönemde ise; Bursa'nın başkentlik döneminde şehre yaptırılan külliye ve çevresinde gelişen konut alanları Osmanlı Dönemi'ndeki Bursa'nın kentleşme modelini ortaya çıkarmıştır. Farklı noktalarda külliye yapım faaliyetleri devam ederken, bölgenin, şehrin merkezi fonksiyonu olmasını sağlayan Orhangazi Külliyesi etrafına yeni yapılaşma oluşmuştur. Artarak devam eden yapılar, bölgeyi güçlendirerek merkez olma özelliğini sağlamlaştırmıştır.

Bursa'nın başkentlik fonksiyonunu kaybetmesine rağmen bu bölgeye verilen değer azalmamıştır. Kozahan ve Pirinçhan gibi önemli ticaret merkezleri yaptırılmış ve gelirleri İstanbul'daki Beyazıt Camii, külliyesi ve medresesi için kullanılmıştır. Dünyanın sayılı ticaret merkezlerinden olan Bursa için; ekonomik potansiyelin devamını sağlamak ve korumak üzere 1502 yılında bir ferman çıkarılmıştır, Bursa'nın önemli bir üretim ve ticaret bölgesi olduğu belgelenmiştir.

Bursa aynı zamanda önemli iki ticaret yolu üzerinde bulunmaktadır. Tebriz- İtalya arasındaki ipek ticareti, Hindistan- Avrupa ülkeleri arasındaki baharat ticareti, İpek ve

Baharat Yolu üzerinde bulunan Bursa kentinden gerçekleşmektedir. Ancak İpek yolu rotasının değişmesi ve küçük atölye ya da evlerde yapılan tekstil ürünlerinin Avrupa’da sanayi üretimiyle rekabete girememesi sebebiyle Bursa için yeni bir yapılaşma konusu ortaya çıkmıştır. Ayrıca Osmanlı Devletinin endüstriye verdiği önemin artması ve birtakım batılılaşma hareketi içine girmesi, Bursa’nın 17.yüzyılın ilk dönemlerindeki ve 19.yüzyılın ortalarındaki durağanlığı etkilemiş ve yeni gelişmelere yol açmıştır (Dostoğlu 2009).

18.yüzyıl ortalarında Bursa kent yerleşimi incelendiğinde ise; Bursa’nın en eski haritası kabul edilen 1767 yılına ait Niebuhr Haritası’na göre, yapılaşmanın Hisar içinde, doğusu ve batısı şeklinde biçimlendiği, özellikle Hisar’ın güney bölgesinde yerleşim olmadığı belirlenmektedir (Şekil 3.1). Kentin doğu ve batı sınırlarını, Yıldırım Külliyesi ve Muradiye Külliyesi’nin belirlediği görülmektedir (Vardar 2008).



Şekil 3.1. Neighbour Haritası (Kaplıanoğlu 2008)

19. yüzyılda Osmanlı’nın Batıya yönelme politikalarıyla birlikte Bursa kent dokusu endüstri kenti niteliklerini taşımaya başlamıştır. Özellikle 19. Yüzyılın ikinci yarısında

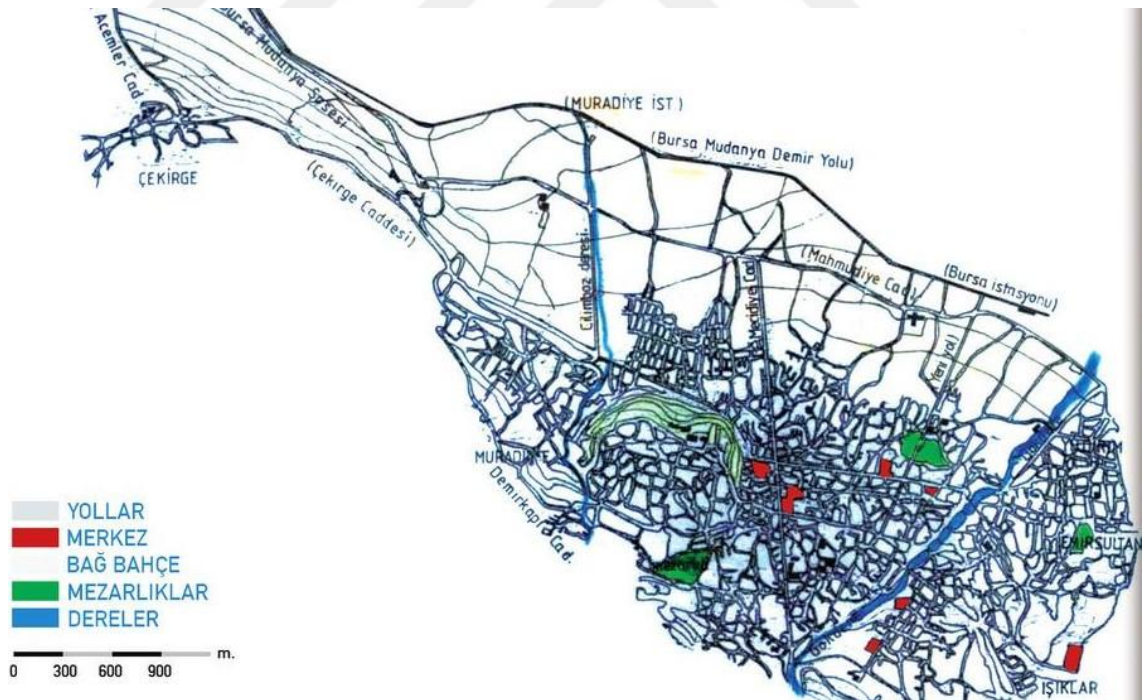
açılan iplik fabrikaları, inşa edilen hastane, belediye ve banka binaları, işlemeye başlayan demiryolu ile kent için fiziksel ve sosyal bir değişim ve gelişim süreci yaşanmıştır. Ayrıca bu dönemde birçok okul açılmış ve bazı okullar Cumhuriyet'ten sonra da eğitim vermeye devam etmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısı, Bursa kentsel gelişimi için önemli adımların atıldığı dönemdir. Bu dönemde Türkiye'nin ilk modern planı olan Suphi Bey haritası çizilmiştir. 1857 Suphi Bey haritasında mevcut kent yapısını değil, olması gereken kent dokusu yer almıştır. Bu haritaya göre konut alanları merkezde ve bahçe içinde yer almaktadır. Kentsel gelişimi etkileyen diğer süreç ise Ahmet Vefik Paşanın vali olarak Bursa'ya atanmasıdır. Kentsel dokunun değişmesinde büyük rolü olan Bursa Valisi Ahmet Vefik Paşa, daha önceki görevlerinde Paris Sefirliği yapmış ve Tanzimat'ın getirdiği reform hareketlerini, kentteki değişimleri tecrübe etmesi sebebiyle, Tanzimat reformlarını Bursa'ya uygulamak üzere görevlendirilmiştir. 1879-1882 yılları arasında valiliği süresince, kaplıca otelleri, tiyatro, hastane, belediye binaları inşa edilmiştir. Ayrıca bu dönemde çıkmaz sokaklar kaldırılmış ve kentin sokakları genişletilmiştir. Bursa'ya göç hareketleri başlayınca göçmenlerin yaşayabilecekleri ızgara plan tipine sahip yeni mahalleler kurulmuştur.

20. yüzyılda ise Bursa, yoğun göç almış ve kent nüfusu yirmi kat büyümüştür. Daha önceden hazırlanmış olan kent planları iki milyon nüfusa yaklaşan kent için yetersiz kalmıştır. Kaçak yapılaşmanın başlamasıyla, imarsız ve yasak alanlarda niteliksiz konutlar inşa edilmiştir. Kentte yaşayan alt gelir grupları ve göçmenler için kent çevresine toplu konutlar inşa edilmiş ancak yaşam biçimi uyum sorunu ve kira ödeme problemleri gibi sebeplerden, toplu konut yapılaşması bir çözüm olmamıştır. Nitelikli apartman bloklarının yapımına 1965'te yürürlüğe giren Kat Mülkiyeti yasasıyla başlanmış; bahçe, otopark gibi gereksinimleri karşılayan, çağın yapım tekniğine uygun, mimari bir üsluba sahip yapılar oluşturulmuştur. Diğer taraftan, bitişik nizam, yalnızca konuta ulaşım için bırakılmış yolu olan, otopark, bahçe gibi ihtiyaçların karşılanmadığı lörcherdar sokak yerleşimlerinde nüfus artışıyla birlikte sosyal imkanlar yetersiz kalmıştır.

1980'li yıllardan sonra otomotiv sektöründeki gelişmelerle birlikte, toplumun üst gelir gruplarının, şehrin karmaşasından uzak, bahçeli ve daha güvenli alanlarda yaşama isteği

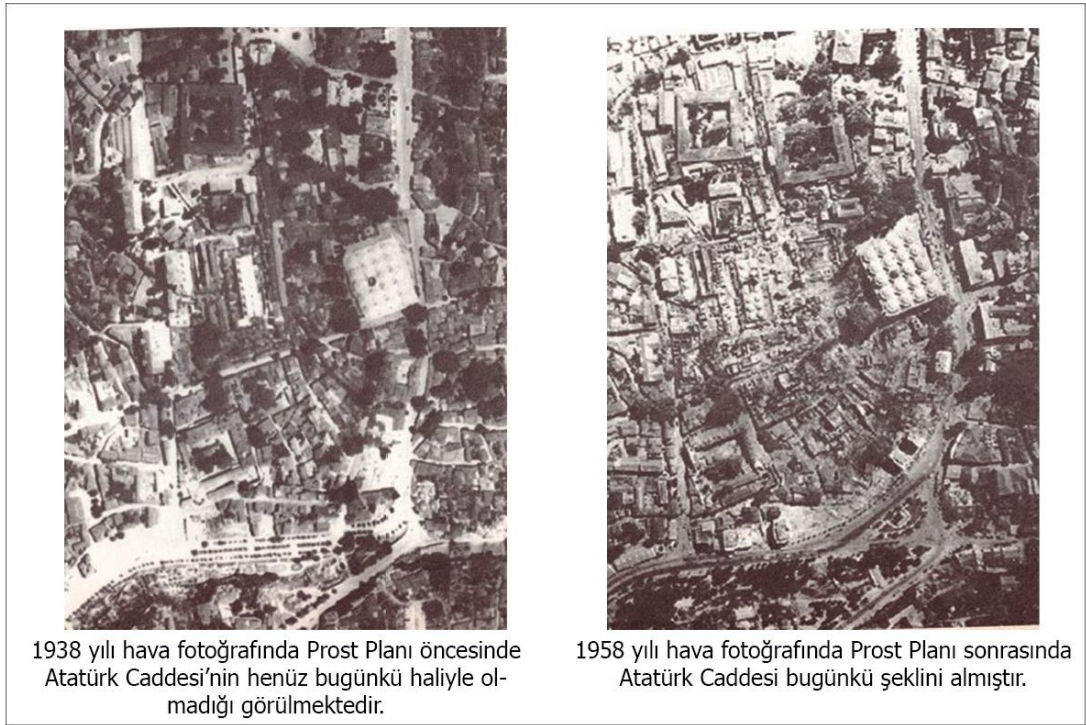
doğrultusunda, lüks villalardan oluşan siteler inşa edilmiştir. Bademli’de başlayan, dışa kapalı villa siteleri, daha sonra Mudanya yolu boyunca aynı sistemde devam etmiştir. Bununla birlikte, kent içinde yine üst gelir gruplarının tercih ettiği, sosyal imkanlarla donatılmış, yüksek katlı yapılar kent silüetinde baskın rol oynamaktadır (Dostoğlu 2009).

Kent dokusunda yaşanan bu değişimlerde; afetler, göçler, kültür etkisi gibi sosyal durumların yanında, hazırlanan imar planları da oldukça etkili olmuştur. İlk olarak 1924 yılında Lörcher Planı kapsamında hazırlanan çalışmada, bahçe-kent modeli benimsenmiştir (Şekil 3.2). Ancak, merkezi yeşil alanların oluşturduğu etrafında kamu binalarının yer aldığı, endüstri alanlarının kent etrafında ve konutlardan uzak konumlandığı, ticari alanların park çevresinde tasarlandığı bu model etkisindeki Lörcher Planı, 20. yüzyıl Bursa’sının var olan tarihi kent dokusu dikkate alınmadan hazırlanmış, ve dolayısıyla uygulanamamıştır (Vardar 2008).



Şekil 3.2. 1924 yılında hazırlanmış Lörcher Planı (Vardar 2017)

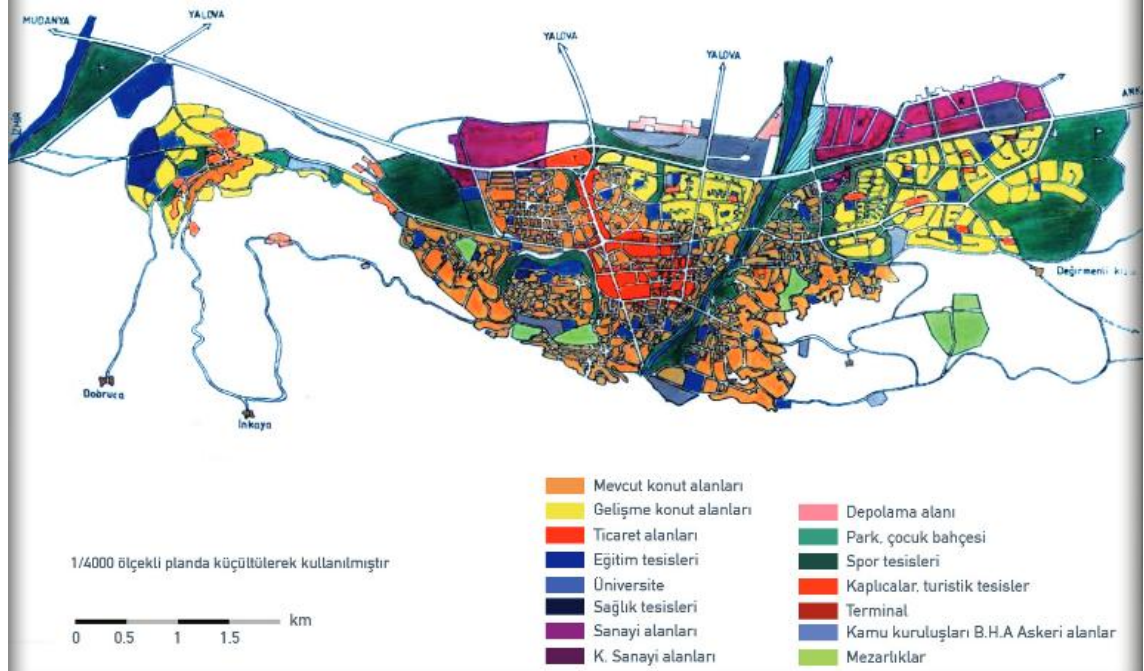
Bursa için ikinci plan; 1940 yılında aksiyel planlaması ilkelerine göre hazırlanmış olan Prost Planı'dır (Şekil 3.3). Bu plan stratejilerine göre motorlu taşıtların kullanabileceği kent yolları ve elektrik, kanalizasyon gibi hizmetlerin halka ulaşabilmesi amaçlanmıştır. Planlanan amaçlar doğrultusunda, tarihi ortamın, anıtların korunması, sanayi tesislerinin kent dışında kalması gerektiği belirlenmiştir. Ancak Bursa'nın sahip olduğu topografik özelliklerden dolayı, Paris planlaması etkisi altındaki aksiyel planlamayı Bursa'ya uyarlamada sorunlar yaşanmıştır. Ana sokakların genişletilmesi amacıyla binaların geri çekilmesi gerekmektedir ve bu durum tarihi dokuyu bozacak nitelikte bir karardır. Bununla birlikte ovanın yerleşime açılması da planlanmıştır. Dolayısıyla plan tam anlamıyla uygulanmamıştır. Ancak bazı caddelerin (Darmstad Caddesi, Fomara Caddesi, Atatürk Caddesi) akslarını belirleme doğrultusunda alınan plan kararlarının kentteki yansıması devam etmektedir.



Şekil 3.3. Prost Planı öncesi ve sonrasında Atatürk Caddesi'nin konumu (Vural 2008)

1958'de meydana gelen büyük yangın sonrasında bölgenin yenilenmesi için Piccinato Planı kullanılmıştır (Şekil 3.4). Bu plan, tarihi dokuyu koruma ve kentsel gelişim

stratejilerini içermektedir. Piccinato Plan kararlarına göre; kentin sahip olduğu tarımsal verimlilik doğru kullanılmalı ve geliştirilmelidir. Planda, Bursa ovasında, dağ yamaçlarında, göl kenarlarında ve kıyı yamaçlarında hangi tarımsal faaliyetlerin yapılabileceğine yer verilmiştir. Detaylı olarak strateji belirlenmiş olan diğer karar ise sanayi alanındadır. Madenlerin kullanılması ve sanayi tesislerinin hangi bölgelerde yer alması gerektiği üzerinde durulmuştur. Piccinato Planı'nda alınan kararlarından biri de kent turizmi ile ilgilidir. Kentin, tarihi değerleri sayesinde kültür turizminin geliştirilmesi, kaplıca kaynaklarının tedavi ve konaklama amaçlı kullanımı, kış sporlarına uygunluğu, kıyı alanlarının deniz sporları için düzenlenmesi kent planı kararları arasındadır. Kentin jeopolitik konumu gereği sahip olduğu avantajların en verimli şekilde kullanabilmesi için diğer kentlerle iletişim bağı olması gerektiği alınan diğer bir karardır. Bu doğrultuda ithalat, ihracat merkezleri, liman planlamaları detaylandırılmıştır. Kentin tüm potansiyel değerleri analiz edilerek hazırlanmış olan bu plan sonrasındaki diğer planlar, hızlı gelişen bir kente çözüm arayışı mantığıyla hazırlanmıştır (Vural 2008).



Şekil 3.4. 1960 yılında hazırlanmış Piccinato Planı (Vardar 2017)

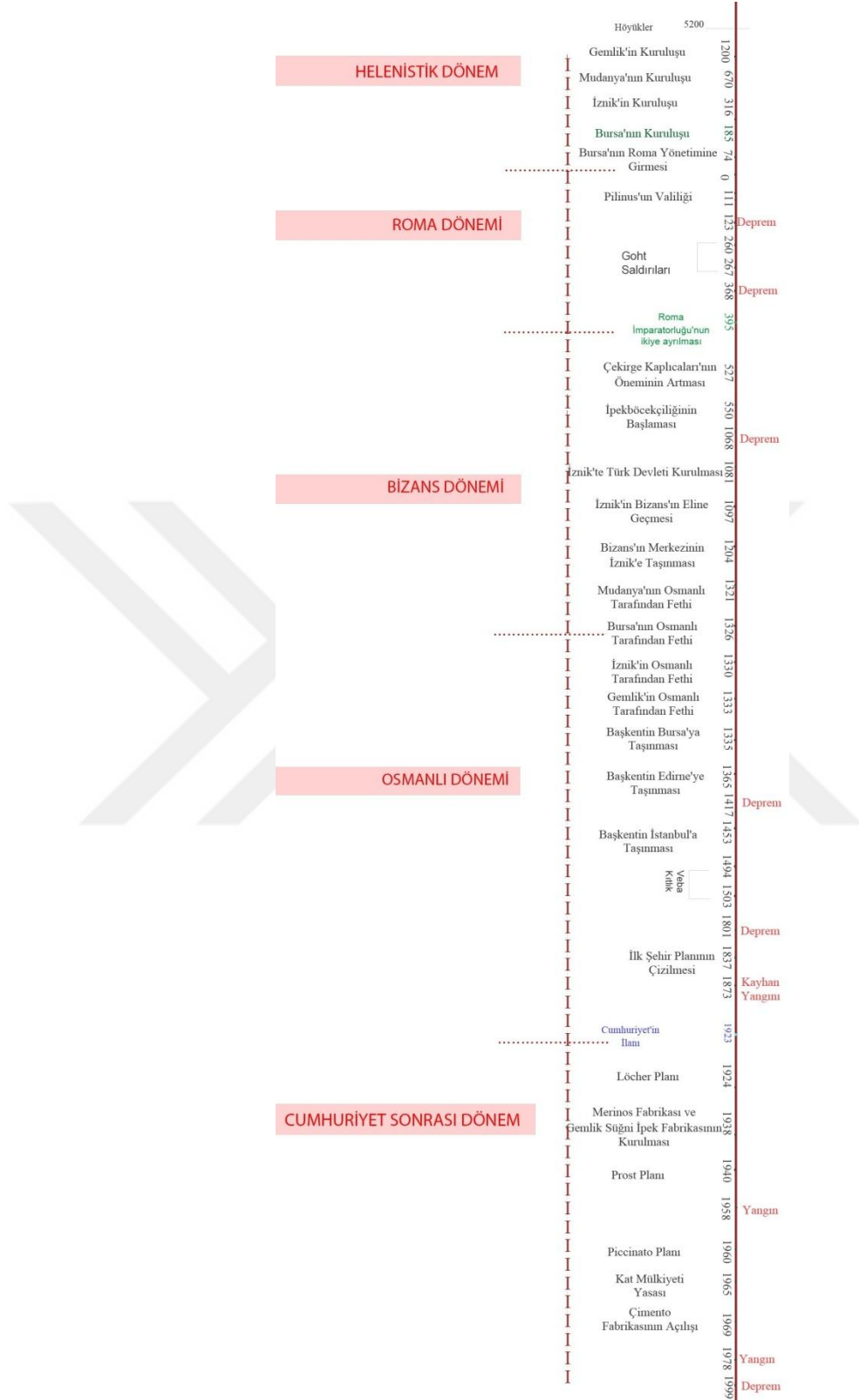
1976 yılında Bursa'da bir Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. Ağırlıklı olarak bu dönemlerde hazırlanacak planlar için veri toplama çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Veri değerlendirilme çalışmaları 1/25000 ölçeğe sürdürülmüş, Bursa ve Yakın Çevresi İmar Planı oluşturulmuştur.

1977 yılında Ova Koruma Protokolü hazırlanmış ve verimli tarım alanlarının yitirilmesini önlemek amaçlanmıştır. Ancak kaçak yapılaşma ovaya yayılmaya devam etmiştir.

1978 yılında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından Bursa'daki kentsel, doğal ve arkeolojik sit alanları belirleme çalışmaları yapılmıştır (Vardar 2008).

1984 yılında 1/5000 ölçekli Nazım Planı çalışmaları hazırlanmıştır. 1990, 1995 ve 1998 yıllarında planlar üzerinde bölgesel değişiklikler yapılmıştır. Daha sonrasında sivil toplum örgütlerinin, üniversitenin, meslek odalarının görüşleri alınarak hazırlanmış, kentin tarihsel, tarımsal, doğal, turistik kimliğini korumaya yönelik, ekonomik kalkınma stratejilerine paralel ve kenti yaşayan, kültürünü bilenlerin oluşturduğu Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı tasarlanmıştır. 1/100000 ölçekteki bu strateji planları Türkiye'deki ilk örneklerdendir (Kaplanoğlu 2015).

Bursa'nın kentsel ve mimari gelişimine etki eden tüm bu tarihi dönemler, plan kararları ve doğal afetler Şekil 3.5'te tanımlanmıştır.



Şekil 3.5. Bursa'nın kentsel ve mimari gelişiminin tarihsel süreci

3.2.Bursa Kıyıları Kentsel ve Mimari Gelişimi

Bursa'nın kentsel ve mimari gelişimi bölümünde sözü edilen harita, plan, yönetmelik ve kararlardan özellikle kıyı bölgelerinin kentsel ve mimari gelişimini etkileyen kısımları bu bölümde ele alınacaktır.

Osmanlı Dönemi'nde ve Cumhuriyetin ilk dönemlerinde kıyı alanları günümüzdeki kadar ekonomik ve sosyal alanda değer taşımadığı için özel bir düzenlemeye de gidilmemiştir. Kıyı ile ilgili ilk düzenleme sayılabilecek olan 1858 Arazi Kanunnamesi'nde; kıyı alanları sahipsiz alanlar niteliğinde kabul edilmiş ve kullanım hakkının herkese ait olduğu belirtilmiştir. Dönem şartlarının ve ihtiyaçlarının günümüzden farklı olması kıyıya bakış açısının da farklı olmasına sebep olmaktadır. Dolayısıyla dönem şartları niteliği doğrultusunda, kıyı alanları ile ilgili özel bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmamıştır.

Cumhuriyet Döneminde de kıyıların herkesin kullanımına açık olduğu hükmü, 1926 yılında kabul edilen Medine Kanunda belirtilmiştir. Bu düzenleme dönemin kıyı ile ilgili ilk düzenlemesi sayılmıştır ve bu düzenlemeye göre, özel bir yasa ile bu alanların kullanımı yasal hale getirilmiştir. Bu durumla birlikte daha sonrasında yapılan kanunlarda kıyı alanlarında özel mülkiyet hakkını oluşturan düzenlemelerin yolu açılmıştır.

Kıyı ile ilgili Medeni Kanun sonrasındaki ilk düzenleme 1933 yılında yürürlüğe giren Belediye ve Yapı Yollar Kanunu'dur. Bu kanunda yer alan hükme göre, kıyı alanlarının 10 metrelik bölümünü kapsayan bant kamuya ait olacaktır.

1934 yılında kıyıda kurutma yoluyla ve dolgu alanlarla arazi elde edilmesine izin verilen Tapu Kanunu çıkarılmıştır.

1953 yılında yürürlüğe giren Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu'yla da kıyı alanları için kamuya ait olmanın dışında özel mülkiyet hakkı mümkün hale getirilmiştir.

1956 yılında çıkarılan ve 1972 yılına kadar yürürlükte kalan İmar Kanuna göre kıyı alanlarında planlanan yapıların suya 30 metreden fazla yaklaşamayacağı sınırı getirilmiştir. Bu tarihe kadar sözü geçen yasal düzenlemelerde doğrudan kıyı kavramı geçmemekle birlikte, 1972 yılında çıkarılan İmar Kanunu'nda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun'da kıyıdan ve hukuksal statüsünden bahsedilmiştir. Bu döneme kadar kıyının ekonomik potansiyelinin bilincine varılmasıyla, turizm, eğlence sağlık tesislerinin planlanması kıyıyla ilgili daha özellikli kararların alınması gerektiğini vurgulamıştır. Bu kanunla birlikte kıyı alanlarından doldurma ve kurutma yöntemiyle özel mülkiyet hakkı kazanılamayacağı ancak kamu yararı için bu yöntemlerin uygulanabileceği kararlarını destekleyen maddeler yer almaktadır. Kıyı alanlarını koruyucu nitelikte olan bu kanun öncesi kıyıdaki özel mülkiyetin önünü açan diğer kanunların etkisi devam etmiştir.

1982 Anayasası'nda kıyı alanları tamamen devlet hükmü altına alınmış ve bu alanların kullanımında öncelikli olanın kamu yararı olduğu benimsenmiştir. Kıyı alanlarındaki mülkiyet sınırlaması ve kamulaştırılan kıyı alanları düzenlemeleriyle kıyı alanlarını koruyucu düzenlemeler yapılmıştır. Doğrudan kıyı ile ilgili kararlar olmasa da kıyı alanlarını önemli ölçüde etkileyen 1982 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Kanunu'yla turizm yatırımları için kredi imkanı, vergi muafiyeti gibi kararlar, turizm açısından en elverişli olan kıyı alanlarını etkilemiş, kültürel ve doğal miraslarda kayıplara yol açmıştır.

Kıyı alanlarıyla doğrudan ilgili olan 3086 sayılı Kıyı Kanunu 1984 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla birlikte; kıyı, sahil şeridi, kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi gibi kıyı ile ilgili tanımlamalar yapılmış ve kıyıdan yararlanma esasları belirlenmiştir. Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmesi öncelikli şart kabul edilmiş, kıyı alanlarında yapımına izin verilen yapıların yalnızca kamu yararına olacağı belirtilmiş ve kıyı kuşağı dışındaki alanların yapılaşmasını plan kararlarına bağlamıştır. Bu yasaya göre kıyı kuşağı, kıyı kenar çizgisi yönünde "imar planı olan yerlerde yatayda en az 10 metre en fazla ise 30 metre genişliğindeki alan" şeklinde belirlenmiştir.

Ancak 3086 sayılı ilk kıyı yasası bir buçuk yıl yürürlükte kalmış ve çeşitli sebeplerle iptal edilmiştir. 1990 yılında 3621 sayılı Kıyı Kanunu çıkıncaya kadar, kıyı alanlarının turizm sektöründeki değerinin artmış 4 yıl boyunca yasada bulunan belirsizliklerle de doğal ve kültürel mirası koruma konusunda büyük gerileme yaşanmıştır. Bu kanunla birlikte kıyı tanımlamalarına daha geniş yer verilmiş, kıyı kuşağı sınırları genişletilmiş, yapılaşma konusu daha detaylı ele alınmış, kurutma ve doldurma alanlar ile ilgili konular daha net ortaya konulmuştur.

1992 yılında yapılan değişiklikle kıyı kuşağı tanım mesafeleri değişmiş kıyı kenar çizgisi yönünde en az 100 metre genişliğindeki alanı tanımlayacak şekilde düzenleme yapılmıştır.

1994 yılında Kıyıda Yapılaşma Koşulları ile İlgili Yönetmelik'te yapılan değişimle %20 emsal sınırı getirilmiştir.

2005 yılında kanuna getirilen ek madde ile, kıyı bölgelerindeki dolgu alanlar, turizm tesisleri, limanlar ve gerekli birimleri gibi kıyı projelerine bir yasal dayanak oluşturulması amaçlanmıştır. Aynı dönem içerisinde getirilen ek maddelerden biri de özelleştirilme programındaki alanların yetki ve sorumluluklarının Özelleştirilme İdaresi'ne verilerek Kıyı Kanunu dışına çıkarılmıştır.

3.2.1.Bursa kıyıları

Bursa Bütünleşik Kıyı Alanları Planı (BKAP) raporuna göre, Türkiye'nin kentsel yerleşme açısından en büyük 4. kenti olan Bursa, İstanbul ve İzmir'den sonra Türkiye kıyılarındaki en büyük 3. kentidir. Bursa'nın Marmara Denizi'ne Mudanya, Gemlik ve Karacabey olmak üzere 3 ilçesi bulunmaktadır. Genellikle falezli kıyı tipine sahip olan Gemlik ilçesinin kıyı uzunluğu 38 km, aynı özelliklerde kıyı tipine sahip olan Mudanya ilçesinin ise 42 km'dir. Kumsal kıyı tipi özelliklerini gösteren Karacabey ilçesi kıyı uzunluğu ise yaklaşık 35 km'dir (Şekil 3.6). Aynı zamanda Bursa, Ulubat Gölü'nde 82 km, İznik Gölü'nde de 80 km kıyı uzunluğuna sahiptir.



Şekil 3.6. Bursa'nın Kıyı Varlığını Gösteren Harita (Anonim 2015)

Kıyı alanları kullanım şekilleri ilçelere göre değişiklik göstermektedir. Mudanya kıyı ve kıyı ardı kullanımı incelendiğinde konut ve ticaret alanlarından oluşan kentsel yerleşimler olduğu görülmektedir. Gemlik ise kıyı kullanımında genellikle liman işletme bölgelerinden oluşurken kıyı ardı bölgesi depolama ve sanayi alanı olarak konumlanmıştır. Konut ve ikinci konut alanları merkezin kuzey ve batı kısımlarında yer almaktadır. Karacabey kıyı bölgesi doğal alanlardan oluşmakta ve yerleşim bölgeleri kıyı ardında yer almaktadır (Şekil 3.7).

| İlçe | Nüfus | 1/5000 Plan Nüfusları (Kıyı) |
|---------------|---------------|------------------------------|
| Gemlik | 84787 | 133855 |
| Mudanya | 77461 | 344597 |
| Karacabey | 4597 | ----- |
| Osmangazi* | 14666 | ----- |
| Toplam | 181511 | 478452 |

Şekil 3.7. Bursa BKAP kapsamındaki alanda yer alan yerleşim Nüfusları (Anonim 2015)

3.2.2 Mudanya

Mudanya'nın ismini; " Yüce Anatanrıça Boğazı" manasına gelen Murilla kelimesinden, bir başka araştırmaya göre de Kolophonlu yöneticisine atfedilen Myrleia kelimesinden aldığı bilinmektedir. Kent, M.Ö.7. Yüzyılda İyonlu kolonistler tarafından, Mudanya'nın yaklaşık 1,5 km doğusunda bulunan Hisarlık olarak adlandırılan bir tepe üzerinde kurulmuştur. Lydia, Pers Krallığı dönemlerini yaşayan kent, M.Ö. 4.yüzyılda Bithynia egemenliği altında girmiş ve ismi "Apemia" olarak değiştirilmiştir. Bithnia hakimiyetindeyken kent yeniden düzenlenmiş ancak M.Ö.74'te Roma topraklarına katılmış ve adı " Montania" olarak değiştirilmiştir (Özsüle 2005). Antik kaynaklara göre M.Ö. 2. Yüzyıla ait tersane, sunak, liman, su kanalı bulunduğu ve Bursa için liman görevinde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca Yunan mimarisini yansıtan bir açık hava tiyatrosu bulunan kentin Akropolisi'nin Hisarlık tepesinde olduğu belirlenmiştir. 395 tarihinde Roma'nın ikiye ayrılmasıyla kent, Bizans dönemini yaşamaya başlamıştır. Bizans döneminde piskoposluk merkezlerinden olan kentte, kilise, şapel ve manastır yapıları inşa edilmiştir. Ancak kentte yaşanan depremler sonrasında birçok anıtsal eser yok olmuştur (Mudanya Belediyesi 2013).

Bizans'a ait bir liman kenti olan Mudanya, 1321 yılında Osmanlı topraklarına katılmıştır. Osmanlı döneminde de deniz ticareti alanında önemli role sahip olan Mudanya'da, 19. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa'ya ham ipek ipliği göndermek amacıyla demiryolu hattı yapılmıştır. 1872'de yapımı planlanan ancak 1891'de hizmete giren 42 km'lik demiryolu hattı, Bursa kentinden Mudanya limanı doğrultusunda inşa edilmiştir. Limana gelen ürünler Marsilya Limanı üzerinde Fransa'nın Lyon kentine ulaştırılması planlanmıştır. Mudanya bu dönemde ticaret limanı bakımından Gemlik'ten daha fazla öneme sahip olmuştur.

Mudanya, 1920 yılında Yunan işgaline uğramış ve yaklaşık iki yıl işgal altında kalmıştır.1922 yılında imzalanan Mudanya Mütarekesi ile Cumhuriyet dönemi siyasi hayatında önemli bir yere sahip olmuştur.

Kentin ilk yerleşim noktası olarak bilinen Hisarlık Tepesi'nde, tarihi kalıntılara rastlanmış ve antik kentin bu bölgede olduğu doğrultusunda araştırmalar yapılmıştır. Bölge 1992 yılında 1. Derece Arkeolojik Alan ilan edilmiştir.

Roma döneminde şehir yeniden inşa edilmiş ve Roma İmparatorluğunun ikiye ayrılmasından sonra başlayan Bizans sürecinde kiliseler yapılmış, Haçlı Seferleri sırasında da lojistik üs olarak kullanılmıştır.

Kent için önemli gelişim ve değişim sürecinin başladığı dönem, 14. Yüzyıl ortaları yani Osmanlı himayesine girdiği dönemdir. Kent, iskele ve Rum yerleşimlerine hakimiyet kurabilmek amacıyla doğu-batı aksında tepe alanlara doğru yayılmaya başlamıştır. Yeni oluşturulan mahalleler ile Rum halk arasında ortak kullanım alanları oluşturulmuş ve birçok dini, idari ve ticari yapılar inşa edilmiştir. Mudanya iskelesinin etrafında iş alanları oluşturulmuş, 16. Yüzyılda yerleşimin doğuya doğru genişlemesiyle Rum halkın ve yerli halkın kesiştiği noktada da kent merkezi kimliği oluşmuştur.

Dönemin siyasi durumunun yanında doğal afetler de kentin fiziksel değişimine etki eden faktörlerdendir. 1855 yılında yaşanan büyük deprem sonrasında Bursa kadar kıyı alanları da etkilenmiş ve Mudanya merkezi deprem sonrasında yeniden düzenlenmiştir. Depremler sonrasında çıkan yangınlar, kentin fiziksel yapısında oldukça büyük hasar bırakmış ve yangından korunmaya yönelik olarak Tanzimat Fermanında yapım malzemeleri ile ilgili maddeye yer verilmiştir. Bu önlem kararına göre malzeme olarak tuğla ve ahşap kullanılması esas alınmıştır.

Tanzimat yeniliklerini merkez dışında uygulamak amacıyla Bursa valisi olarak Ahmet Vefik Paşa görevlendirilmiştir. Bursa'nın kentsel gelişim hareketini başlamasını sağlayan Ahmet Vefik Paşa'nın valilik dönemi Mudanya'daki ilk imar hareketleri için de büyük önem taşımaktadır. Bursa'nın ana sokaklarında yapılan genişletilmesi ve çıkmaz sokakların kaldırılması çalışmaları yapılmış, dik açılı planlar uygulanmıştır. Mudanya'da ise mübadele sonrasında Girit ve Yunan adalarından gelen göçmenlerin

yerleştirildiği mahalle olan Girit Mahallesi'ndeki yerleşimde grid yapısındaki planlar uygulanmıştır (Özsüle 2005).

Mudanya kent dokusunu önemli ölçüde değişime uğratan diğer gelişme de 1892 yılında Bursa- Mudanya demiryolu hattının kullanıma açılmasıdır. Islahat Fermanı(1856) ile yabancı sermayelerin yatırım yapmasının yolu açılmış, bu kararlar birlikte; Belçika, Almanya, İngiltere ve Fransa'dan gelen yatırımcılar bölgede hakimiyetlerini güçlendirmek adına demiryolları yapmışlardır. Dolayısıyla bu girişimlerden yalnızca ülke ekonomisi değil Batı'nın mimari anlayışıyla tasarlanan demiryolu yapılarıyla bölge mimarisi de etkilenmiştir. Osmanlı'nın Batılılaşma Hareketi dönemindeki yapılarda Neo Klasik özellikler görülmektedir. Ancak 20. yüzyıldaki dönem yapılarında, unutulmuş Türk sanatını yeniden canlandırmayı amaçlayan 1. Ulusal Mimarlık Akımı etkisi görülmektedir. Yapıların simetrik kaygılarla tasarlanması, cephelerinde Anadolu ve Osmanlı kültürünü yansıtan çinilerin kullanılması, özellikle küçük istasyon binalarında benimsenmiş özelliklerdir (Vural ve ark. 2006).

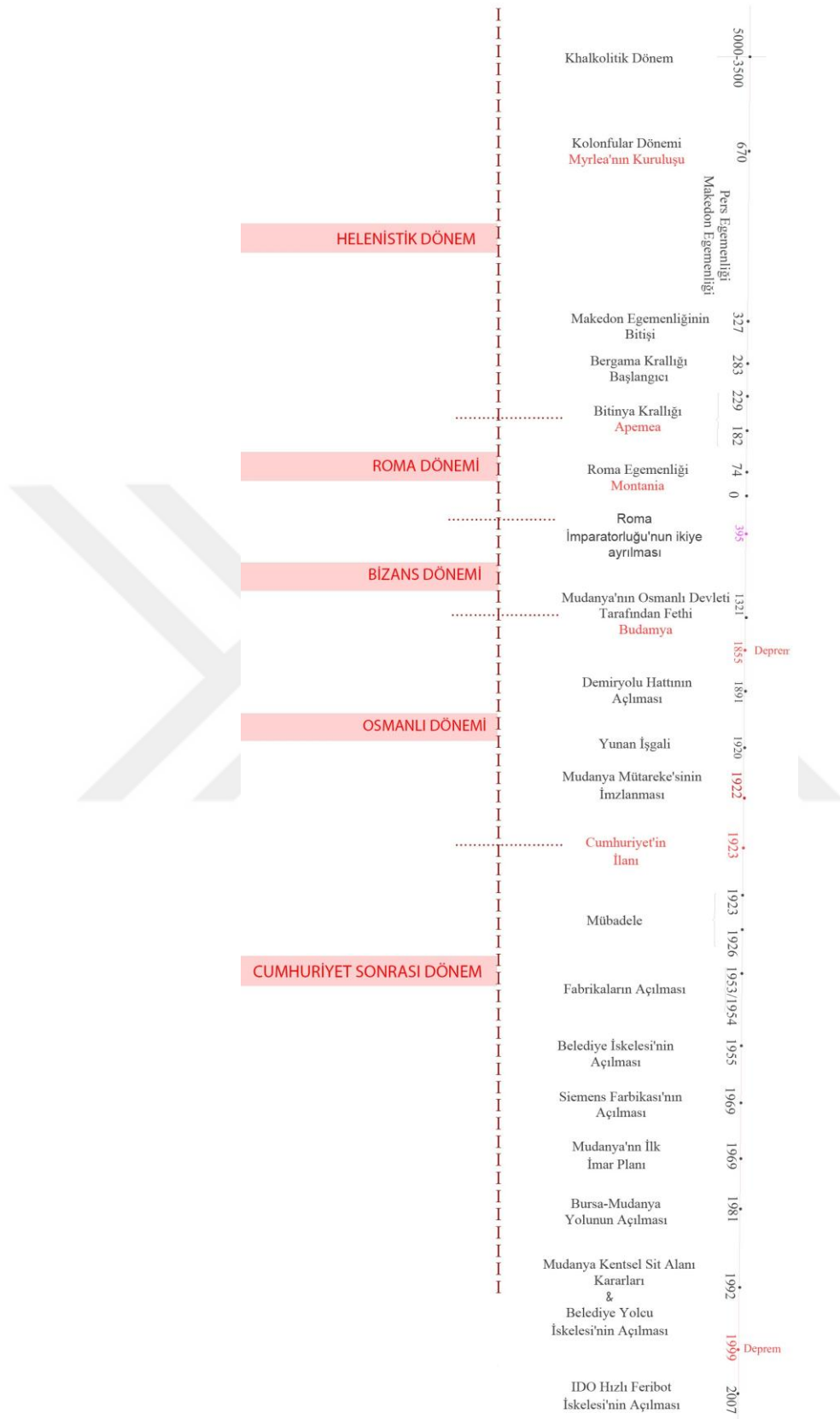
Demiryolunun Anadolu'ya hizmet vermesi 19. Yüzyılın ikinci yarısında yeniden belirlenen siyasal ve ekonomik politikalar doğrultusunda alınan kararlar ile başlamıştır. Bu kararlar doğrultusunda ticaret aksının yönü değişmiş ve Avrupa'dan gelen sanayi ürünleri iç pazarlara kadar girmiştir. İmzalanan ticaret anlaşmaları yalnızca toplumun ekonomik seviyesini etkilemekle kalmamış, oluşan yeni pazar anlayışından zanaatkarlar olumsuz yönde etkilenmiş ve Mudanya'da da oldukça etkin olan ipekböcekçiliği bitme noktasına gelmiştir. Bu durum ile birlikte bölge mimarisi ve kentin fiziksel durumu değişime uğramıştır. İpekböcekçiliği için, konutlarda ayrılan ara katlar kullanılmamaya başlanmış ve kaldırılmıştır.

Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde ise kamusal alanların yapımına önem verilmiştir. Hastane ve okul binaları yapılmış, kentsel açık alan çalışmaları başlatılmıştır. Rekreatif alan yaratma çalışmaları olarak, Mütareke Binası etrafındaki bölge yeniden düzenlenmiş ve oluşturulan parkla, iskele meydanı dışında yeni bir sosyal açık alan oluşturulmuştur. Bu dönemlerde kentlerin tarihi görünümünü korumak adına

anıtların çevresi genişletilmiş, meydanlar yapılmış, düz akslar biçiminde yollar planlanmış ve genişletilmiştir.

Ülke genelinde yaşanan sanayi hareketleri Mudanya’da da etkili olmaya başlamış ve 1953-54 yıllarında fabrikalar açılmaya başlamıştır. Bursa’da kurulan Organize Sanayi Bölge’sinin faaliyete geçmesiyle Mudanya Limanı ticari boyuttaki önemini arttırmıştır. Hızlanan sanayi faaliyetleriyle kent dokusunda değişimler başlamış, doğal ve kamuya ait alanların yerine endüstriyel yapı alanları almıştır. Örneğin 1966’da açılan ve büyük bir istihdam yaratan Siemens Fabrikası, kıyıyı bir anda kesmekte, fabrika alanına dönüştürmekte ve sonrasında doğal kıyı alanı devam etmektedir. Cumhuriyet’in ilk dönemlerindeki kentsel açık alanlara verilen önemin, rekreasyonel alan potansiyelindeki kıyı bölgelerinin fabrika alanı olarak tanımlanmasıyla azaldığı görülmektedir.

Sanayi alanındaki gelişmelerle özellikle 1970 yılından sonra kentteki yapı sayısı artış göstermiş ve ahşap binaların yerini betonarme binalar almıştır. Deniz turizminin gelişmesiyle bölge nüfusu daha artmış ve 1981’de açılan Bursa- Mudanya asfalt yoluyla bölgede hızlı konut artışı görülmüştür. Ulaşım kolaylığı, manzaradan yararlanma isteği ikinci konut yapılaşmasını beraberinde getirmiş ve yazlık konut alanları oluşturulmuştur (Şekil 3.8).



Şekil 3.8. Mudanya'nın kentsel ve mimari gelişimin tarihsel süreci

Mudanya için İmar Planları

Mudanya için ilk imar planı sayılabilecek çalışma; 1969 yılında hazırlanan, yol istikamet haritası olarak da tanımlanan, koordinatsız ve 1/2000 ölçekli haritadır. 1/1000 ölçekli Mudanya İlçe haritası 1970 yılında İller Bankası tarafından onaylanmış ve ilçenin büyümesiyle ek olarak paftalar hazırlanmış ve 1980 yılında onaylanmıştır. İller Bankası'nın hazırlattığı 1/1000 ve 1/5000 ölçekli imar planları da Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü tarafından 1984 yılında onaylanmıştır. 3194 sayılı maddeye göre 1985 yılında imar planlarını onaylama yetkisi belediyelere ait olmuştur. Hazırlanan bu plan zamanla ihtiyaçlara cevap veremeyince 1992 yılında yeni bir imar planı hazırlanmıştır. 1995 ve 1996 yıllarında harita ve imar planları tekrar revize edilmiş ve 1999 depremine kadar bu çalışmalar kullanılmıştır.

1984 İmar Planı kararlarına göre köy dışı alanlarda, ayırık bahçeli nizam şeklinde en fazla beş kata kadar izin verildiği görülmektedir. Ayrıca yapılaşmanın kıyı kenar çizgisinden 10 mt. içeriden başlaması planlanmıştır. Ancak bu planın onaylanmasının gecikmesi, plansız yapılaşmayı ortaya çıkarmış, hemen kıyı ardından başlayan yapılaşmayla, kamusal alan olarak kalması gereken değerli kıyı alanlarının bireyselleşmesine neden olmuştur. Ayrıca Rumların ve Türklerin yaşadığı bölgedeki iki farklı kültürün yapılaşma şekli mimari kimliği büyük ölçüde etkilemiştir (Batum 1998).

Mudanya Kentsel Sit Alanı'nı da içeren koruma amaçlı imar planı 1984 yılında ilan edilmiş ve 1992 yılında onaylanmıştır. Alan, Mudanya Merkezinde Rum ve Türk yapılarının yoğun olarak bulunduğu noktaları kapsamaktadır. Günümüz imar planına göre yapılaşma kentin doğu-batı aksında ve kıyıya paralel biçimde devam etmektedir.

Demografik Yapı

Mudanya'nın coğrafi konumunun getirdiği elverişli şartları, nüfus yoğunluğundaki değişiminde önemli bir etken olmaktadır. 1831-1902 yılları arasındaki nüfus sayım verilerine göre, bölgede kurulan Bithynia Krallığı'nın ve göçlerin etkisiyle, Rum halkının Müslüman halka oranla çoğunlukta olduğu görülmektedir (Şekil 3.9).

| Yıl | İslam | Rum (Ortodoks) | Ermeni (Gregoryan) | Toplam |
|------|-------|----------------|--------------------|--------|
| 1831 | 1496 | - | - | 1496 |
| 1870 | 1604 | 2699 | - | 4303 |
| 1875 | 3476 | 3602 | - | 7078 |
| 1893 | 5151 | 12244 | - | 17395 |
| 1902 | 4861 | 13329 | 3 | 18193 |

Şekil 3.9. Mudanya'nın 1831-1902 yılları arasındaki demografik yapısı (Özsüle 2005)

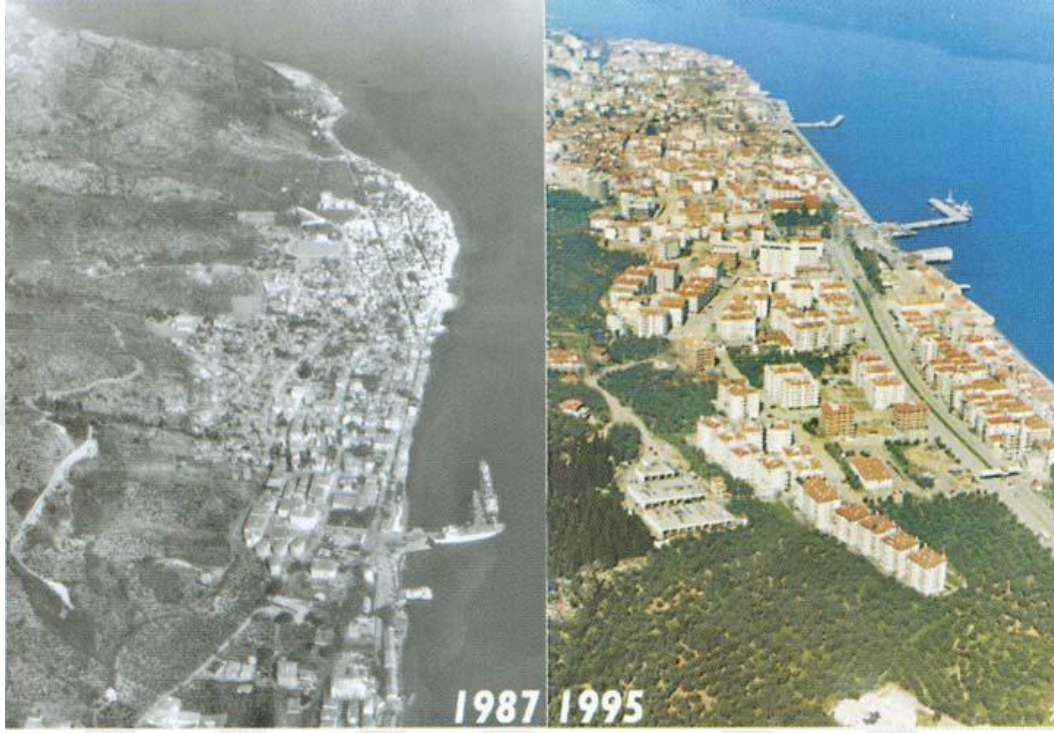
1923-1926 yılları arasında Yunanistan'ın Mora ve Girit Yarımadası'ndan göç eden Rum halkının, ticaretle uğraşmaları ve Mudanya limanının önemli bir ticari merkez olmasından dolayı, Mudanya kıyılarını yerleşim yeri olarak seçmişlerdir. 1935-1940 yılları arasında nüfusta yaşanan azalmanın sebebi İkinci Dünya Savaşı'nın yarattığı olumsuz ekonomik koşullardan halkın etkilenmesidir. Bu durum Mudanya'nın dışarıya göç vermesine neden olmuş, halk, Bursa ve İstanbul gibi ihtiyaçlarını daha kolay karşılayabilecekleri kentlere göç etmiştir.

| Yıllar | Nüfusu | Artış Oranı % |
|--------|--------|---------------|
| 1927 | 4189 | - |
| 1935 | 4989 | 19.0 |
| 1940 | 4823 | -3.3 |
| 1945 | 5623 | 16.5 |
| 1950 | 5824 | 3.5 |
| 1955 | 5911 | 1.5 |
| 1960 | 6026 | 1.9 |
| 1965 | 7938 | 13.6 |
| 1970 | 8399 | 15.0 |
| 1975 | 10606 | 5.8 |
| 1980 | 12152 | 26.2 |
| 1985 | 17200 | 14.5 |
| 1990 | 19080 | 10.9 |
| 2000 | 21280 | 11.5 |

Şekil 3.10. Mudanya'nın 1927-2000 yılları arasındaki demografik yapısı (Özsüle 2005)

Mudanya toplam nüfus verilerine göre 1902-1970 yılları arasında nüfus artışının az olduğu görülmektedir (Şekil 3.10). Ancak 1975 yılından sonra nüfus artışı hızlanmış özellikle 1985-1990 yıllarındaki artış, Mudanya'nın aldığı göçün sayısal sonuçları

olarak karşımıza çıkmaktadır. Yazlık konut yapımının başlaması ve 1981 yılında Bursa-Mudanya yolunun açılması, bölgedeki yapılaşmayı arttırmıştır (Şekil 3.11).



Şekil 3.11. Mudanya’da 1980’li yıllardan sonra artan yapılaşma (Özsüle 2005)

Mudanya’nın Mimari Dokusu

Geleneksel kent dokusu incelendiğinde; Rumların ve mübadele sonrası gelen göçmenlerin yaşadığı kıyı bölgesindeki mimari doku ve Türklerin yaşadığı eğimli bölgelerdeki konut alanlarının dokusu olmak üzere iki farklı mimari yerleşim kültürü ortaya çıkmaktadır. Tepe bölgelere konumlanmış Türk mahallerinde; dar sokaklar, sivil mimari örnekler, organik sokak formlarının kesişmesiyle kendiliğinden oluşmuş meydanlar bölgeye özgü özellikleri oluşturmaktadır. Mudanya’nın kıyı bölgelerinde ise; taşla döşenmiş dar sokaklar, ahşap köşkler, kayıklar, işlemeli ahşap saçaklara sahip konutlar, Rum yerleşimini anımsatan sivil mimari örnekleri kıyı mimari kimliğine katkıda bulunmaktadır. Mudanya’nın mimari dokusu bu iki farklı kültür değerleri bakımından incelemiştir.

İki farklı kültürün kendine özgü oluşumları kentin fiziksel özelliklerini oluşturan tarihi ve kültürel birikimleridir. Etnik yapılar ve oluşturdukları fiziki çevre şartları mekânsal biçimlenişe günümüzde de katkıda bulunmaktadır.

- Kıyı bölgesindeki yerleşim, düz alanda ızgara plan tipiyle düzenlenen yapılardan oluşurken, topografyaya uyum sağlayan eğimli arazi üzerindeki konut yapıları, denize paralel oluşmuştur. Bu durum iki farklı kültürün yaşam biçiminin oluşturduğu mimari kültürü yansıtmaktadır.
- Izgara plan tipinin hakim olduğu kıyı bölgesinde sokaktan doğrudan konuta giriş yapılırken, organik dokunun hakim olduğu iç kısımlarda, bitişik ve ayırık nizamlı konut alanları bulunmakta ve ayırık nizamlı olan konutlara bahçeden giriş yapılmaktadır.



Şekil 3.12. Izgara plan tipli kıyı yerleşiminden bir görünüm

- Sokak biçimlenişi açısından değerlendirildiğinde ızgara plan tipine sahip bölgedeki sokaklar at arabalarının dikkate alınarak biçimlenmesi nedeniyle oldukça dardır. Denize dik şekilde ve kuzey-güney doğrultusunda uzanan sokaklarda, bitişik nizam konutlarının cepheleri algılanmaktadır (Şekil 3.12). Ancak organik forma sahip iç kısımlardaki bölgede, eğime göre şekillenmiş bazı

sokaklar, rampa ve merdiven olarak biçimlenmiştir. Yerleşim şekline bağlı olarak, bir veya daha çok konuta hizmet veren çıkmaz sokaklar, kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusundaki sokak biçimlenişi organik dokuyu oluşturan etmenlerdir. Bu organik yerleşim biçiminin hakim olduğu iç kısımlardaki sokak silüetini ise; çıkmalar, bahçe duvarları, giriş sahanlıkları gibi yapısal formlar oluşturmaktadır (Şekil 3.13)



Şekil 3.13. Organik kent dokusundan bir görünüm (Özsüle 2005)

- Izgara plan tipli kıyı yerleşim bölgesindeki konut yapısının; 2-3 katlı ayırık nizamlı, bahçeli olduğu ve cephelerinde sıkça rastlanan Art Nouveau etkisi görülmektedir. Organik düzendeki dokuda, konutlar ticareti yapılan ipekböcekçiliğinin de etkisiyle biçimlenmiştir. İki kat ve ipek böceği yetiştiriciliği amacıyla yapılmış alçak tavanlı ara kattan oluşan konut yapıları ahşap iskelet sistemine sahiptir.

Izgara plan tipine sahip kıyı mimari kimliği özelliklerini taşıyan yapılara örnek olarak, günümüzde müze olarak kullanılmakta olan Mütareke Evi, organik yerleşim dokusuna ait mimari özellikleri taşıyan yapılara örnek olarak ise Tahir Paşa Konağı gösterilebilir (Özsüle 2005).

Mudanya'daki kıyı mimari dokusu bu iki farklı kültürün oluşturduğu konut mimarisi ve sokak biçimlenişi ile sınırlı değildir. İlçede bulunan üç adet iskele de kıyı kimliği silüetinde önemli yer tutmaktadır. 1955 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından yapılan ve günümüzde Bursa- İstanbul seferleri için kullanılan BUDO(Bursa Deniz Otobüsleri) iskelesi ve 2007 yılında hizmete açılmış olan İDO feribot ve deniz otobüsü ulaşımı için yapılan yolcu iskelesi ve hizmet binaları kıyı kimliğinin birer parçasıdır. Mudanya kıyı silüetinde yer tutan diğer iskele ise; kıyı rekreasyon alanını bir bölgede kesen ve Askeri İrtibat Büro Amirliği'nce kullanılan 1992 yılında hizmete açılmış olan İmralı Ada'sı ile irtibatın sağlandığı Belediye Yolcu İskelesi'dir (Mudanya Belediyesi 2013).

Mudanya'ya özgü kültürün yansımaları olan mimari anlayışın, kültürel değerlerin devamlılığının sağlanabilmesi için, Mudanya'da tekrar kullanılmak üzere fonksiyon değişikliği yapılmış mimari örnekler bulunmaktadır.

Mudanya Gümrük Binası

1892 yılında Bursa- Mudanya demiryolu hattının tamamlanmasıyla, ürünlerin yurt içi ve yurt dışı ticaretinde Mudanya Limanı kullanılmıştır. Liman yapılarına doğan ihtiyaçla, 1849 yılında Fransızlar tarafından yapımı tamamlanan Mudanya Gümrük Binası, 1874 yılına kadar gümrük binası olarak kullanılmış, demiryolunun hizmete açılmasıyla istasyon binası olarak kullanılmaya başlanmıştır. Dikdörtgen plan şemasına sahip binadaki istasyon ve demiryolu hattını birbirine bağlayan yarı geçit, bina için simetri aksı oluşturmaktadır (Şekil 3.14). Simetrik iki kütleli yük depo alanları ve geçit üstündeki kütleli yönetim birimlerinin bulunduğu alan olarak kullanıldığı tahmin edilmektedir (Kaya 2010).

Tren seferleri iptal edilmeye kadar gümrük binası olarak kullanılan bina, bir süre gümrük deposu olarak işlev görmüş, diğer bölümleri de çeşitli kurumlarca kullanılmıştır. Bir süre kullanım dışı kalan bina, 1989 yılında Yap-İşlet-Devret modeliyle özel bir girişimci tarafından belediyeden kiralanarak, gerekli restorasyon çalışmaları yapılmış ve otele dönüştürülmüştür. Sivil mimarlık özelliği taşıyan yapı, Korumu Kurulu Kararları doğrultusunda restore edilmiş, 1992 yılında Montania ismi ile otel olarak yeniden kullanıma açılmıştır (Şekil 3.15).



Şekil 3.14. Mudanya Gümrük Binası (Kaya 2010)

Özgün yapım tekniği korunarak, yapının mimari kimliğini oluşturan, biçim, taşıyıcı, malzeme gibi öğeler detaylı olarak saptanmış ve yapı, mimari kimliği değişmeyecek ölçüde yeniden işlevlendirilmiştir. Yapılan çalışmalar, yalnızca kıyı mimari kimliğinin devamlılığını sağlamakla birlikte, bina çevresi de gerekli düzenlemelerle yaşayan mekanlar haline getirilmiştir (Dostoğlu ve Polat 2007).



Şekil 3.15. Günümüzde otel olarak kullanılan Mudanya Gümrük Binası

Bursa-Mudanya Demiryolu İşletme Binası

Mudanya İskele Meydanında yer alan Bursa-Mudanya Demiryolu İşletme Binası da demiryolu ticaretinin mimari kimliği etkilediği diğer bir örnektir. Yapı, cephelerinde

simetri kaygısı, sivri kemerler ve çini süslemeleriyle, 1.Ulusal Mimarlık Akımı'nın karakteristik özelliklerini taşıyan, 20. yüzyıl yapısıdır. Her katı yaklaşık olarak 120 m² olan bina, bodrum, zemin ve birinci kattan oluşmaktadır. Yapı yıllar içerisinde çeşitli kullanımlara ev sahipliği yapmış, Kaymakamlık lojmanı, sanat okulu olarak kullanılmış ve 2000 yılından sonra restorasyon çalışmaları yapılanaya kadar kullanılmamıştır(Vural ve ark. 2006).

Mudanya Gümrük İşletme Binası, önemli bir sosyalleşme mekanı olan Mudanya İskelesi Meydanı'nda bulunmaktadır. Ticaret, yolcu taşımacılığı, insanlar için buluşma ve sosyalleşme noktası gibi günlük yaşamda önemli yer tutan iskele meydanından daha fazla yararlanabilmek amacıyla meydan düzenlemeleri yapılmış ve bu tarihi yapı da işlev değişikliğine uğrayarak sosyal mekan haline getirilmiştir. Yeniden kullanım önerileriyle mekansal sürekliliğinin sağlanması planlanan yapının, restorasyon projeleri ardından kültürel ve sosyal bir merkez haline getirilmesi öngörülmüştür (Şekil 3.16).



Şekil 3.16. Sosyal tesis işlevinde kullanılan Mudanya Gümrük İşletme Binası

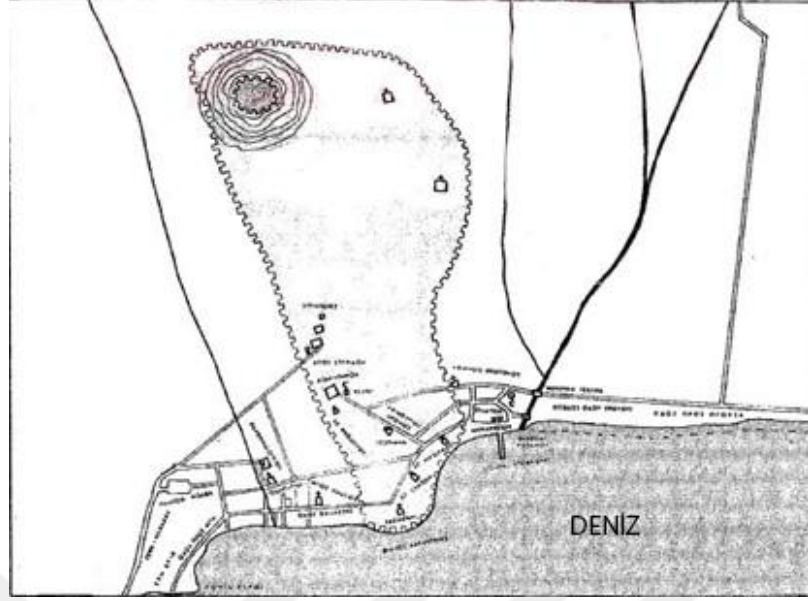
Bu yaklaşım doğrultusunda, Mudanya'nın kültürel belleğinde önemli bir yeri olan yapının mimari tasarım niteliğinin gelecek kuşaklara aktarılması hedeflenmiştir. Ancak

2000 yılında tamamlanan tasarım projesiyle yapının restorasyon çalışması yapılamamış, 2006 yılında tekrara gündeme gelen projeye binanın kafe ve restorasyon amacıyla kullanılan bir sosyal tesis niteliğinde olması planlanmıştır. Tanımlanan işlev değişikliğiyle yeniden kullanımı sağlanan Mudanya Gümrük İşletme Binası, günümüzde belediyeye ait sosyal tesis işlevinde kullanılmaktadır (Vural ve ark. 2006).

3.2.3. Gemlik

Antik Dönemde Gemlik yakınlarında bulunan İznik Gölü kıyısındaki Ilıcaksu, günümüzden yaklaşık 7000 yıl önce yerleşik yaşama geçilmiş alan olarak Gemlik'in yerli halkı kabul edilmektedir (Şekil 3.17). Ancak Gemlik'in coğrafik önemi liman kenti olarak kullanılmaya başlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Yaklaşık 2600 yıl önce Ege kıyılarında kurulan Efes, Bodrum, Milet; Mısır, Mezopotamya ve Anadolu'dan gelen malların ticaretinin yapıldığı zengin liman kentleridir. Ege ve Akdeniz'deki tüketim talebiyle Güney Marmara'da Apemeia (Mudanya), Kyzikos (Erdek) ve Kios bu talebin karşılanması üzerine iskele olarak kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca Kios, Hristiyanlık için kutsal alan olan, Nikea'nın(İznik) dışı açılan bir kapısı olmuştur.

Antik kaynaklara göre kentin kuruluşu ile ilgili olarak, altın postu aramak için bölgeye gelen Arganoutlar'dan bahsedilmektedir. Herakles ile birlikte bu yolculuğa çıkan arkadaşı Kios tarafından kurulduğu bilgisi yer almaktadır. Kios ilk olarak Frigya egemenliği altına girmiş ve M.Ö.664'te Kimmer egemenliğini yaşayan antik kent olarak önemli bir liman kenti durumundadır. M.Ö. 588'te Lydia kralı Alias Kios'a sahip olmuştur. Pers kralı Krios'un kenti almasıyla M.Ö. 545'te bölgeye Yunan göçmenleri yerleşmiştir. M.Ö. 4. yüzyılda bölgede Bthynia devleti kurulmuştur ve kralı I. Prusias kentin isimini Prusa ad Mare yani deniz karşısındaki Prusa olarak değiştirmiştir. Son Bthynia Kralı Nikomedes kenti Romalılara bırakmış ve Kios M.Ö.74'te Roma egemenliğine girmiştir. Antik Kios kentinden günümüzde sütun parçaları ve mimari kalıntılara rastlanmaktadır (Özer 2004).



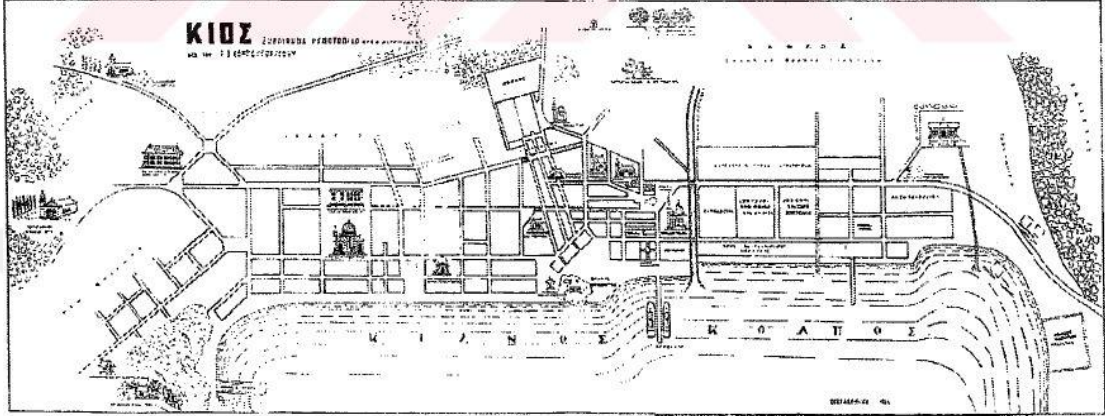
Şekil 3.17. Antik Kios (Özer 2014)

M.S. 395'te Doğu Roma İmparatorluğunu yaşayan kent 1087 yılında Selçuklu egemenliğine girmiştir. Bu dönemde kente donanma kurulmuş ve kentin adı “gemi üretiminin yapıldığı ve gemilerin yanaştığı yer” anlamına gelen Gemlik olarak değiştirilmiştir. Haçlı Seferleri sırasında yeniden Doğu Roma egemenliğine geçen kent 1336 yılında Osmanlı topraklarına katılmıştır.

Gemlik Kaymakamlığı tarihçe bilgilerine göre, Osmanlı döneminde; gelirleri Yıldırım Camii ve Medresesine bağlanmış bir kasaba niteliğindedir.1891 yılındaki nüfus sayımına göre halkın çoğunluğu Ermenilerden oluşmaktadır. Halkın %39'unu Türk vatandaşları,% 17'sini Rum vatandaşları ve %44'ünü Ermeni vatandaşları oluşturmaktadır (<http://www.gemlik.gov.tr/tarihce>, 2017).

Osmanlı yönetimine girmesiyle birlikte Gemlik'te yeni tersane kurulmuş ve 1856 yılında yapılan Bursa-Gemlik karayoluyla birlikte bölge ticaret alanında gelişme göstermiştir. Özellikle 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren artan ticari etkinliğin artması İznik'in kamusal merkezi konumuna gelmesini sağlamış ve bölge İznik'ten göçler almıştır. 19.yüzyılda meydana gelen büyük göçlerle birlikte Gemlik'in kentsel gelişimi hızlanmıştır (Şekil 3.18).

20. yüzyıl başlarında sanayileşme için adımlar atılmış, Akdeniz ve Avrupa ülkeleri arasında ithalat ve ihracat yapılmıştır. Bu dönemde ipek, balıkçılık ve zeytinyağı ticareti ekonominin büyük bir parçasıdır. Özellikle ipek sanayinin gelişmesi olması bölgedeki konut yapısına da yansımış üst katlardaki geniş sofalar ve merdiven kapakları şeklinde konut mimarisine etkileri görülmektedir.



Şekil 3.18. 19.Yüzyılda Gemlik (Özer 2014)

Antik dönem Gemlik yerleşimi incelendiğinde kuzeyden denize doğru uzanan ızgara tipi kentsel yerleşimlerden oluştuğu görülmektedir. Toplumun kültürel ve ekonomik yapısı kentin mekânsal biçimlenişini önemli oranda etkilemektedir. Eski Yunan kentleri şehir planı anlayışının hakim olduğu Helenistik Dönemdeki Gemlik’te, denizden gelen rüzgarı kent merkezine doğru ulaşmasını sağlayan bir sirkülasyon planlaması benimsenmiştir.

Selçuklular Dönemi’nde Gemlik, İstanbul’a en güvenli ulaşım yolu olarak tercih edilmiş ve Bizans ile yürütülen politikalar gereği stratejik olarak önem kazanmıştır. Gemlik’in güvenli bir liman olma özelliği Haçlı seferleri sırasında Haçlılar tarafından da kullanılmıştır. Her dönemde olduğu gibi Selçuklu Döneminde de uygulanan politikalar Gemlik’in mekânsal gelişim sürecini etkilemiştir. Bu dönemde bir tersane kurulmuş ancak toplumun asıl geçim kaynağı tarım olduğu için yerleşim birimleri körfezden daha kuzeyde bulunan dağ yamaçlarına doğru gelişim göstermiştir. Ekonomik politikalara ek olarak savunma politikaları gereği dağ yamaçları cazip gelmiştir. İzlenen politikalar

gereği dağ yamaçlarına doğru büyüyen kent, ızgara tipi yerleşim anlayışından uzaklaşmamış ve mekânsal gelişimini eski sisteme göre sağlamıştır.

Osmanlı Dönemi'nde Gemlik'e birçok tersane yaptırılmış ve konumu gereği sahip olduğu deniz yolu avantajı daha kullanışlı hale getirilmiştir. Özellikle kervan yolu üzerinde bulunması ve Bursa'da gelişen üretim ve ihracat faaliyetlerinde Gemlik limanı kullanılmıştır. Tanzimat hareketlerinin getirdiği makinalaşma ile birlikte Bursa ekonomik ve ticari etkisini arttırmış bu durumla birlikte Gemlik üzerindeki mal akımı da artmıştır. Zamanla bu gelişmelere cevap veremeyen Gemlik limanı için ek çalışmalar yapılmış, liman ve tersaneler geliştirilmiştir.

Gemlik'in ekonomik potansiyelinin artmasıyla nitelikli yapılaşma başlamış, bölgeye gelen ustalar tarafından mermer yatakları keşfedilmiştir. 1900 yılında mermer ocakları açılmış ve ekonomiye yeni bir kol eklenmiştir. 17. ve 18. Yüzyılda el zanaatkarlığının yaygın olduğu dönemlerdir ve kent merkezi rıhtım etrafında toplanmıştır. 19. Yüzyılın ikinci yarısından sonra ise kervan yolu ve deniz yolunun birlikte kullanımıyla Gemlik dışarıya açılmıştır.

Tarımın etkisiyle artan sermaye birikimi sayesinde tarım dışı iş olanakları gelişmiştir. Zeytin, ipek, nar gibi dışa satımı yapılan ürünler için depolama alanı ihtiyacı ortaya çıkmış ve merkezde bu ihtiyacı karşılayacak mekanlar yapılmıştır. İşletme, imalat ve depolama birimlerinden oluşan yapılar merkezde konumlandığı için konut birimleri de bu merkez etrafında gelişme göstermiş. Böylece o dönemdeki Gemlik'in mekânsal gelişimi incelendiğinde; ticari birimler ve konutların iç içe olduğu gözlenmektedir.

Cumhuriyet'in ilk dönemlerine gelindiğinde ise içinde bulunan yeni yönetim anlayışı sebebiyle sosyo ekonomik bir değişim gözlenmemiştir. Tarıma dayalı ekonomi anlayışı devam etmiş, İpek böcekçiliği ve zeytincilik Gemlik ekonomisindeki etkin rolünü sürdürmüştür. O dönemde mekansal değişim söz konusu olmazken liman stratejik önemini yitirmiştir.

1930-1960 dönemlerinde izlenen politikalar neticesinde 1933 yılında ilk Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır. Hazırlanan plan gereğince 1938 yılında Bursa'da

Merinos Fabrikası açılmış ve Gemlik'te 1934 yılında Gemlik Suni İpek Fabrikası kurulmuştur. Tüm bu değişikliklerle Gemlik'in sosyo ekonomik ve kültürel gelişimi amaçlanmıştır. Bölgenin stratejik önemi, kullanılan kimyasal atıkların bertarafı ve deniz yolu ulaşımının getirdiği dış pazar ticareti avantajları fabrikanın Gemlik'te kurulmasında etkili olmuştur. Ancak hazırlanan ilk planın ekonomik kalkınma amaçlı olması ve konut sektörüne yer verilmemesi sebebiyle kentleşme üzerinde gelişim gözlenmemiştir. Dış ticaret için gerekli lojistik faaliyetler ve depolama alanlarının artmasıyla limanda yapılaşma artmıştır.

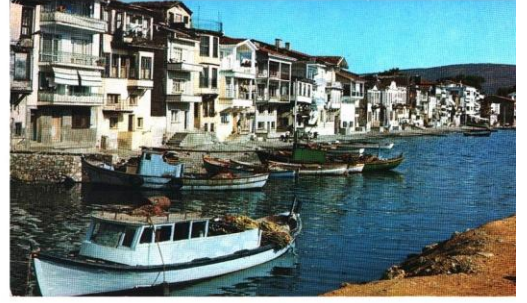
1930-1960 dönemlerinde izlenen politikalar neticesinde 1933 yılında ilk Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır.

1970'ten sonra Bursa'da otomotiv sektörü hız kazanmış ve Gemlik çevresinde fabrikalar kurulmuştur. Yeni istihdam alanlarının yaratılmasıyla kırdan kente göç durumu ortaya çıkmıştır. Ekonomik faaliyetlerin gelişmesi kent merkezine olan rant baskısını beraberinde getirmiş, kıyı bölgelerinde ve merkezde yüksek katlı yapı yoğunluğu oluşmaya başlamıştır. Bu yoğunlaşma sonucu konut alanları içinde kalan küçük sanayi atölyeleri; kiraların yüksek olması, oluşturduğu gürültü kirliliği ve trafik sıkışıklığı gibi sebeplerle kent dışına taşınmış ve sanayi sitesi kurulmuştur.

1985'te alınan kararlar sonucunda Bursa'da Demirtaş Organize Bölgesi'nin kurulmasıyla kentleşmede büyük değişiklikler olmuştur. Dış ticaret hızının artmasıyla mevcut limanlar yetersiz kalmış ve Gemlik Körfezi'nin güneybatısına yeni bir liman açılmıştır. 1992 yılında hizmete giren Gempport Limanı ve başka kuruluşlarının da açılmasıyla konut yoğunluğu güneydoğu ve doğu yönünde yoğunlaşmış ve doğudaki tarım arazileri konut alanları olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu durumun yanında merkezdeki rant daha da artmış ve kıyı alanlarında 6-7 katlı yapı blokları görülmeye başlanmıştır (Şekil 3.19).



1930 YILLARI GEMLİK SİLÜETİ



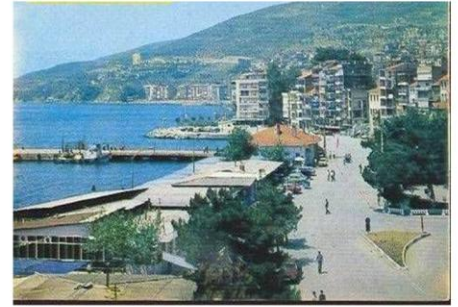
1960 YILLARI GEMLİK SİLÜETİ



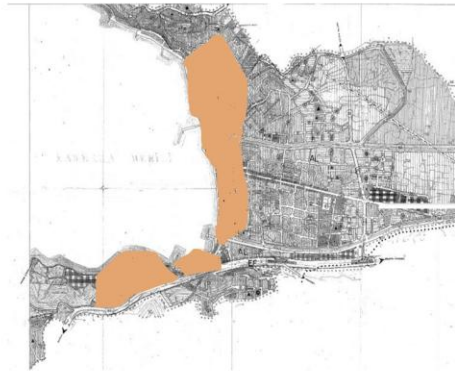
1930-1960 YILLARI GEMLİK YERLEŞİM PLANI



1970-1980 ARASI GEMLİK SİLÜETİ



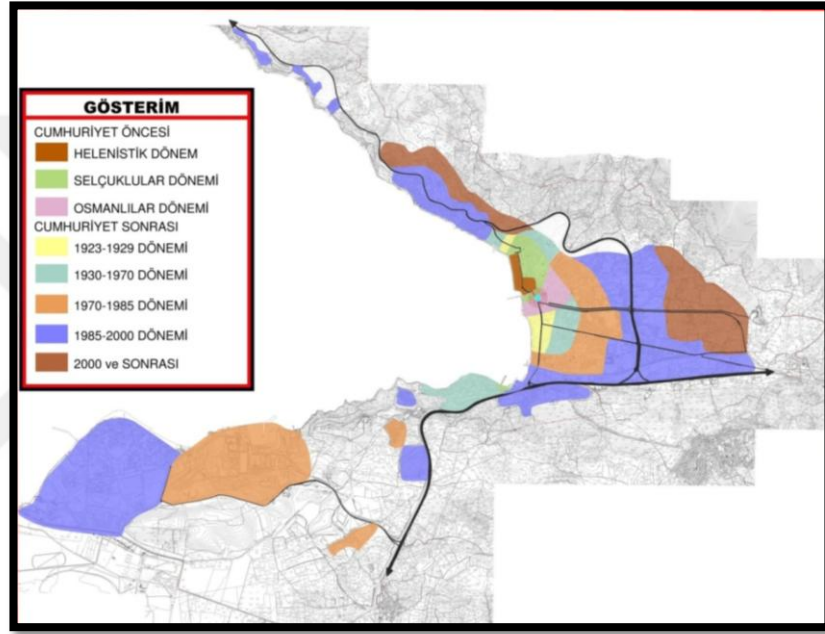
1985-2000 YILLARI ARASI GEMLİK SİLÜETİ



1970-2000 YILLARI GEMLİK YERLEŞİM PLANI

Şekil 3. 19. 1930-2000 Yılları arası kıyı silüetleri ve mekansal gelişme (Bulut 2017)

1990'lı yıllarda Gemlik'in kuzey bölgelerinde yüksek gelir gruplarının seçmiş olduğu planlı yapılaşma alanları oluşmuştur. Rekreatif alanların bulunduğu, yüksek katlı konutlar ve site planları uygulanmıştır. 2000 ve sonrasında körfez manzarası sebebiyle yüksek gelir gruplarının yerleşim alanı tercihleri dağ yamaçlarına doğru olmuştur. Gemlik'in doğusunda ise özellikle 2005 yılından sonra kaçak yapılaşma artmış ve 2-3 katlı konut alanları genellikle ülkenin doğusundan göç eden ailelerin yaşam alanı haline almıştır (Şekil 3.20).



Şekil 3.20. Dönemlere göre Gemlik'in yerleşim alanları (Gemlik Analitik Etüt Raporu 2009)

Gemlik'in geçirdiği mekânsal değişimlerin etkileriyle mimari kimliği değişmiş ancak tarihi kimliğin devamlılığı niteliğindeki bazı yapılar; koruma kullanma dengesi gözetilerek yaşayan mekanlar olarak varlığını sürdürmeye devam etmektedir.

Yalı Konak

Yalı Konak, Gemlik kıyı silüetinde diğer yapılardan ayrılan 1910'lu yıllarda yapıldığı bilinen bir sivil mimarlık örneğidir. Rum bir tüccara ait olduğu bilinen yapı, yaşam alanı olarak kullanılmanın yanı sıra sahile yakınlığı dolayısıyla depo olarak da kullanılmak

üzere tasarlanmıştır. Konumu gereği gemilere yükleme yapmak kolay olduğu için zeytincilikle uğraşan aile yalının 2 odası bu amaç için kullanıştır (Şekil 3.21).



Şekil 3.21. Yalı Konak'ın kıydan görünüşü

Güney ve doğu cephelerinde olmak üzere iki girişi bulunan yapı, bodrum kat 2 adet normal kat ve çatı katından oluşmaktadır. Rum ve Ermeni ustaların eseri olduğu bilinen yapıdaki zemin karolarının işçiliği bir kıyı yapısı olan yalı anlayışından izler taşımaktadır.

Gemlik Daniş Ekim Öğretmenevi

Gemlik kıyı silüetinde Yalı Konak örneğinden sonra tarihi kimliği ile etrafındaki yapılardan ayrılan diğer yapı da Gemlik Daniş Ekim Öğretmenevi'dir. Tasarımı Fransız bir mimara ait olan yapı 1886 yılında yapılmıştır. Uzun yıllar konut amaçlı kullanılan

yapı, öğretmenevi olarak kullanılması koşuluyla 1996 yılında Milli Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir.

Yapı tasarım fonksiyonunda farklı bir amaçla kullanımı planlandığı için bazı bölümlere ihtiyaç duyulmuştur. Örneğin her odaya wc-banyo eklentisi olması gerekliliği, yapının güncel kullanım işlevine uygun hale getirilmesini ortaya koymuş ve restorasyon çalışmaları yapılmıştır. 2013 yılında Kültür ve Tabiat Varlıkları bünyesine alınan yapı, eski Gemlik kıyı silüetinin bir örneğidir (Şekil 3.22).

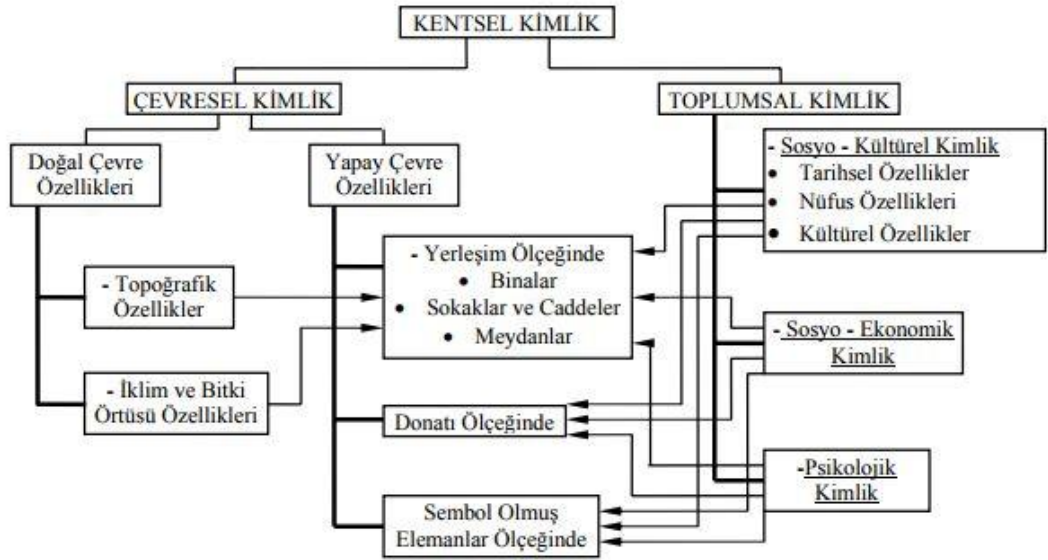


Şekil 3.22. Kıyıda Gemlik Daniş Ekim Öğretmenevi'nin görünüşü

4.BURSA KIYILARININ MİMARİ KİMLİĞİNİN İYİLEŞTİRİLMESİ

4.1.Kentsel ve Mimari Kimlik

Kent; insanların ticaret, sanayi gibi ekonomik alanlarda geçimini sağladığı, tarihsel süreçlerle oluşmuş kültürel değerlere sahip, kendine has fiziksel ve sosyal birikimi olan bir ortamdır. Kent kimliği ise tüm bu değerlerle ortaya çıkan, kenti diğer yerlerden farklı kılan ve o kente has öğelerin bütünüdür. Bu öğeler; kentin jeopolitik konumu, ekonomik düzeyde hangi alanda gelişmişlik gösterdiği, tarihsel değeri vb. unsurlardan oluşur.



Şekil 4.2. Kentsel kimlik elemanları (Örer 1993)

Kent kimliğini oluşturan etmenler sosyal ve fiziksel boyutta değerlendirilebilir (Şekil 4.1). Sosyal boyutta kent kimliği algısı, beşeri çevre, yani toplumsal ve bireysel değerler olarak ortaya çıkar. Toplumun; demografik yapısı, bilgi birikimi, tecrübeleri, geleceğe yönelik bakış açısı kimliği sosyal boyutta etkileyen alt unsurlardır. Kent kimliğinin biçimlenmesi için etkin bir siyasal, ekonomik ve sosyal yaşama hakim olunması gerekir. Bu parametrelerin güçsüz olduğu kentlerde, kimlik biçimlenmesinde sorunlar oluşmakta ve kimlik karmaşası yaşanmaktadır. Örneğin savaş sonrası toplumda yaşanan bunalım, rant baskısı, toplumun kültür seviyesi ve içinde yaşadığı kültür çatışmaları, çalışma

düzeyinde etkin kazanç sağlanamaması gibi durumlar, mimari tasarım kaygısından uzak yapılaşma şekli belirlemekte ve kentsel kimliğin biçimlenmesinde olumsuz etki yaratmaktadır (Dağlı 1996).

Fiziksel boyutta ise, doğal çevre ve yapılı çevre elemanları olarak iki farklı unsur değerlendirilmelidir. Doğal çevre elemanları; kentin jeopolitik konumu gereği sahip olduğu özellikler, iklim şartları, akarsu kaynakları vb. gibi kentin doğal kaynaklarıdır. Bu kaynakların oluşturduğu şartlar; kentin demografik yapısından, ekonomik kaynakların belirlenmesine kadar birçok faktörü etkilemektedir.

Yapılı çevre elemanları ise doğal çevre etkenleri ve ihtiyaç doğrultusunda tasarlanmış, kent dokusunu oluşturan mekanlar ve yapı bileşenleridir. Kentlerin kendilerine özgü meydanları, anıtları, sokakları ve yapıları yapılı çevre örnekleridir. Bir kente özgü yapılı çevre elemanının oluşması için; biçim, doku, renk, gabari, doluluk-boşluk kavramları bağlamında denge içinde olması gerekmektedir (Biol 2007).

Mimari Kimlik; bir yapıyı diğerlerinden ayıran, kendisine özgü niteliklerin bütünüdür. Tasarlanan mekanın ruhu, temsil ettiği akım, malzeme türü, yapım teknolojisi, dokusu, rengi, çevreyle uyumu mimari kimliği etkin kılan niteliklerdir (Akçay 2006).

Mimari kimlik ve kent kimliği sürekli etkileşim içindedirler. Kentsel kimliği oluşturan; toplumun birbiriyle olan iletişimi, yapılı çevre ile olan bağlantısı, tarihi, doğal ve kültürel mirası bir bütünün elemanlarıdır. Yapılı çevre elemanlarını tanımlamada “mimari kimlik unsurları” değerlendirmesinin rolü büyüktür (Akçay 2006). Örneğin; kıyıda veya dağ eteklerinde kurulu bir kentin mimari kimliği için, kentin coğrafi şartlarına göre biçimlenen bir mimari kimlik anlayışı irdelenmesi yapılabilir.

Herhangi fiziksel bir unsurun mimari kimlik ögesi olabilmesi için, kent genelinde nirengi noktası özelliğinde olması ve kentin dokusuyla uyum içerisinde olması gerekir. Aynı zamanda halk tarafından kabul edilmiş olması ve kitlelere hitap etmesi mimari kimlik ile ilişkilidir (Binle ve Ertan 1992).

Mimari kimliğin gelişmesinde toplumsal yaşanan olaylar, kültürel faktörler önemli yer tutmaktadır. Değişen ve gelişen toplumun zaman içerisinde yarattığı kültür değerleri, yaşayış biçimleri ve gelenekleri milli kimliğin birer parçası olarak, mimari kimliği etkileyen faktörler arasındadır. Mimari kimliğin sürdürülebilir olması kentin kültürel kimliği açısından büyük önem taşımaktadır. Gelecek dönemlere aktarılacak kültür değerlerinin somut hali, mimari kimlik öğeleridir. Örneğin, tarihi bir kent alanından günümüze ulaşabilmiş sivil mimari örnekler o dönemin kültürü, gelenek ve görenekleri hakkında bilgiler vermektedir. Bu bağlamda mimari kimliği oluşturan her unsur, kentin kültürel kimlik öğelerinin somutlaşmış halidir.

Mimari kimliği etkileyen diğer faktörler ise, teknolojinin gelişmişlik düzeyiyle ilgilidir. Malzeme türü, geleneksel malzeme kullanımı, yapım tekniği, yapım tekniğindeki gelişmişlik; kentsel mimari kimlik algısında önemli yer tutar.

Toplumun, gelenek, görenek, dini yapısı ve yaşayış şekli dışındaki, mimari kimliği etkileyen diğer toplumsal etki ise toplumun ekonomik durumudur. Ekonomisi tarıma dayalı bir toplumun yarattığı mimari kimlik algısı, sanayi veya turizm odaklı bir ekonomiye sahip toplumlardan farklı olmaktadır. Kişi başına düşen gelir miktarı ve ekonomik olanaklar mimari kimlik oluşumu için önemli faktörlerdir.

Mimari kimliği etkileyen toplumun yazılı olmayan kuralları dışındaki diğer etmen yoruma bağlı olmayan ve yazılı olan devlet politikalarıdır. Bu politikalar ülke genelinde veya bölgesel olarak hazırlanan, imar kanunları, yasalar, yönetmelikler, mevzuatlar veya plan notlarıdır. Yazılı ve uyulması gereken kurallar, mimari kimliği sınırlayıcı ve biçimlendirici etki yaratmaktadır.

4.2. Kıyı - Mimari Kimlik İlişkisi

Kıyının fiziksel boyutunu kavramak amaçlı birçok tanımlama yapılmıştır. Kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisinin somut tanımı kıyı alanını sınırlamamızı sağlamaktadır. Kıyı kanununa göre; kıyı çizgisi doğal afet durumu haricinde su kaynağı ile kara parçasının

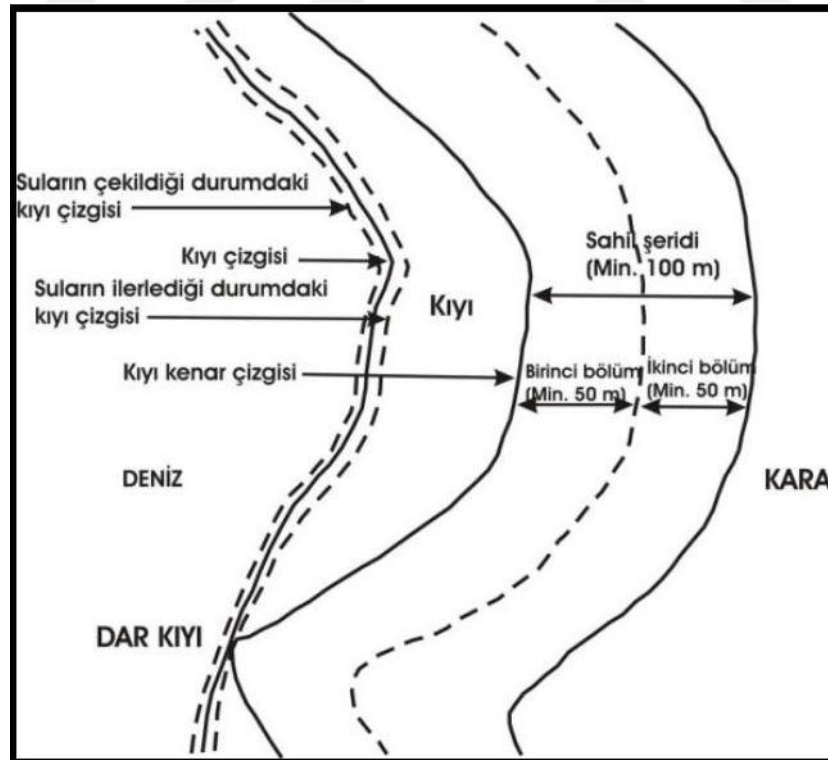
buluştuğu çizgi olarak tanımlanmaktadır. Bu çizgiden sonra kara doğrultusundaki çakıl, kum, bataklık gibi her türlü doğal oluşumun sınırını belirleyen ise kıyı kenar çizgisidir. Kıyı ise bu iki tanımın yani kıyı kenar çizgisi ve kıyı çizgisi arasında kalan bölge olarak tanımlanmaktadır (Anonim 1990).

Kıyı ile ilgili fiziksel boyutta yapılan en geniş tanım; deniz yönünde ufuk çizgini, kara yönünde silueti sınır kabul edip üçüncü boyutta su altına ve gökyüzüne devam eden üç boyutlu bir görsel mekan olmasıdır (Karabey 1978).

Kıyı mekanı ve oluşumunu etkileyen doğal ya da yapay oluşumlardan etkilenen diğer parçalar (Şekil 4.2);

Dar Kıyı: kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisinin birbirlerine en çok yaklaştığı çoğu zaman çakıştığı alan,

Sahil Şeridi: kara istikametindeki minimum 100 mt genişliğindeki yatay alan olarak tanımlanmaktadır (Anonim 1990).



Şekil 4.3. Kıyı ve alt parçalarının gösterimi (Akdaş 2015)

Kıyı ile ilgili tanımlamaları coğrafi boyutta bırakmak, kentlerin bu ayrıcalıklı arazileri için yetersiz kalacaktır. Kente ilişkin bir imge olarak kıyı; kendine has coğrafi yapısı, ekolojik sistemi, jeomorfolojisi, özgünlük ve hareketliliği, çeşitliliği ve sürekliliği, kara ile etkileşimi gibi çok boyutlu bir içeriğe sahip olarak “kıyı kültürünü” oluşturmaktadır. Bu özellikleri ile kıyılar, tarih boyunca, insanlar için sosyal ve ekonomik bir etkileşim alanı olarak işlev görmüştür. Ayrıca kıyılar; kentlerin morfolojisini şekillendiren ve kentsel yaşamın biçimlenmesinde etkili olan doğal oluşumlardır. Tarihsel süreçte ise kıyı, farklı zaman dilimlerinde, değişik fonksiyonlarla, farklı boyutlarda değerlendirilmiş ve sunduğu olanaklar kullanılarak tarih boyunca kentleşmeye katkı sağlamıştır. Savunma, ticaret, sanayi ve turizm alanlarında dönemin şartlarına göre kıyı, zamanla tekrar biçimlenmiştir.

Tüm bu dönüşüm ve gelişimlerin yanında kıyıda yaşayan halkın kıyının avantajların ve dezavantajlarına göre oluşturduğu bir kıyı kültürü kavramı bulunmaktadır. Kıyının sürdürülebilir olmasını sağlayan da kıyı kültürünün zamanla değişimi ve gelişimidir. Dolayısıyla kıyı ile ilgili yapılan tanımlamaları fiziksel boyutta bırakmanın yanı sıra bu bağlamı da dikkate almak gerekir.

Kıyı alanları, tarih boyunca önemli yerleşim noktaları olarak kabul görmüş ve pek çok medeniyetin birincil yerleşim noktaları olmuştur. Dönem şartlarına göre zamanla kullanım fonksiyonu ve yapısı değişmiş ancak coğrafi avantajları sayesinde kent ile ilişkisi kopmamıştır. Gerek savunma amaçlı kullanımda gerekli olan jeopolitik üstünlük, gerekse ulaşım ve ticaret gibi ekonomik boyuttaki getirileri sebebiyle kıyı alanları buldukları kentler için değer kaynağı olmuştur. Zamanla kentin metropolitan yapısının dezavantajlarını, kıyı alanlarındaki dinginlikle kapatmak isteyen halk için de ikincil konut imkanı sağlamıştır.

Kıyının kente kattığı özellikler her kıyı kenarında aynı potansiyelde değerlendirilemez. Dolayısıyla her kıyı kenarında bulunun alanlara “kıyı kenti” tanımını yüklemek yanlış olacaktır. Kıyı kenti kabul edilebilen yerleşim alanlarının nitelikleri;

- Su; kaynak olarak kullanılmalı, ticaret, sanayi vb. alanlarda kente avantaj sağlayacak düzeyde katkı koymalı,
- Su kaynağı, fiziksel şartlara göre biçimlenmiş doğal bir oluşum olmalı,
- Su ile kent birbiriyle etkileşim içinde olmalı,
- Kentin dışarıya açılan kapısı konumunda olmalı, dış dünya ile kent arasında bağlantı oluşturmali,
- Kent silüetine katkıda bulunmalı ve kent algısında belirgin faktör olmalı,
- Kıyı kültürü oluşumunda etkili olmalı, şeklinde sıralanabilir (Erkök 2002).

Bu nitelikleri taşıyan kıyı kentlerinde, kıyı şartlarına uyum sağlama sürecinde zamanla o kıyıya ait mimari kimlik oluşmuş ve zamanla değişimler yaşamıştır. Kıyının mimari kimliğini oluşturan faktörler başlıca; kıyı alanının fiziksel biçimlenişi ve bu biçimlenişe göre kurgulanan kullanım fonksiyonudur.

Kıyının cazibesinin getirdiği kıyı kenarı yerleşim hayatı beraberinde, ortama uyum sağlama sürecini getirmiştir. Bu durumla birlikte su kenarı yerleşim noktalarında, tarihi dönemlerde, savunma, ulaşım ve ticaret gibi çeşitli amaçlarla oluşturulan surlar, hisarlar tersaneler, liman bölgeleri ve günümüzde modern mimarinin üst düzey örneklerini temsil eden köprüler; su kenarı yaşamın mimariye etkisini göstermektedir. Aynı zamanda kıyı ve mimarlık arasındaki bağın ticaret, ulaşım ve savunma gibi ihtiyaçların yanı sıra, konaklama amaçlı yapılan yalılar, kasırlar olarak kıyı kültürüne yansımaları görülmektedir. Su kenarında yapılaşmanın getirdiği manzara kullanımı, havanın nemi ve rüzgar etkisi gibi fiziki durumların, mimariye ve iç mekanlara etkisi, günümüze ulaşabilen su kenarı yapılarında görülmektedir. Tarihsel dönem değiştikçe ve teknolojinin getirdiği ihtiyaçlar arttıkça, kıyı alanlarının kullanım işlevleri de dönem şartlarına göre değişiklik göstermiştir. Kıyı alanlarının coğrafi avantajlarının cezbettiği başka bir sektör de sanayi alanıdır. Sanayi yapıları için kaynak sağlama, ürün pazarlama ve atık oluşumunun kolay bertarafı dolayısıyla kıyıda sanayileşmenin etkisi görülmektedir (Tokyay 2006) .

Yaşam şeklini deniz yolu ulaşımına göre biçimlendirmiş bir kıyı kentinde, başta ticari amaçlı olmak üzere kıyı jeomorfolojisinin izin verdiği ölçüde gerekli mimari yapılar inşa edilmiştir. Örneğin, geminin karaya yanaşmasına izin verecek türden liman tesisleri oluşturulmuş ve liman yapıları kurgulanmıştır. Liman dok tesisleri, tersaneler, iskeleler, gümrük binaları, depolama için planlanan yapılar, ticari amaçlı kullanım şeklinin kıyı mimarisinde yarattığı etkidir. Liman yapılarının yapım teknikleri, kullanılan malzeme türleri, yatay ve düşey düzlemde yarattığı etki, renk, doku gibi kavramları incelediğinde kıyı mimarisi algısı netleşmektedir.

- Dalgakıran-Mendirek: Limandaki diğer yapıları dalgaların etkisinden korumak ve gemilerin yük alışverişini karşılaması amacıyla yapılan uzun setler, antik liman kalıntılarında bulunmakta, o dönemin malzeme ve yapım teknolojisi ile ilgili bilgi vermektedir. Kıyı mimarisi silueti açısından yatay düzlemde bir algı oluşturan dalgakıranlar, her limanda mutlaka bulunan, kıyı mimarisine etki eden bir liman yapısıdır (Şekil 4.3).



Şekil 4.4. Mudanya dalgakıran örneği (www.mudanyaonline.net/?page_id=108, Erişim tarihi: 20.11.2018)

- Deniz Feneri: Liman giriş ve çıkışlarında, deniz araçlarına rehberlik eden, tepe noktasında ışık kaynağı bulunan bir liman kompleksi yapısıdır. Antik çağdan bugüne, işlevsel olarak değişime uğramamış ancak yapım tekniği, malzeme ve

biçimiyle kentin zenginliğine göre yeniden yorumlanmış olan deniz fenerleri, mimari özellikleriyle dikkat çekmektedir. Yapım tekniği ve malzeme dışında, plan tipleri ve kesitlerindeki tasarım, heykel, mozaik ve kabartmalar ile bezenmeleri, mimari tasarım farkındalığının olduğunun göstergesidir. Düşey düzlemde kıyı kimliğinde yarattığı etkinin yanında kentlerin nirengi noktası olma özelliğindeki bu yapılar, kent kimliğinde baskın rol oynayabilirler.

Örneğin; günümüzde mevcut olmamasına rağmen ancak çizimleriyle tanımlanabilen İskenderiye Feneri, dünyanın 7 harikasından biri olarak betimlenmektedir. (Gündüz 2008)

- Gümrük Yapıları: Kentlerin deniz yoluyla yaptığı ticaretin kullanım alanı olan gümrük yapıları; depolama alanları, eşya kontrol, yolcu salonu, idari kısımlar ve muayene yeri gibi birimlerden oluşmaktadır (Şekil 4.4). Çeşitli dönemlerde ve çeşitli kentlerde yapımı gerçekleşmiş olan gümrük binalarının belli başlı ortak özellikleri bulunmaktadır (Kaya 2010)



Şekil 4.5. Eski Mudanya Gümrük Binası (Kaya 2010)

İç mekanların ihtiyacı karşılayacak fonksiyonda olması ve yapının limandaki dinamizmi karşılayacak nitelikte tasarlanmış olması, genel anlamda gümrük binalarının ortak

özellikleridir. Tasarlandığı dönemin izlerini taşıyan ve çeşitli mimari üsluplara ait unsurların kullanıldığı bu yapılar, kıyı kentindeki mimari kimliğe katkısı olan önemli liman yapılarındadır. Kıyı silüetinde; renk, doku, gabari, doluluk-boşluk ve malzeme gibi mimari parametreler açısından değerlendirildiğinde, kıyı mimari kimliğindeki algınsın yüksek olduğu görülmektedir.

- Balıkçı Barınakları: Balıkçı gemilerinin bağlanması, yüklenmesi, boşaltılması için kurulmuş, geri manevra yapabilecek yeterli alan ve derinliğe sahip, büyüklüğüne göre balıkçılar için barınma yeri, idari binası, satış yeri, ön soğutma alanları bulunan kıyı yapılarıdır (Anonim 1996).
- İskeleler: Gemilere yükleme ve boşaltma yaptığı, kıyı alanlarının doldurulmasıyla yapılan, ahşap, beton veya çelik sistem kullanılmış olan liman yapılarıdır (Anonim 2007).
- Tersaneler: Gemi onarımının ve yapının tamamlandığı yer olan tersaneler, fiziksel ve kültürel anlamda kıyı mimari kimliğinde önemli yer tutmaktadır. Kıyı alanları yenileme projeleri kapsamında, günümüzde kullanılmayan pek çok tersanenin mekansal dönüşümü gerçekleşmiş ve tekrar işlevleştirilmiştir (Koncavar 2001).

4.3. Bursa Kıyılarının Mimari Kimliğinin Sorunları

Kentlerin en üstün yerleşim noktaları olan kıyı alanları; oluşturdukları kültürel, tarihi ve coğrafi potansiyel ile tarih içinde çeşitli uygarlıklar tarafından yerleşim alanı olarak tercih edilmiştir.

Bursa geçirmiş olduğu tarihi süreçler sebebiyle önemli bir kıyı potansiyeline sahiptir. Ancak zamanla kıyının yeninde biçimlenmesiyle günümüzdeki mimari kimliğinde niteliksiz yapılar ortaya çıkmıştır. Bursa kıyı alanlarının sorunlarını tanımlamak ve ortaya koymak sonrasında geliştirilecek öneriler için önemli adımlardan biridir.

- Konut ve ticari alanlardaki yapılar dışında, kıyı alanlarının kimliğini oluşturan önemli deniz yapıları limanlar ve dalgakıranlardır. Bursa kıyılarında yapılan araştırmalar sonucunda sekiz adet antik liman tespiti yapılmıştır. Ancak bu tarihi limanlar kıyının bilinçsiz kullanımını sonucunda zarar görmüştür.
- Kıyı ve kent her dönemde birbiriyle karşılıklı etkileşim içerisindedir. Zamanla etkileşim yöntemi değişmiş, turizm, ulaşım ve ikinci konut kullanım alanları olarak çeşitlenmiştir. Ancak bazı kıyı alanlarıyla kent arasındaki etkileşim biçimi sanayi faaliyetlerine dönüşmüş ve bu bölgelerde kent-kıyı ilişkisi kopmak durumunda kalmıştır.
- Sanayileşme düzeyiyle orantılı olarak kıyıya yapılan kentleşme baskısı artmış ve bu durum; tarihi, kültürel ve doğal değerlere geri dönüşü olmayan etkilerde bulunmuştur. Sanayideki iş imkanlarıyla beraber kıyı alanlarında artan nüfus yoğunluğu ekonomik nedenlerin yanı sıra ikinci konut isteğiyle kıyı bölgelerinde yapı stoğunu arttırmıştır. Özellikle ikinci konut alanlarıyla artan rant baskısı kıyının silüetini, dokusunu, biçimini önemli oranda etkilemiş ve kimlik değişimine yol açmıştır.
- Tarihi değerlerimiz, sivil mimarlık örneği olan yapıların çevresindeki niteliksiz yapılar sebebiyle, kıyı mimari kimliğine etkin biçimde katkı koyamamaktadır.

Bursa kıyı potansiyelinin farkında olduğu bir kıyı kentidir. Mevcut tarihi yapı örnekleriyle ve bilinen tarihi süreçlerde bir kıyı kimliğine sahip olan Bursa kıyıları, günümüzde; kıyı yerleşmelerindeki plansız ve bilinçsiz kullanım sonucunda mimari kimliğin göz ardı edildiği kıyı yerleşimlerine dönüşmüştür. Bursa kıyı alanlarındaki bu sorunlar değerlendirilerek, Bursa Kıyılarının potansiyelini ortaya çıkarmak adına Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü ve Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı Sahil Hizmetleri Dairesi Başkanlığı tarafından, “Bursa İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı” hazırlanmıştır. Plan Açıklama Raporu’nda yer verilen “Ülkemizdeki Kıyı Yapılarının Planlanmasına İlişkin Mevzuatın İncelenmesi” başlıklı uzman raporunda; kıyı alanlarının koruma kullanma ilkelerinin dengeli biçimde uygulanarak başta 3621 sayılı Kıyı Kanunu’na uygun düzenlemeler yapılması gerektiği belirtilmiştir (Anonim 2015).

Bursa kıyı alanlarının mimari kimliği sorunlarını ortaya koymak üzere, kıyı silüetinin mimari kimliği oluşturan parametrelere göre değerlendirmesi gerekir. Mimari doku ve bu dokuyu oluşturan malzemenin rengi, formu, yapıların biçimi, birbirleriyle olan etkileşimi bunun sonunca ortaya çıkan doluluk boşluk algısı mimari kimliği tanımlayabilecek parametrelerdir (Kutlu ve ark. 2011).

Doku; yüzey karakterinin algılanmasına yardımcı olan malzemenin boyut ve biçiminin yansımaları olarak ortaya çıkan bir kimlik ögesidir. Işık, renk ve malzeme bileşenlerinden oluşan doku, formda ilk algıladığımız etkidir. Kullanılan malzemenin doğası gereği sahip olduğu etkinin cephede vurgulanması, oluşan doku birliği veya farklı dokular yapının dönemi, konumu ve kültür hakkında yorum yapılabilmesini sağlamaktadır (Kutlu ve ark. 2011).

Doluluk boşluk; zıt kavramlar olarak tanımlansa da aralarındaki oran, denge ve dengesizlikleri ile çevre algımızı etkileyen kimlik bileşenleridir. Mimari mekanda ise boşluk, mekanı tanımlayan ögedir. Ancak mimari boyuttaki boşluk kavramı bulunan çevre elemanlarıyla kurulan ilişki ile bir anlam ifade etmektedir. Kentin parçası olan mimari mekanlar ve çevresi kent kimliğine özellik kazandırır. Kentlerin mimari mekanların bir araya gelerek oluştuğu düşünülürse, mimari yapılar doluluğu ve bu yapılar arasındaki kısımlar ise boşluğu temsil etmektedir. Dolayısıyla mimari bir yapının kendisini tanımlayabilmesi için etrafındaki boşluğa ihtiyacı vardır. Ancak yalnızca mimari yapının tasarımı yani doluluk kısmı tasarlandığında ve etrafındaki boşluk da tasarıma dahil edilmediğinde, bütüncül yaklaşımdan uzak ve tanımsız hacimler ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda mimari kimlik üzerindeki doluluk boşluk dengesi, kentsel kimlik üzerindeki doluluk boşluk dengesiyle etkileşim içerisinde (Kuloğlu 2013).

Biçim; mimari boyutta, yapının estetik ve fonksiyon gereksinimleri arasındaki ilişkinin incelenmesi yönünde ele alınmaktadır. Mekan, kütle ve yüzey özellikleri biçimin tanımlanmasını sağlayan elemanlardır. Bu elemanlar topoloji, coğrafik özellikler ve kültürel etki ile ilişkili faktörlerdir. Farklı kültürel etkiler, simgesel değerler üzerinden

yorumlanan mimari form; iklimsel özelliklere göre dikdörtgen, kare veya iç avlulu formlara dönüşmüştür (Çakar 2016). Biçimin etkisi mimari ve kentsel ölçekte incelendiğinde; bir yapının, bulunduğu yerin mevcut dokusuna uygunluğu, etrafındaki yapılarla ilişkisi, benzerliği veya zıtlığı, bulunduğu kentsel konumun özelliklerini anlamda tanımlayıp tanımlayamayacağı gibi parametreler üzerinden değerlendirilebilir.

Kıyı silüetinde; renk, doku, gabari, malzeme, doluluk ve boşluk dengesi parametrelerinin incelenmesi kentin kıyı kimliğinin algılanmasını kolaylaştıracaktır. Kıyıda bulunan yapıların incelenmesi için **“yapılı çevre- doğal çevre dağılımı, yapılar arasındaki oran, kütle-cephe oranları, malzeme özellikleri, tarihi yapılarla kurulan ilişki, gabari, bitişik- ayırık nizam planlaması, kullanım fonksiyonu”** parametreleri belirlenmiş ve bu parametreler Mudanya ve Gemlik kıyı alanları üzerinden incelenecektir.

4.3.1. Mudanya

İnceleme alanı; yaklaşık kıyı uzunluğu 42 km’lik bir alan olan Mudanya ilçesinin İstanbul Deniz Otobüsü iskelesi ile Mudanya Yat Limanı arasında kalan kıyı bölgesini kapsamaktadır. Mudanya, geçirmiş olduğu tarihsel süreç değerlendirildiğinde, sahip olduğu kültürel ve tarihi mirası kısmen koruyabilmiş bir kıyı bölgesidir.

Yapılı Çevre- Doğal Çevre Dağılımı:

Kıyı ve kıyı ardı bölgesinde yoğunlaşan yapı stoğu, zeytin alanlarının yok edilmesiyle dağ yamaçlarına doğru konumlanmaktadır. Özellikle kıyı bölgesi boyunca yeşil alanların olmayışı kıyı bölgesinde yapılı çevreyi baskın kılmakta ve kıyı ardı bölgesindeki yapı artışı, uzak kıyı silüeti algısında, bu iki parametrenin dengesizliğine sebep olmaktadır (Şekil 4.5). Kıyı boyunca algılanan silüette yapılı çevre doğal çevreye baskındır. Kıyı ardı bölgelerde ve yamaç kısımlarında, 5-6 katlı yapıların manzarayı görebilmek için şaşırtmalı şekilde konumlandırılmış olmaları, kıyıdan bakıldığında yapılı çevrenin doğal çevreye baskınlığını arttırmaktadır.



Şekil 4.6. Yapılı çevre- doğal çevre dağılımı

Yapılar Arasındaki Oran:

Kıyı silüetinde algılanan, tarihi nitelikte olan 2 katlı sivil mimarlık örnekleri ve bu tarihi çevrenin yanında yer alan 4-5 katlı yapılar kütle ve ölçü kavramında orantısızlık olarak algılanmaktadır. Kıyıda tarihi yapıların aynı dönem ve üslup özelliklerini taşımalarıyla kendi aralarında oluşturdukları birlik, diğer taraftan yamaç ve kıyı ardı bölgelere konumlandırılmış 5-6 katlı apartman bloklarıyla aynı silüette algılandığı için orantısızlık oluşmaktadır (Şekil 4.6).



Şekil 4.7. Kıyı silüetindeki yapısal oran algısı

Ancak Girit Mahallesi gibi tarihi yapıların özelliklerinin kısmi olarak korunmuş bölgelerin bazı sokaklarında yapılar arasında denge kurulmuş, orantılı bir sokak silüeti varlığı görülmektedir (Şekil 4.7). Aynı şekilde kısmen nitelikli yeni yapılardan oluşan Güzelyalı kıyı kesiminde genellikle 4-5 katlı yapılardan oluşan bir kıyı silüeti algılanmakta ve yapılar arasındaki oranın benzer olduğu görülmektedir (Şekil 4.8).



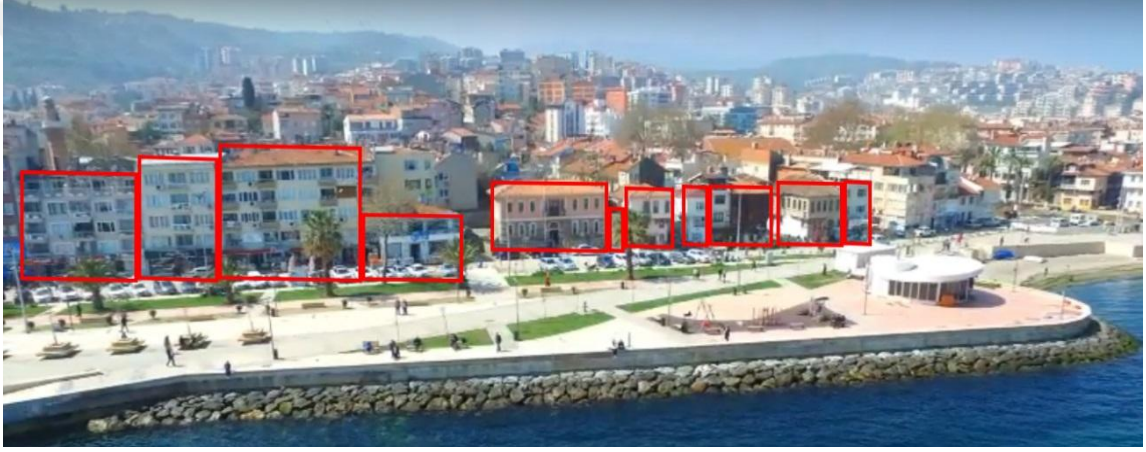
Şekil 4.8. Girit Mahallesi'ndeki yapısal oran



Şekil 4.9. Güzelyalı Mahallesi'ndeki yapısal oran

Kütle-cephe incelemesi:

Denizden kente yaklaşımda kullanıcıları ilk karşılayan ve kıyıyla ilgili fikir uyandıran faktör kıyı yapılarının cepheleridir. Bu bağlamda yapısal kütle ve cephe dengesi önem kazanmaktadır. Mudanya kıyı silüetinde yapılar yükseklik ve cephe genişlikleri konusunda kendi içlerinde bir dengeye sahiptir. Özellikle tarihi yapıların yüzey ve yükseklik dengesi hem uzak silüette hem de insan ölçeğindeki yakın silüette çok net algılanmaktadır. Yeni yapılarda ise manzaradan yararlanma isteği gereği oluşturulan geniş yapı yüzeyleri, ve yapı derinlikleri çevredeki tarihi yapılara oranla oldukça fazla kütleli algı yaratmakta ve dengesizlik ortaya çıkmaktadır (Şekil 4.9).



Şekil 4.10. Kıyı silüetindeki kütle-cephe ilişkisi

Kıyıda algılanabilecek kütle-cephe dengesinin diğer etkeni de sokaklardır. Kıyı bölgelerinde denizden gelen rüzgarın kentin iç kesimlerine kadar çekmek için planlanan ızgara biçimli plan yapısı Mudanya'nın tarihi bölgelerinde varlığına devam etmektedir. Sokakları denize açılan tarihi bölgelerde doluluk olarak tanımladığımız yapı ve boşluk olarak tanımladığımız sokak etmenlerinin dağılımı denge içerisindedir. Ancak yeni yapı bölgelerinde, özellikle iç kesimlerde deniz manzarası görünürlüğünü arttırmak amacıyla yapılar şaşırtmalı biçimde konumlanmıştır (Şekil 4.10). Bu alanlarda zamanla birbirinin manzarasını ve rüzgarını kesen yapı stokları, denizden yaklaşımda algılanan kıyı silüetinde büyük bir doluluk etkisi yaratmaktadır. Genel olarak, kıyı silüetini oluşturan ticari yapıların bulunduğu bölgede doluluk boşluk dengesi kurulamamıştır (Şekil 4.11).



Şekil 4. 10. Sokak yapısının plan üzerindeki doluluk boşluk algısı



Şekil 4.11. Sokak yapısının silüette yarattığı doluluk boşluk algısı

Tarihi yapıların bulunduğu kesimde ise manzaradan ve rüzgardan yararlanma isteği cumbalarla sağlanmıştır. Böylece daha iç bölgelerdeki diğer yapıların bu faktörlerden yararlanmasını engellememiştir ve sokakların kentin iç kesimlerine kadar ulaşmasıyla manzara ve rüzgar etkisi iç kesimlere taşınmıştır.

Malzeme:

Kıyıda yeni yapı alanlarında, yapıların fonksiyonu genellikle balık restoranı işletmeciliği olarak kullanılan ticari kullanım alanlarıdır. Her birinin ayrı cephe özelliklerinde olduğu gibi tabelaları, kullanılan açık kapalı mekan yüzeyleri ve malzemeleri, bir araya gelen bu yapı stoğunda malzeme farkı ortaya çıkmaktadır.

Betonarme taşıyıcı yapıım tekniğine sahip olması ve genellikle özel bir kaplama malzemesi kullanılmamış olması bu yapıların ortak özelliğidir. Ancak cephedeki boya renklerinin farklılığı, saydam yüzey kapatmaları, tabela ve brandalar; kıyıdaki ticari mekanların yaya ölçeğinde yarattığı görüntü kalabalığına ve kirliliğine sebep olmaktadır. Pencere ve kapı ebatları, renkleri, malzemeleri; çatı kaplama malzemesinin türünün (katlanabilir paneller, kiremit, şingil) renginin farklı olması; cephe renklerinin farklılığı, açık ve yarı açık mekanlarda kullanılan üst örtü, branda gibi malzemelerin özelliklerinin farklılığı, bazı yapılarda kaplama malzemesinin kullanılmış olması, balkon korkuluklarının şekil, ebat, renk farklılığının ortaya çıkardığı uyumsuzluk ve niteliksiz yapılar kıyı silüetinde malzeme farklılığı algısının sebepleri olarak sıralanabilir.(Şekil 4.12).



Şekil 4.11. Ticari fonksiyonlu alanların yarattığı malzeme farklılığı algısı

Geleneksel yapı alanındaki konutların ahşap karkas ve yığma yapıım tekniklerine sahip oldukları görülmektedir. Geleneksel yapı alanlarındaki konutların cepheleri sıvalı veya ahşap kaplama tekniğine sahiptir. Pencere, kapı pervazlarında, kat siltmelerinde ve köşe pervazlarında farklı malzemenin kullanılması ve bu yapı elemanlarının daha belirgin hale getirilmesi bu bölgedeki geleneksel konut tiplerinin ortak özelliğidir. Cephede

döşeme kirşini gizlemek amacıyla yapılan ahşap kat silmeleri cepheye karakter katan unsurlardan bir tanesidir. Pencere boşluğunu netleştiren ve silüette vurgusunun artmasını sağlayan pencere pervazlarında ahşap malzeme kullanılmıştır. Kanatlı ve giyotin pencere tiplerine sahip konutların bazılarında ahşap kepenkler bulunmaktadır. Cephe kompozisyonunu tamamlayan başka bir unsur da sıcak demiri bükme tekniği ile uygulanan balkon demirleri motifleridir (Şekil 4.13).



Şekil 4.12. Geleneksel yapılardaki malzeme kullanımı örneği

Tarihi Yapılar:

Mudanya Kıyı Bölgesi'ndeki tarihi yapı varlığı çeşitli koruma planları sayesinde Gemlik Kıyı Bölgesi'ndeki tarihi yapı varlığından daha iyi durumdadır. Kıyıda tarihi yapılar her ne kadar niteliksiz yeni yapı gruplarının arasında kalmış olsa da, kıyı paraleline yerleşmiş ve kısmi de olsa korunmuş oldukları için kıyı silüetinde algılanmaktadır.(Şekil 4.14).

Mudanya'nın sivil mimarlık örneği evlerinin bulunduğu Halit Paşa Mahallesi, 1870'lerde yaşanan bir yangın sebebiyle tamamen yok olurken Mudanya'nın tarihi

kentsel dokusunda önemli bir kayıp yaşanmıştır. Bu bölgede denize dik uzanan ızgara planlı kent dokusu tekrar uygulanmıştır.



Şekil 4.13. Kıyıdaki tarihi yapılar kıyı silüetinde algılanmaktadır

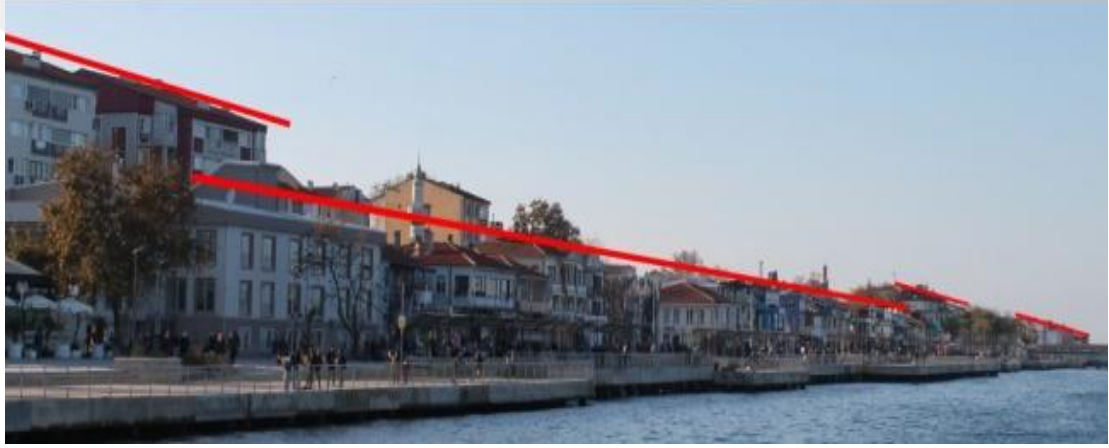


Şekil 4.14. Tarihi yapı- yeni yapı arasındaki farklılıklar

Tarihi yapıların çevrelerindeki yeni yapıların belli noktalarında, tarihi yapının kütsel özelliklerini barındırdıkları görülmektedir. Örneğin, deniz manzarasından ve rüzgardan yararlanma isteğiyle yapılan cumbalar bazı yeni yapıların tarihsel yapıyla uyumlu bir kütle oluşturmasını sağlamaktadır. Ancak kütle, gabari, kapı ve pencere ebatları, özellikle kullanılan malzeme çeşitleriyle tarihsel yapıya tamamen yabancı kalmış yapılar da kıyı silüetinde yer almaktadır (Şekil 4.15).

Gabari:

Kıyı bandında bulunan 4-5 katlı birkaç yapı dışında, kıyı paralelinde konumlanmış olan yapılar 2-3 kattan oluşmaktadır. Genel olarak benzer gabariye sahip yapılar, kıyı silüetinde dengeli bir kıyı gabarisi algısı oluşturmaktadır. Ancak uzak silüette, kıyı ardındaki 5-6 katlı yapıların gabari baskınlığı gösterdiği görülmektedir. Özellikle tarihi yapıların yoğun olduğu noktalarda bu yapı gruplarının benzer gabariye sahip olmaları bu bağlamda bir denge yaratmaktadır. Tarihi yapı gruplarının yoğun olduğu yerlerdeki yeni yapı kütlelerinin 4-5 katlı olduğu durumlarda, gabariden dolayı meydana gelen algı kıyı silüetinde tarihi kimliği baskılayıcı bir faktör oluşturmaktadır (Şekil 4.16).



Şekil 4.15. Kıyı silüetindeki gabari algısı

Bitişik –Ayrık Nizam:

Kıyı bandında bulunan, bir cephesi sokağa, diğer cephesi denize açılan yapılar bitişik nizam şeklinde konumlandırılmıştır. Tek girişi sokaktan olan ve arka cephesi doğrudan denize açılan, yan cepheleri diğer yapılara bitişik yapılar genellikle bölgedeki tarihi konutların özelliğidir. Dikdörtgen plana sahip yapı adalarındaki konutlar; zemin +1, zemin+2 olarak inşa edilmiştir (Şekil 4.17).

Girit Mahallesi'nde eski Rum tüccarlara ait olduğu bilinen evler ayrık nizamda, sokak cephe ve arkası bahçe olarak inşa edilmiştir. Bunun yanında kıyı bandında, bir girişi

ana cadde üzerinde bulunan, diğer girişi doğrudan kıyıdaki rekreasyon alanına açılan ve genellikle ticari amaçlı kullanıma sahip kıyı yapıları da bulunmaktadır.



Şekil 4.16. Bir cephesi sokağa, diğer cephesi denize açılan tarihi yapılar

Mudanya merkezdeki parselasyon şeklinden farklı olarak Güzelyalı kısmında ayrıık nizam apartman blokları ve genellikle site şeklinde yapılaşma Şekil 4.18’de görülmektedir.



Şekil 4.17. Bir girişi sokağa diğer girişi denize açılan bitişik nizam kıyı yapıları

Fonksiyon:

Mudanya merkezdeki kıyı alanında yer alan yapılar genellikle restoran olarak kullanılmaktadır. Güzelyalı kıyısındaki yapıların kullanım fonksiyonu ise konuttur (Şekil 4.19).



Şekil 4.18. Rekreasyon alanı ve özel alanlar

Ancak bazı tarihi yapılar otel, restoran, müze olarak da hizmet vermektedir. Örneğin eski kullanım fonksiyonu tren garı olan tarihi yapı günümüzde otel olarak kullanılmaktadır. Cumhuriyet tarihinde önemli yeri olan Mudanya Ateşkes Antlaşmasının yapılmasına ev sahipliği yapmış olan tarihi yapı ise günümüzde; müze olarak kamuya açılmıştır. Bu bağlamda koruma-kullanma dengesini gözetmek şartıyla tarihi yapıların yeniden işlevlendirilmiş olması kıyıdaki mimari kimliğin korunması konusundaki önemli çalışmalardır (Şekil 3.20).



Şekil 4.19. Tarihi yapıların farklı fonksiyonlar ile yeniden işlevlendirilmesi örnekleri

Mudanya merkez bölgesi 2015 yılında başlayan 2018 yılında yapımı tamamlanan yeni bir kıyı rekreasyon alanına sahiptir. Ancak bölgedeki restoranların hizmet alanlarını dışarı taşıması, bu durumun yaya kullanım yolunu kesintiye uğratması, bölgenin İmralı Adası irtibat noktası olduğu için askeri bölgenin mevcut rekreasyon alanını kesmesi, otopark alanlarının yetersiz olması, gölgelik ve oturma alanlarının yetersiz olması gibi problemler kıyı için yeni bir rekreasyon çalışması yapılmasını gerekli kılmıştır. Denize yapılan dolgu alanlarla, kıyıda oluşturulan seyir terasları, gölgelik, bank gibi kent mobilyalarıyla kıyının kamu kullanımı arttırılmıştır. Böylece, Bursa'nın kıyı kenti olmasının avantajları yaşanmıştır (Şekil 4.21).



Şekil 4.20. Mudanya kıyısı yeni kıyı düzenlemesi

4.3.2. Mudanya mimari silüetinin yıllara göre değişiminin incelenmesi

1880'li yıllara ait Mudanya fotoğrafında 1 katlı, yığma taşlı, kırma çatılı yapıların kıyıya paralel şekilde konumlandırıldığı görülmektedir. Taş yığma yapım tekniğine ve aynı gabariye sahip yapılar doğrudan denize açılmaktadır. Doğal çevrenin yapılı çevreye baskın olduğu bu dönemde yapı yoğunluğu kıyıda toplanmıştır. Dağ yamaçlarında yerleşimin olmaması ve yapı yüksekliğinin az olması sebebiyle, dini

yapılar gabari üstünlüğünde olduğu için denizden kıyıya yaklaşımda ilk algılanan yapılardır (Şekil 4.22).



Şekil 4.21. 1880’li yıllara ait Mudanya kıyı silüeti (www.eskiturkiye.net/3202/mudanya-1880ler, Erişim tarihi: 12.10.2017)

İskele ve kıyıda yapılar ait 1916 yılındaki fotoğrafta benzer cephe, gabari, malzeme özelliklerine sahip yapılar yer almaktadır (Şekil 4.23).



Şekil 4.22. 1916 Yılında Mudanya İskelesi (Çiftçi 2012)

1960’larda kıyı silüetinde algılanan yapıların 2 katlı ve benzer cephe özelliklerinde olduğu görülmektedir. Denizden kıyıya yaklaşımda doğal çevrenin algılanır olması, yamaç bölgelerde yapı stoğunun henüz oluşmamış olması ve kıyıda yapılar ile deniz arasında bir kıyı bandının olmayışı kıyı silüetinin başlıca özellikleridir. Mevcut yapılar

arasında ise gabari, cephe organizasyonu, kütle oranları arasında dengeli bir oluşum görülmektedir (Şekil 4.24).



Şekil 4.23. 1960'lı yıllarda Mudanya kıyıları (<https://www.twipu.com/tag/kartpostal>, Erişim tarihi: 21.05.2019)

1980li yıllarda Mudanya'nın Güzelyalı bölgesine ait görselde; yapılı çevre faktörünün doğal çevreye baskınlık kurmaya başladığı, özellikle hızlı nüfus artışının ve ikinci konut kullanımının etkisiyle, yazlık yerli turizm alanlarının kıyı silüetinde yerini almıştır. Her bakımdan birbiriyle ve kıyıyla dengesizlik içinde olan yapılar kamu kullanımına açılmış olan doğal kıyı alanlarına ve var olan kıyı silüetine aykırı bir biçimleniş göstermektedir. Yeni yapıların malzeme, doku, biçim, gabari gibi mimari kaygılardan uzak şekilde biçimlenmiş olması bütüncül bir yaklaşımda bakıldığında mevcut tarihi kıyı silüeti için olumsuz etki oluşturmuştur (Şekil 4.25).



Şekil 4.24. 1980 Güzelyalı kıyı bölgesi ve ikinci konut yapılaşması

4.3.3. Gemlik

Yapılı Çevre- Doğal Çevre Dağılımı:

Gemlik Körfezi kıyı silüeti incelendiğinde; öncelikle uzak silüette yani denizden karaya yaklaşımda algılanan ilk silüette, yapılı çevre ve doğal çevre alanlarının denge içerisinde olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla kıyıda yapı stoğunun, yeşil alanlara oranla kıyı silüetinde baskın bir role sahip olduğu söylenebilir (Şekil 4.26).



Şekil 4.25. Gemlik kıyılarındaki yapılı çevre- doğal çevre ilişkisi

Yapılar Arasındaki Oran:

Kıyıda yapı stoğuna ek olarak yamaç bölgelerde ve daha yüksek noktalarda konumlandırılmış yapılar, yapılı çevreyi doğal çevreye göre daha da baskın hale getirmenin yanı sıra kıyı silüetinde ölçü kavramı açısından orantısızlık yaratmaktadır. Kıyının ön görünüm noktalarındaki yapılar genellikle 5-6 kattan oluşurken, ardında kalan yamaç bölgelerinde yapı yüksekliği 2 kata düşmekte ve en yüksek noktalarda ise kat sayısı 10-12 kata kadar çıkmaktadır. Hem kat sayısının fazla olması hem de deniz seviyesinden çok daha yüksekte olmaları sebebiyle bu yapılar, körfezin bu noktasında kıyı silüetinde baskınlık göstermektedir (Şekil 4.27).



Şekil 4.26. Kıyı ve ardındaki yapılar arasındaki oran

Kütle-Cephe İncelemesi:

Kütle-cephe şemasında; cephelerdeki dar ve yüksek görünüm, ölçü açısından bir dengesizlik yaratmaktadır. Cephe derinliğinin yanı sıra, çevre yapılar arasındaki ön görünüm yüzeylerinin ebatları, orantısızlığa yol açacak derecede birbirinden farklıdır. Manzaradan yararlanma isteğiyle ortaya çıkan bu durumun, geniş kıyı silüetinde oranla yaya ölçeğinde algılanması daha yüksektir (Şekil 4.28).



Şekil 4.27. Kütle-cephe organizasyonundaki orana örnek

Kütle-cephe düzeninde incelenecek diğer nokta ise yapıların birbirleri arasındaki mesafeleri ve kıyı silüetinde bu mesafenin hem geniş açıyla hem de yaya ölçeğinde nasıl algılandığıdır. İç kesimlerden, kıyıdaki rekreasyon alanına çıkış koridorları olan sokaklar, her noktada aynı ritmi oluşturamamaktadır (Şekil 4.29).



Şekil 4.29. Plan üzerinde sokakların oluşturduğu doluluk boşluk etkisi (<https://earth.google.com/web/>, Erişim tarihi: 03.08.2019)

Bitişik nizam konutların arasından kıyıya uzanan sokaklar, bazı yerlerde 6-7 konutta bir ara kesit olarak yapıları sonlandırırken, ardından gelen sokak 1-2 konut sonrasında yer almaktadır. Dolayısıyla kıyı silüetinde bu durum; geniş bir dolu yüzey sonrasında boşluk ve daha dar bir yüzey sonrasında boşluk şeklinde algılanmakta ve doluluk-boşluk dengesi sağlanamamaktadır (Şekil 4.30).



Şekil 4.30. Kıyıdaki sokakların ve yapıların silüette yarattığı doluluk-boşluk dengesi

Malzeme:

Kullanılan malzeme özelliklerinin silüeti nasıl etkilediği incelendiğinde yapım tekniği betonarme olan bu yapıların doku olarak benzer özellikler gösterdiği görülmektedir. Görsel algıya etki eden diğer önemli parametre de renktir. Kıyı yapılarında genel olarak aynı tonların kullanılmış olması, aynı dili konuşan bir kıyı yapısı bandı olması kıyı kentlerinin özelliklerinden biridir. Gemlik kıyılarındaki silüette ise çeşitli renk

baskınlıkları algılanmaktadır. Ayrıca, cephedeki saydam kısımlar ve balkonlar, çeşitli güneş kırıcı elemanlarla kapatılmaya çalışılmıştır. Ancak kullanılan tentelerin farklı boyutta ve farklı malzemeden oluşması kıyı silüetinde algılanabilir bir renk ve doku karmaşası yaratmaktadır (Şekil 4.31).



Şekil 4.31. Farklı tipteki Güneş kırıcıların yarattığı görsel algı

Tarihi Yapılar: Kıyıda tarihi yapılar dışındaki konutlar betonarme yapım tekniğine sahiptir ve cephelerde herhangi kaplama malzemesi kullanılmamıştır. Farklı üslup ve döneme ait olmaları sebebiyle çevredeki betonarme yapılar ile mimari kimlik parametrelerine göre zıtlık oluşturmaktadırlar(Şekil 4.32).

Dolayısıyla kıyıda iki tarihi yapı bu bağlamda renk ve doku olarak mimari ölçekte çevredeki diğer yapılardan ayrılmaktadır. Ancak niteliksiz yapıların; kütle, yoğunluk gibi parametreler açısından baskınlığı sebebiyle bu iki önemli tarihi yapının kıyı silüetinde algılanmaları zayıftır (Şekil 4.33).



Şekil 4.32. Tarihi yapılar ve çevredeki diğer yapıların görünümü



Şekil 4.33. Tarihi yapıların kıyı silüetinde algılanma güçlüğü

Gabari:

Gemlik ön görünüm bölgesindeki kıyı yapıları genel olarak 5-6 kata sahip konut alanlarından oluşmaktadır. Yakın silüette yapı yükseklikleri birbirilerine yakın dengeli olarak algılanmaktadır. Kıyıda 9-10 katlı birkaç yapının varlığı ise uzak silüette baskın hale gelmektedir. Günümüz yapılarından daha düşük gabariye sahip tarihi kıyı yapıları ise bu bağlamda varlıklarını hissettirememektedirler. Kıyı ardı kullanımındaki yapı çevre elemanlarında kendi aralarında dengeli bir gabari dağılımına sahiptir. 2 katlı müstakil villa tipi yapılarda ve ardında yer alan apartman bloklarında her ne kadar kendi içlerinde ayrı ayrı denge kurulmuşsa da kıyı mimarisi bütüncül şekilde incelendiğinde apartman bloklarının gabari baskınlığının var olduğu görülmektedir. Ayrıca villa tipi konut alanında, kıyının topografyasından yararlanılarak doğal eğimin kullanılmasıyla silüette yaratılan topografik algı, ardında kalan apartman bloklarının düz zemine kurgulanmasıyla aynı hissi yaratmamakta ve blokların baskınlığını arttırmaktadır (Şekil 4.34).



Şekil 4.34. Farklı gabariye sahip kıyı yapıları

Ayrık Nizam- Bitişik Nizam:

Kıyı ön görünüm bölgesi bitişik nizam konut yapılarının hemen arkasında yine bitişik nizam müstakil konut yapıları yer almaktadır. Birbirinin tekrarı şeklinde devam eden az katlı müstakil konut yapıları bu bağlamda bir düzen içerisindedirler. Kıyıda yer alan bitişik nizam 5-6 katlı yapılar ise yan yana geldiklerinde renk, doku, doluluk boşluk kavramları açısından bir düzen oluşturamamaktadır. Ancak kıyıdaki bitişik nizam konutları arasında bazı bölgelerde gabari anlamında birlik sağlanmaktadır. Kıyı ardında bulunan ancak silüette etkili olan ayırık nizam blok yapılar; renk, doku, gabari, doluluk boşluk gibi parametrelere hepsi için aynı olmasıyla, kendi içlerinde bir düzen oluştursa da çevrelerindeki diğer ayırık nizam yapılarıyla bahsedilen parametreler yönünden etkileşim kuramamaktadır. Bütüncül bir yaklaşımla incelendiğinde kıyı silüetinde, bitişik nizam ve ayırık nizam konutlarının yarattığı her biri farklı karakterdeki yapı stoğu algılanmaktadır (Şekil 4.35).



Şekil 4.35. Kıyı silüetinde yer alan bitişik nizam yapılar

Fonksiyon:

Yapılardaki fonksiyon dağılımı incelendiğinde kıyıdaki yapıların zemin katlarının dükkan olarak işlevlendirilmiş olduğu, üst katların konut olarak kullanıldığı görülmektedir. Kıyı ardındaki yapılarda ise; silüet düzeyince incelendiğinde konut kullanımını görülmektedir.

Çevredeki fonksiyon dağılımında ise kıyı kenar çizgisinden hemen sonra; çardak, masa, spor aletleri gibi çeşitli kent mobilyalarının bulunduğu kamuya ait bir rekreasyonel alan yer almaktadır. Kıyıdaaki rekreasyonel alanın oluşturduğu bu bant, kıyının kamuya ait bir alan olduğunun vurgusudur. Bu bant sonrasında yer alan kıyı yapılarıyla ise özel mülk alanları başlamaktadır (Şekil 4.36).



Şekil 4.36. Kamusal alan ve özel mülk sınırları

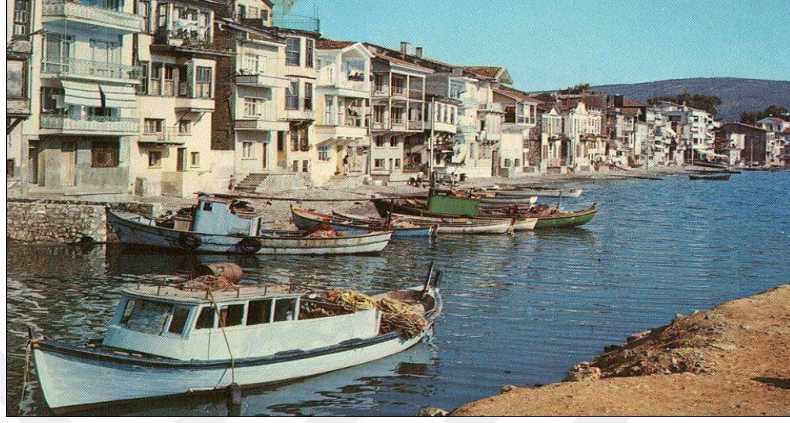
4.3.4. Gemlik mimari silüetinin yıllara göre değişiminin incelenmesi

Doğal çevrenin yapılı çevreye baskın olduğu 1930 yılına ait olan Gemlik fotoğraflarında 2-3 katlı ahşap yapıların, bitişik nizam şeklinde kıyı paralelinde devam ettiği görülmektedir. Kıırma çatılı, birbirine yakın gabarilere sahip, dar ve uzun pencereci bu yapılar, cephe özellikleri açısından uyum içerisindedirler(Şekil 4.37).



Şekil 4.37. 1930'lu yıllara ait Gemlik kıyı silüeti (Kaplanoğlu ve Oğuzoğlu 2011)

1960'lı yıllarda ise bazı yapılarda balkon oluşumları görülmekte ve bu durum cephelerde hareket sağlamaktadır. Her iki dönemde de kütle cephe organizasyonunda birbirine yakın ön görünüm ebatlarına sahip yapılar denge içerisinde (Şekil 4.38).



Şekil 4.38. 1960'lı yıllara ait Gemlik kıyı silüeti (Kaplıanoğlu ve Oğuzoğlu 2011)

1970'lerde ise 2-3 katlı ahşap yapıların devamında 5-6 katlı betonarme yapılar yer almaya başlamıştır. Dolayısıyla malzeme özellikleri, gabari ve kütle-cephe organizasyonu açısından belirgin bir dengesizlik ortaya çıkmıştır. Ancak bu dönemlerin ortak özelliği; deniz ve yapılar arasında bir rekreasyon alanının olmayışı ve kıyının doğrudan özel mülklerin önü olmasıdır (Şekil 4.39).

Gemlik kıyılarındaki mimari silüet değişimi farklı dönemlerde farklı ihtiyaçlardan dolayı değişiklik göstermiş, bunun yanında kıyı kullanımı da gelişim göstermiştir. Özellikle 1982 Anayasası'nda kıyı kullanımı önceliğinin kamuya aitliğinin benimsenmesiyle ve kıyıda rekreasyonel alanların oluşturulmasıyla kıyının kamuya aitliği artmıştır.

1985 ve 2000'li yıllar sonrasında yapılı çevrenin doğal çevreye olan baskınlığı artmış ve nüfus artış hızının artmasının da bir sonucu olarak 6-7 katlı, betonarme kıyı yapıları, silüette yerlerini almıştır. Özellikle 2000'li yıllar sonrasında kıyıda ahşap yapılar oldukça azalmış ve günümüze gelebilen ahşap yapılar tarihi birer miras olarak koruma altına alınmıştır.



Şekil 4.39. 1970-1980 yıllarına ait Gemlik kıyı silüeti (Kaplıanoğlu ve Oğuzoğlu 2011)

4.4. Türkiye’de ve Dünya’da kıyı mimari kimliği iyileştirme rnekleri

Kıyı alanları geçmiş nemlerde yerleşim önceliğine sahip önemli alanlar olarak kabul edildiği gibi kent imgesinin yeniden oluşturulmasında ya da canlandırılmasında ne çıkan potansiyel alanlardır. Kıyının, bir kentin yeni kimliğini belirleyecek düzeyde etkin role sahip olmasının nedenleri ise; coğrafi avantajları(büyüklüğü, ekonomik ve ticari etkileri), kentin nirengi noktasını oluşturması ve her zaman insan faktörüyle arasında kurduğu bağdır. Dolayısıyla kıyı alanlarının kentin yaşayan noktaları halinde olması gerekmektedir.

Kıyı kentlerinin önemli birer gereksinimi haline gelen “kıyı alanlarının yeniden canlandırılması” konusu; teknolojik gelişmeler, değişen ve gelişen ticari ilişkiler ile birlikte yeni kıyı kullanım modellerini gerekli kılmaktadır.

Tarihsel süreçte kıyının dönüşümünü zorunlu kılan etkenler incelendiğinde başta sanayi alanlarının etkileri görülmektedir. Zaman zaman kıyı-kent arasındaki bağın kesintiye uğradığı bu noktaların, çeşitli sebeplerle boşaltılması, sekteye uğrayan kıyı- kent ilişkisini yeniden kurma gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Liman sektöründe yaşanan kesintiler bölgede iş potansiyelinin azalmasıyla nüfus değişimine de sebep olmaktadır.

Sanayi ve liman bölgelerinin, zamanında ulaşımın kolay olmasından dolayı kıyı alanlarında kurulması, ancak teknolojik gelişmeler ve kent planlamaları doğrultusunda bu sektörlerin yeniden konumlandırılması ve kıyı cephesinin boşaltılması sonucu, kıyı alanlarında dönüşüm sürecini başlatmıştır. Sanayi ve liman bölgelerinin kıyıyı terk etmesiyle oluşan bölge, yeniden kimlik kazanmayı bekleyen mekanlar haline gelmiştir.

Kıyı dönüşümünü gerekli kılan diğer bir faktör ise; kıyı alanlarının sanayi dışındaki potansiyelinin görülmesidir. Kentleşmenin hızla artması, ikinci konut isteği, turizm sektörünün ön planda tutulması, ulaşım ihtiyacının artması ve rekreasyonel alan gereksiniminin artması kıyı alanlarındaki dönüşümü zorunlu kılmıştır (Yerliyurt 2008).

Sanayi alanlarının geri çekilmesiyle oluşan boş alanlar fırsat olarak görülmüş ve kıyının potansiyelinden farklı kullanımlarla yararlanılmaya çalışılmıştır. Bütünsel bir yaklaşımla kentsel dönüşüme katkı sağlayacak yeni mimari düzenlemeler yapılmış ve kıyı zamanla yüklenen fonksiyonlara göre tekrar kimlik kazanmıştır.

Tarihin her döneminde kıyıları, toplumlar ve kentler için ekonomik ve kültürel alanda fırsat oluşturan bölgeler olmuştur. Ancak birçok kıyı alanları, artan nüfus ve yanlış kullanımı sonucu başta doğal güzelliğini yitirmekte ve kamu yararına cevap verememektedir. Bu sebeple kıyı kullanımını kamunun yararlanabileceği ve kent kimliğine katkı sağlayacak noktaya taşıma bilincinde olan ülkeler tarafından yenilikçi kullanım stratejileri geliştirilmektedir.

Kıyı alanları sanayi bölgelerinden çok fazla etkilenmiş ve dönemin şartları değerlendirildiğinde sanayi tesislerinin kıyı alanlarında yer alması kıyıdan yararlanma bilincine aykırı gelmemiştir. Ancak bu tesislerin kıyıya verdiği ekolojik ve kültürel zararların tespitiyle, kıyı alanlarından uzaklaştırılması ve oluşan alanların yeniden tasarlanması çerçevesinde stratejiler oluşturulmuş ve hedefler belirlenmiştir. Sürdürülebilir, kamu yararı ön planda olan, kıyı mimari kimliğini iyileştirme proje örnekleri, her ülkenin kendi stratejik hedefleri doğrultusunda gerçekleştirilmiştir (Uzun 2014).

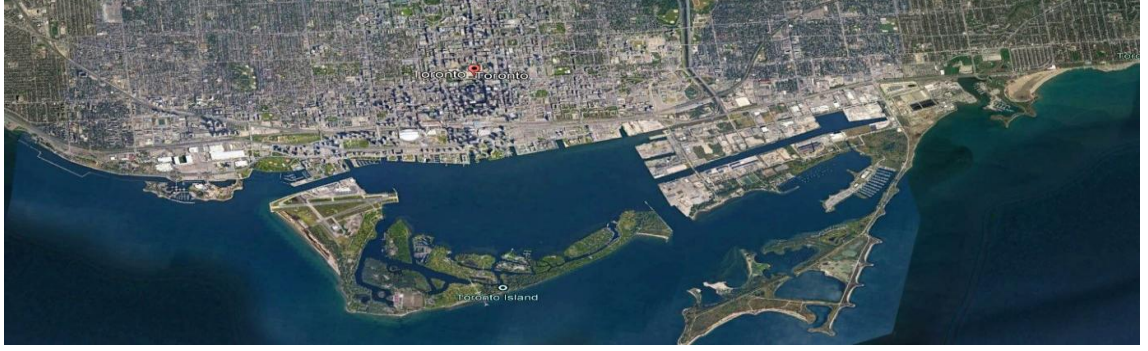
Her dönüşüm alanında bölgeye özgü dönüşüm hedefleri belirlenir. Ancak bu dönüşüm hedeflerinin temelindeki fikir genelde kabul görmüş ana stratejilere dayanmaktadır. Bu stratejiler şöyle sıralanabilir:

- Dönüşümü zorunlu hale gelmiş alanların yeniden kente katılması ve bu sürecin kentsel yenileme politikası olarak kabul edilmesi gerekir.
- Yapılması planlanan kıyı canlandırma projelerindeki hedefler uzun vadeli olabilmektedir. Bu süreç içerisinde bölgedeki toplumsal, ekonomik ve ekolojik etkiler dengelenmelidir.
- Toplumsal hedef birinci sırada olmalı ve kıyıda ki kamusal alan etkisi kesintisiz olmalıdır.
- Kıyıya özgü kültürel, tarihi, ekolojik değerler ortaya çıkarılmalı ve bu bağlamda kıyıya özel kararlar alınmalıdır.
- Kıyının kente tekrar katılımını sağlamak için düzenlenmiş programlarla sürekli hareketlilik oluşturulmalı, nirengi noktaları yaratılmalıdır.
- Kıyı ara yüzünde oluşturulacak yeni mimari kimlik, bölgenin eski yapılarından izler taşınmalı, yapılar yeni fonksiyonuna göre dönüştürülürken gerçek kimliği göz ardı edilmemelidir.
- Başka kıyı dönüşüm uygulama örnekleri incelenmeli, deneyimlerin sonuçları, dönüşümü planlanan bölgeye göre uyarlanmalıdır (İlhan 2016).

Toronto Limanı

Kanada'nın en önemli ticaret merkezi ve en büyük kenti olan Toronto'da kıyı dönüşümünü gerekli kılan etken; liman faaliyetlerindeki düşüş (Şekil 4.40). Teknolojik etkili bu düşüş ile birlikte, rekreasyonel alanların ve kültürel merkezlerin oluşturulması ön planda tutularak Toronto Limanı için kıyı dönüşüm planları hazırlanmıştır (Doğan 2006).

Kıyı bölgesindeki kamusal etkiyi arttırmak ve kültürel aktiviteleri geliştirmenin yanı sıra; doğal ve kültürel değerlerini korumak, kıyının tamamının mimari kimliğe sahip olmasını sağlamak projenin tasarım ilkeleridir (Şekil 4.41).



Şekil 4.40. Toronto Limanı'nın konumu (www.marinetraffic.com, Erişim tarihi: 30.07.2019)

Yapılan çalışmalar sonucunda büyük ticari yapıların yerini geleneksel sokak örgüsüne, kent içi yapılaşmaya bırakacak bir dönüşüm hareketi ortaya çıkmıştır. Kente arkasını dönmüş ve soyutlanmış kıyı alanları, bütüncül bir yaklaşım izlenerek, sürdürülebilir, doğal çevreye duyarlı, kamuya açık, nitelikli yapı blokları ve çok amaçlı arazi kullanımını sağlayacak yöntemler belirlenmiştir. Ancak idari ve ticari otoriteler karşısında, kamunun kıyıyı bu kadar sahiplenmesi duyarlı karşılanmamış ve planlanan dönüşüm hareketi kısmen gerçekleşebilmiştir (Doğan 2006).



Şekil 4.41. Günümüzde Toronto Limanı (www.mustdocanada.com/rising-to-new-heights-at-the-cn-tower, Erişim tarihi: 30.07.2019)

Barselona kıyı alanlarının dönüşümü

Katalunya Özerk Yönetiminin başkenti olan Barselona, İspanya'nın Madrid'den sonra en kalabalık şehridir. Barselona kentini ve kıyı alanlarını dönüşüm projesi geliştirmeye yönelten sebepler; tarihi merkezden uzak başka merkezlerdeki nüfus artışı, sanayileşmenin kontrolsüz büyümesi ve yapılardaki yıpranmalar olarak sıralanmaktadır.

Kentsel yenileme kapsamında olan kıyı alanı endüstriyel faaliyetlerin de devam ettiği alan bir eski liman bölgesidir. Eski limanın dönüşümü konusundaki hedefler; limana özgü kimliğin kaybolmaması, rekreasyonel alanların artırılmasıyla bölgenin kamuya açılmasıdır.

Bu amaçlar doğrultusunda 1989-1995 yılları boyunca gerçekleştirilen uygulamalar;

- Kültürel gelişimi destekleyici faaliyetlerde bulunulmuştur ve bir müze inşa edilmiştir,
- Rıhtım ve kenti bağlayan bir köprü inşa edilerek bölgenin ulaşılabilirliği kolaylaştırılmıştır,
- Rekreasyonel alanlar ve nirengi noktaları oluşturulmuş; kafe, restoran, spor alanları tasarlanmıştır.

Dönüşüm programının ikinci evresi ise 1995 yılından günümüze devam eden gelişim uygulamalarıdır. Bu bağlamda devam eden çalışmaların ana fikri;

- Liman faaliyetlerinin gerçekleştiği bölge ile, rekreasyonel amaçlı oluşturulmuş bölgenin ayrılması için yeni giriş planının hazırlanması,
- Planlan yeni giriş alanına bir otel yapılması,
- Planlanan alanlar içerisinde kullanım ihtiyacına uygun yeni yapıların oluşturulması, konferans salonlarının, iş merkezlerinin vb. bulunduğu Dünya Ticaret Merkezi'nin yapılması,
- Bir köprü ile limanın iki bölgesinin bağlanmasıdır.

Bu stratejilerin uygulanması iki bölgede gerçekleşmiştir. Birinci bölge olan Rıhtım Bölgesi deniz ulaşımına ayrılmış, ikinci bölge Portvell Bölgesi ise rekreasyonel ve kültürel bir merkez haline almıştır (Şekil 4.42). Bu bölgede yeni ve önemli mimari yapıların yer almasının yanı sıra tarihi kimliği dolayısıyla korunan Katalunya Müzesi bölgenin prestijli yapılarından.



Şekil 4.42. Port Vell Bölgesi (Doğan 2006)

Barselona kıyı bölgesi, katedral müze, kilise gibi tarihi ve turistik alanların liman ardında kaldığı ancak liman bölgesindeki rekreasyonel alanla oldukça bütünleşik bir alandır. Yaya yollarının kesintisiz ve ulaşılabilirliği sayesinde liman ve liman ardındaki tarihi bölge birbirinden kopmamıştır. Yeniden kullanım stratejileriyle mimari değerlerin ön plana çıkarılmış olması da projenin başarılı bir niteliğidir.

Cenova kıyı alanlarının dönüşümü

İtalya'nın kuzey batı kıyısında yer alan ve Akdenizin en önemli turizm, endüstriyel ve ticari faaliyet alanı olan Cenova Limanı; tarihi kent dokusuyla denizin birbirine bağlanması doğrultusunda önemli bir kıyı dönüşüm örneği olarak görülmektedir. Cenova kıyı alanının ve kent merkezinin sahip olduğu tarihsel kimlik, mimari değer sayılabilecek önemli yapıların varlığı bu dönüşümün örnek olmasını sağlamaktadır.

19. yüzyılda kıyıda uzaklaşıp tepe noktalarda konumlanan kent yerleşimi, kıyı alanlarından uzaklaşmış ve 20. Yüzyılda ise kent, oluşan endüstriyel yapılarla yeni kıyıya paralel şekilde gelişimine devam etmiştir. Konteyner sisteminin etkisiyle tarihi limanın terk edilmesi sanayi sektörü açısından olumsuz etkiler yaratmıştır. Bunun sonunca kıyı alanlarının düzenlenmesine ilişkin stratejiler oluşturulmuş, başta turizm sektörünü geliştirici faaliyetler planlanmıştır.

Cenova kıyı alanının tarihi kimliğini geri kazanmak için geliştirilen kültürel faaliyetler, konferans ve fuar alanları tasarlanmasıyla turizm merkezi olması hedeflenmiştir.

Gerçekleşen stratejiler incelendiğinde; Tarihi Liman bölgesinde kurgulanan rekreasyon alanları sayesinde turizm faaliyetleri konusunda yoğun bir bölge konumundadır. Ticari önemini kaybeden liman kısmında bir üniversite oluşturulmuştur. İstasyon binasının yenilenmesiyle kentin kültürel geçmişi günümüzün gerektirdiği fonksiyon ile birleşmiş ve liman için nirengi noktası olmuştur.

Yeniden canlandırılan eski liman restoran, müze, akvaryum, yeni ve tarihi yapıları ile birlikte ihtiyaca uygun işlevlendirilmiş ve canlı bir kıyı alanı oluşmasına olanak sağlanmıştır (Koca 2011).

Rotterdam Limanı

Projenin en önemli kriterleri; kentin ve bölgenin yaşanabilir çevre şartlarını arttırmak, liman ve endüstri rekabetinde güçlü bir konuma sahip olmak, ekonomik yapının güçlenmesine yardım etmek olarak belirlenmiştir.

Bu amaçlar doğrultusunda; limana ulaşım kolaylığını sağlamak için kara ve demir yolları, tüneller geliştirmek, limandan daha fazla yararlanabilmek için inşasını deniz içine uzatmak ve liman yararına çözüm getiren rekreasyonel, endüstriyel ve yerleşim alanları tasarımları yaratmak alınan kararlardır.

2020 yılında tamamlanması planlanan kıyı dönüşüm çalışması bu amaçlar çerçevesinde devam etmektedir (Doğan 2006).

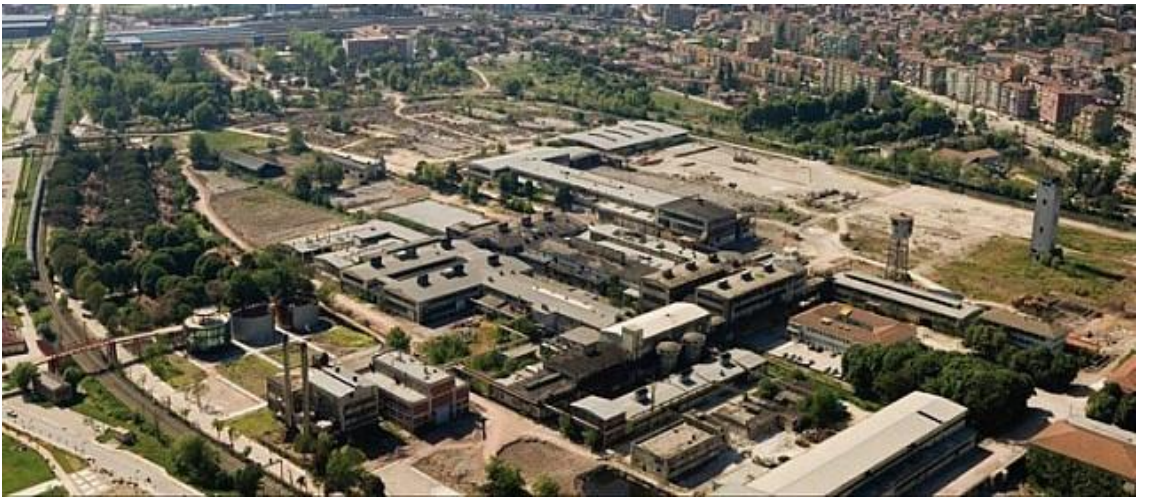
İzmit- Sekapark

Sekapark, İzmit'te kıyı alanında yer alan, kapatılan kağıt fabrikası sonrasında oluşan çöküntü alanların dönüşüm projesi alanıdır (Şekil 4.43). Kentin kıyı kimliği kazanmasına yardımcı olacak ve sürdürülebilir bir sosyal alan yaratmak amacıyla Sekapark Endüstriye Dönüşüm Projesi 2005 yılında başlatılmıştır.

İşletmenin durdurulmasıyla kent içinde bir çöküntü alana dönüşen alan, hem kent ile kıyı ilişkisini kesmiş hem de çevresindeki liman alanlarını da benzer duruma yöneltmiştir.

Bu sebeple kıyı dönüşüm projesi stratejileri belirlenmiş ve 3 etaptan oluşan proje kapsamı şöyledir;

- 1.Etap: Kıyı tamamen rekreasyon alanları, kafeterya, spor alanları, bisiklet parkurları gibi sosyal donatı alanların yapılması
2. Etap: İşlevini yitirmiş yapılara farklı kullanımlara hizmet verecek şekilde yeniden işlev kazandırılması, planlanan alanın batısında kalan kısmın park olarak yapılandırılması,
- 3.Etap: Sanayi alanındaki yapıların gerekli mimari çalışmaları yapılarak bilim, sanat ve kültür alanları olarak kullanılması şeklinde tanımlanmıştır.



Şekil 4.43. Dönüşümü öncesi Seka Park kullanım niteliği (Uzun 2014)

Uzun yıllar sanayi alanı olarak kıyının kamu kullanımını kısıtlayan bu alan, günümüzde rekreasyonel, dinlenme ve yeşil alanlardan oluşan kamuya ait bir kıyı niteliği kazanmıştır.

Kıyı alanında sürdürülebilir stratejilere dayanarak gerçekleştirilen dönüşüm projesi doğal alanlar üzerinde büyük etkiye sahip olmuştur. Başta kıyının endüstriyel kullanımdan arındırılması olmak üzere mevcut iskelelere ek olarak yapılması gereken iskeleler ve kıyı bölgesinde bulunması gereken kamuya açık bir plaj alanı, bölgedeki kıyı çizgisi değiştirilmeden ve dolgu alanı kullanılmadan yapılmış olması projenin doğal alanlara katkısını ortaya koymaktadır (Şekil 4.44).

Bölgenin kamuya açılması, deniz ile şehir arasındaki bağlantının kurulması, kıyı kenti kimliğinin geri kazandırılmış olması ve müze, kültüre merkezi gibi sosyal donatı alanlarının bölgeye katkısı projenin kıyı mimari kimliğine etkileri olarak sıralanabilir (Uzun 2014).



Şekil 4.44. Seka Park'ın Dönüşümü sonrası değişen kıyı kimliği (Uzun 2014)

Haliç

Haliç, Avrupa yakasında, İstanbul'un Marmara Denizi ağzında yer alan, Beyoğlu ve tarihi yarımada platolarını ayıran deniz uzantısı olarak tanımlanan bölgedir. Haliç'in

korunaklı bir liman olması ve jeopolitik konumunun öneminden dolayı tarihin her döneminde odak noktası olmuştur. Haliç'in tarihi mimari silüetinin oluşmasında Bizans dönemindeki anıtsal yapılar başta olmak üzere Roma Döneminin en önemli kıyı alanı olması ve Osmanlı Dönemi'nde inşa edilen yapılar büyük rol oynamıştır.

Tersanelerin kurulması bölgenin ticaret ve sanayi olmasına teşvik edilmesi, konut alanlarının gelişmeye başlamasına sebep olmuştur. Zamanla kentten kopan Haliç bölgesi için Cumhuriyet Dönemi'nde Prost Planı uygulanmıştır. Ancak planın amacı Haliç'i kentle tekrar birleştirmek iken, bölgede sanayi alanlarının varlığı teşvik edilmiş yamaç bölgeler konut alanı olarak planlanmış ve zamanla bu plan Haliç'te gecekondulaşma, endüstriyel atıklardan dolayı kirlilik, tarihi alanların terk edilmesi ve sonucunda ortaya çıkan çöküntü alanlar gibi sorunları meydana getirmiştir. Çeşitli imar uygulamaları süreçleri boyunca alınan yanlış kararlar neticesinde; sanayi alanları artmış, doğal alanlar azalmış, gecekondulaşma ve bataklık alanlar oluşmaya devam etmiştir (Şekil 4.45).



Şekil 4.45. Sanayileşme sonrası dönemde Haliç'in görünümü (Yılmaz 2008)

Ancak, 1958 yılında Piccinato'ya yaptırılan planla sanayinin daha fazla ilerlemesine son verilmesi gerektiği kararı verilmiştir. 1985 yılında oluşturulan Haliç Nazım Planı'yla sanayi alanların kaldırılması, kamuya açılması kararı alınmıştır. Bunun neticesinde

bölgedeki sanayi alanı yerini, işlevsiz yeşil alanlara ve boş sanayi yapılarına bırakmıştır. 1999-2004 dönemlerinde, bu yapıların yeniden işlevlendirilmesi, rekreatif ve kamuya açık alanların oluşturulması kararının alınmasıyla Haliç'in kıyı silüetini geri kazanma çalışmaları başlatılmıştır.

Bölgede işlevini yitirmiş, tarihi ve çöküntü durumdaki endüstriyel yapıların yeniden işlevlendirilmesi konusundaki ilk adım 12. Yüzyıl Bizans temelli olan Osmanlı lengerhananesi ve Osmanlı gemilerinin yapımı ve onarımı amacıyla kullanılan Hasköy Tersane yapılarının yeniden işlevlendirilme çalışması olan Koç Müzesi ile atılmıştır.

Haliç'te gerçekleşen;

- Fes üretimi için kullanılan fabrikanın yeniden işlevlendirilerek fuar, sergi alanı olarak kullanılması ve kamuya açılması,
- Sütlüce Mezbahası'nın gerekli restorasyon çalışmaları ardından ihtiyaca göre işlevlendirilerek kongre merkezi olarak yeniden kullanıma açılması,
- Cibali Türün Fabrikası'nın, eski sanayi yapılarının dönüşüm projeleri kapsamında bir eğitim yapısına dönüştürülmesi örneği olan Kadir Has Üniversitesi,
- Osmanlı, Anadolu ve İstanbul için önemli eserlerin 1/25 modellerinin sergilendiği kamu kullanımına ait bir alan olan minyatür park ve açık hava müzesi; Miniaturk ,

Haliç'in kıyı mimari silüetini etkileyen, mekansal dönüşümüne katkı sağlayan proje örnekleridir (Şekil 4.46).

Haliç'in kimliği, sahip olduğu anıtsal ve sivil mimarlık örneği olan yapıların oluşturduğu tarihsel dokunun yansımasıdır. Verilen örnekler bireysel bir sivil mimari örneğin dönüşümünü içermektedir. Ancak tüm bu yapıların yeniden işlevlendirilmesi projesi tüm bölgeyle birlikte ele alınmalı, bölgeye kattığı değer ve silüetteki etkisi de düşünülerek bütüncül bir yaklaşım izlenmelidir (Erden 2009).



Şekil 4.46. Günümüzde Haliç kıyılarının görünümü (www.emlakeki.com/istanbul-halic-yat-limani-ve-kompleksi-ihalesi-15-mayis-haberi-13428, Erişim tarihi: 25.09.2016)

Antalya Konyaaltı sahil ve kıyı bandı projesi

Antalya kent kimliğinde önemli bir yere sahip olan Konyaaltı Sahil Bölgesi zamanla kentin ihtiyaçlarına göre şekillenmiş ve kentin kültürel ve doğal kimliğini oluşturan elemanlardan bir tanesi haline gelmiştir. Dönüşümün kapsadığı alan yaklaşık 1.000.000 metrekare olarak belirtilen kent parçası olup; doğal ve arkeolojik değerleri barındıran bir kıyı bölgesidir. 2014 yılında düzenlenen bir yarışma projesi olarak başlayan dönüşüm süreci 2016 yılında uygulamaya geçilmesiyle fiziksel bir boyut kazanmıştır. 2019 yılına kadar da projenin önemli etapları tamamlanmış ve kamu kullanımına açılmıştır.

Konyaaltı Sahil ve Kıyı Bandı Projesi kıyıyı erişilebilir kılmak ve kamu kullanımını arttırmak amacıyla planlanmış bir “peyzaj restorasyonu projesi” olarak tanımlanmaktadır (Özer 2019).

Alana ait sorunlar; daha önceki dönemlerde kıyının zamanla kentten kopmasına neden olacak parçacıl kararlarla değerlendirilmiş olması, bölgedeki yoğun trafik sebebiyle kamusal alanların sahilden kopuk olması, otopark yetersizliği, trafik akışı dolayısıyla konut alanlarının turistik tesislerden tamamen kopmuş olması, kent kimliğinde önemli bir yere sahip olan Varyant’ın simgesel niteliğini yitirmiş olması, sahil bölgesindeki

yasal olmayan yapılaşma, su ve kıyı sporlarına ilişkin yeterli altyapının bulunması, wc, duş, soyunma kabinleri gibi sahil kullanımında gerekli yardımcı mekanların eksikliği olarak tanımlanmaktadır.

Projedeki tüm kararlar bütüncül bir bakış açısıyla incelenmiş, sorunları tanımlamada, proje üretme ve yönetme açısından kolaylık olması için proje alanı dört ayrı çalışma alanı şeklinde ele alınmıştır (Şekil 4.47). Bu bağlamda bölgelerin her biri için tanımlanan sorunlara karşı çözümler, mimari ve kentsel tasarım uygulama projeleri kapsamında değerlendirilmekte ve çalışmalara devam edilmektedir.

Projenin amaçları, tanımlanan sorunlar ve kıyı kullanımını geliştirecek kararlar doğrultusunda; “Antalya’nın kentsel kimliğinin deniz kıyısı doğrultusunda yeniden oluşturulması ve kıyı kenti kavramını canlandırılması, kullanıcı ayrımı yapılmaksızın kıyının algılanılabilir ve erişilebilir bir alan haline getirilmesi, kıyı bölgesinin sahip olması gereken canlılığın sağlanabilmesi için uzak ve yakın çevresel ulaşım koşullarının sağlanması, kıyının ulaşılabilirliğini artırırken fiziksel ve işlevsel alanların bütünleşmesinin sağlanması” şeklinde ana başlıklar halinde tanımlanan amaçların her biri bütüncül bakış açısıyla kendi içerisinde hedefler halinde de tanımlanmıştır.



Şekil 4.47. Proje alanı ve etapları (Anonim 2018)

1. Alan olan Beachpark, 320.000 metrekarelik bir alan içerisinde eski kullanım fonksiyonunu korumuş ve alış-veriş yeme- içme gibi faaliyetlerin yer aldığı bir kent merkezi olarak tasarlanmıştır. Beachpark etabında doğal oluşum falez alanlarının konumundan dolayı erişilebilirliğin iyileştirilmesi için merdiven ve asansör gibi düşey sirkülasyon alanları projelendirilmiştir. Sahil araç yolu ve mevcut otopark, kıyı silüetini olumsuz etkileyen faktörler olarak tanımlanmış olup kıyı ve alanda bulunan koru arasında bir kopukluk yarattığı için yeniden düzenlenmiştir. Bölgede tanımlanan ticari alanlarla bir aks oluşturulmuş ve buradaki kafe, restoran gibi hizmet alanları hem kıyıya hem de koruya cephesi olacak şekilde konumlandırılmıştır. Geçirgen bir yapı kitlesi etkisi gösteren ticari aks ile, koru ve kıyı kullanımı etkileşimli hale getirilmiştir. Kullanımını yitirmiş olan koru içerisinde etkinlik alanları planlanmış, bir cephesi koruya dönük olan ticari aks ve otoparkların korunum içerisinde çözülmesiyle kıyıdaki insan sirkülasyonunun koruyu kullanması sağlanmıştır. Bölgenin en önemli kıyı silüeti elemanı olan doğal miras alanları, falezler yanlış bitkilendirilmeden arındırılmış doğal oluşum sürecindeki görünümüne geri dönmüştür. Planlı bir şekilde bölgedeki yapılar ve yeşil alanlar bütüncül bir şekilde düşünülerek peyzaj alanları oluşturulmuştur. Kamusal kullanımı arttırmak amacıyla piknik alanları, etkinlik alanları düzenlenmiştir. Bölgenin doğal oluşumunun avantajlarından faydalanmak üzere yelken ve dalgıç okulu yapılması tasarlanmıştır (Anonim 2018).

2. alan Olbia Meydanı kentin önemli odak alanlarına yakınlığı sebebiyle bir nirengi noktası haline gelebilecek, çeşitli kamusal etkinliklere açık bir kent meydanı olarak nitelendirilmiştir. Alan ile ilgili alınan kararlar doğrultusunda hayata geçirilen çözümler; trafiğin düzenlenmesi, kıyı büfelerinin gelecek yıllardaki büyümesi öngörülerek açık ve kapalı bölümlerinin yeniden tasarlanması, meydanın etkin kullanımının sağlanabilmesi için seçilecek sanat eserlerinin alana yerleştirilmesi, çeşitli peyzaj düzenlemeleriyle alana kimlik kazandırılması, spor ve oyun alanlarının tasarlanması, daha önce bölgede yer alan idari yapıların kıyı mimari kimliğini ve estetiğini bozduğu için bu tip yapıların bir arada konumlandırılarak yeniden tasarlanması, kıyı silüetinde algılanması yüksek bir faktör olan sahil duvarlarının korunacak kısımlarının belirlenmesi ve yeni yapılması gereken kısımlar için sistem kesitlerinin hazırlanması, kamusal kullanımı arttırmak amacıyla bölgeye bir halk plajı eklenmesi olarak sıralanmıştır (Anonim 2018).

3. alan Akdeniz Bulvarı'nda yoğun trafiğin sebep olduğu kent-kıyı kopukluğu giderilmiş ve yaya-araç kullanımının yapıldığı bir ara yüz haline getirilmiştir. Trafik hızını düşürmek amacıyla zemin kaplama malzemeleri tasarlanmış, otopark sorunu çözülerek kaldırılma park etmenin yarattığı problem giderilmiştir. Sahilde kamusal kullanımı arttırmak amacıyla kullanıcı profiline uygun sahil aktivite programları yapılmış, tuvaletler, bisiklet yolları, peyzaj alanları konularında bölgenin gereklileri kapsamında çalışmalar yapılmıştır. Bölgedeki yapıların denize yakınlığı dolayısıyla mimari projeler üzerinde dayanıklılık konusunda önlemler alınmıştır. Sahil duvarları ile ilgili yapılan düzenlemeyle de kıyı ile etkileşimin artması sağlanmıştır (Anonim 2018).

4. alan Müze Meydan ve Varyant olarak belirtilen bölgede; müzenin kamusal kullanımını kısıtlayan faktörlere yönelik önlemler ve çözüm önerileri tanımlanmıştır. Müzenin önüne uygulanması planlanan bir panoramik meydan önerilmiştir. Bu düzenlemenin gerçekleştirilememesi durumunda ise müzenin erişimini kısıtlayan müze duvarlarının saydamlaştırılması veya kaldırılması, dışarıda sergilenmesi uygun bazı tarihi eserler ile açık hava sergisi oluşturulması önerisi getirilmiştir (Anonim 2018).

5.SONUÇ VE ÖNERİLER

Bursa kıyılarını diğer kıyı alanlarından ayırt eden, başkalaştıran nitelikler; mevcut sivil mimarlık örnekleri, eski dönemlerde yaşamış olduğu kıyı kültürünün günümüzde bazı bölgelerde hala devam etmesi, sanayi alanındaki potansiyeli, İstanbul kentine yakınlığı sebebiyle deniz ulaşımıyla kentin ilk giriş kapısı konumunda olması şeklinde sıralanabilir. Bu özellikleri ön planda tutularak, Bursa kıyılarının potansiyelinin en yüksek seviyede kullanılabilmesi için, mevcut kıyı silüetinin iyileştirilmesi konusunda öneriler getirilmiştir.

Bursa kıyıları kentsel ve mimari kimliği iyileştirmek için Bursa Büyükşehir Belediyesi Sahil Hizmetleri Dairesi Başkanlığı tarafından örnek çalışmalar yapılmıştır ve orta ve kısa vadede yapılması gerekenler çerçevesinde çalışmalar devam etmektedir. Bunların yanında daha geniş çapta ve uygulanması uzun bir zamana yayılmış veya ertelenmiş olan ileriye dönük uzun vadeli kararlar da bulunmaktadır. Kararların alınmasının yanı sıra, bu kararların uygulanması, sonuçlandırılması ve gelişiminin de sürdürülebilir olması gerekmektedir. Bu yöntemler doğrultusunda Bursa kıyı mimari kimliğinin iyileştirilmesi için gerekli öneriler şu şekildedir:

1. Kıyı alan yönetimi planı hazırlanmalıdır. Bu yönetim planının da kıyının üst ve alt ölçekli imar planları ile ilişkisi kurgulanmalıdır. İmar planları çalışması yapılırken analiz sonucu elde edilen, öne çıkan değerlerin korunması ve sürdürülebilir olmasına özen gösterilmelidir. Alanın kimlik değerlerini öne çıkaracak olan tasarımsal kararların öncelikli olduğu plan kararları üretilmelidir. Yapılan müdahalelerin bütüncül olması için alan yönetimi önemlidir.
2. Kıyı kent ve mimarisinde korunması gereken, öne çıkan değerler analiz edilmeli ve varsa kaybolan değerler belirlenmelidir.
3. Kıyı kent ve mimari silüetinin tespiti konusunda çalışmalar yapılmalıdır.
4. Mimari ölçekte renk, gabari, doku, malzeme, tipoloji konularında kıyı silüetini belirleyen unsurlar analiz edilmelidir. Hem silüete olumlu katkılar sağlayacak hem de bu değerleri öne çıkaracak, bu değerleri dikkate alan mimari tasarım

değeri yüksek, tasarımsal yaklaşımların önünü açacak silüet çalışmaları yapılmalıdır.

5. Mimari kimlikle olumlu biçimde bütünleşen peyzaj ve kent mobilyaları tasarım kriterleri belirlenmelidir.
6. Kültür varlıklarının kent kimliğinde belirleyici olarak korunması ve referans alınarak silüetin iyileştirilmesi gerekmektedir.

Bursa kıyı mimari kimliği yukarıda bahsedilen öneriler kapsamında yerel bir değerlendirme yapılarak alt bölgeler ölçeğinde incelenmiş ve bütüncül bir yaklaşımla tüm kıyıyı kapsayan öneriler getirilmiştir.

Bursa Kıyı Mimari Kimliğinin İyileştirilmesi İçin Öneriler: Mudanya ve Gemlik Mudanya Kıyı Mimari Kimliği

Mudanya tarihi yapı varlığını kısmen koruyabilmiş bir kıyı bölgesidir. Dolayısıyla Mudanya kıyı mimari silüetinin korunması ve iyileştirilmesi konusunda alınacak planlama kararlarında bu özelliğin dikkate alınması gerekmektedir.

Mudanya Kıyı Bölgesi 3 bölgeye ayrılarak incelenmiş, kıyının mevcut silüeti oluşturulmuş ve değerlendirmeler kapsamında öneri silüeti çizilmiştir (Şekil 5.1). Kıyı silüetinde belirlenen bölgeler;

I.Bölge: Pazar Yeri- Meydan arası, II. Bölge: Meydan- Mütareke Müzesi ve III.Bölge Mütareke Müzesi- Yat Limanı arasında kalan bölgeyi kapsamaktadır.

1. Bölge: Pazar Yeri- Meydan

Pazar yeri kıyı bölgesinden başlayan, çoğunlukla ikinci konut yapılarından oluşan I. Bölge; sivil mimarlık örneği olan gümrük binasının, otele dönüştürülmesiyle günümüzde etkin kullanıma sahip ve koruma- kullanma ilkelerinin bir örneği olan Montania Otel'i de kapsayarak Mudanya Meydanında sonlanmaktadır.

I. Bölgede bulunan ve kıyı mimari silüetine etki eden faktörler incelendiğinde;

- Konut yapıları apartman bloklarından oluştuğu için kısmen benzer mimari parametrelere sahip yapı stoğu olduğu,
- Deniz ardı bölgede kıyının etkin kullanım alanının özel mülkiyete ait olduğu,
- Pazar alanı dışında kamusal mekanın bulunmadığı
- Sivil mimarlık örneği olan tarihi yapının, çevresindeki yapılarla bir etkileşimi olmadığı, yeni yapıların tarihi yapıyı öne çıkartacak biçimde tasarlanmadığı görülmektedir.

II. Bölge: Meydan- Mütareke Müzesi

Mudanya Meydanı ve Mütareke Müzesi arasında kalan bölge; niteliksiz ticari yapılar, tarihi yapıların yeniden işlevlendirilmesiyle kullanıma açılan ticari yapıları, sivil mimarlık örneği olan Kaymakamlık binasını, sivil mimarlık örneği olan konut yapılarını ve niteliksiz konut yapılarını kapsamaktadır.

II. Bölgede bulunan ve kıyı mimari silüetine etki eden faktörler incelendiğinde;

- Kıyıda kamu kullanımına ait bir rekreasyon alanının tanımlandığı,
- Ticari yapıların her birinin farklı mimari parametrelere sahip yapılar olduğu,
- Kaymakamlık Binası ve yanındaki sivil mimarlık örneği olan yapıların, niteliksiz yapı stoğu ile kesişmesi sonucu, mimari parametrelere göre dengesiz bir kıyı silüeti oluştuğu görülmektedir.

III. Bölge: Mütareke Müzesi- Yat Limanı

Mütareke Müzesi ve meydandaki tarihi yapılarla başlayan bu bölge; niteliksiz konut yapılarını, önemli sivil mimarlık örneği olan tarihi yapıları, yat limanı bölgesinde ise; nitelikli konut yapılarını ve ticari+konut olarak kullanılan yapı stoğunu kapsamaktadır.

III. Bölgedeki;

- Restorasyon çalışması yapılması gereken tarihi yapıların varlığı,

- Niteliksiz yapıların tarihi yapılarla arasındaki renk, doku, gabari farkının silüetteki olumsuz etkisi,
- Niteliksiz yapıların kendi aralarında da mimari parametrelere göre uyum sağlanamamış olması, örneğin; 6 katlı yapının yanında yer alan tek katlı yapı arasında oluşan dengesizliğin silüete etkisi,
- Yat limanı çevresindeki yapıların nitelikli konut yapılarından oluştuğu ve bu yapılarının bir kısmının zemin katlarının kafe-restoran gibi ticari amaçlı kullanılması bölgenin sahip olduğu ve kıyı silüetine etki eden faktörlerdir.

Sınırlandırılan bölgelerdeki sorunlar tanımlandıktan sonra kıyı silüetini bütüncül olarak değerlendirmek üzere, öneriler bölgeler kapsamında şöyle tanımlanmıştır:

I. bölgede;

- Kamu kullanımına açık mekanlar oluşturularak, kıyı kimliğine özgü tasarım kriterine sahip olan kent mobilyalarına yer verilmelidir.
- İkinci konut alanlarından oluşan yapı stoğunun, imar kararlarına bağlı olmak üzere kıyının geneli için belirlenecek mimari parametrelere uygun olarak biçimlendirilmelidir.
- Bir sivil mimarlık örneği olan Montania Otel'in çevresindeki yapıların iyileştirilmesiyle kıyı silüetinde daha etkin bir role sahip olması sağlanabilir (EK 1).

II. Bölgede;

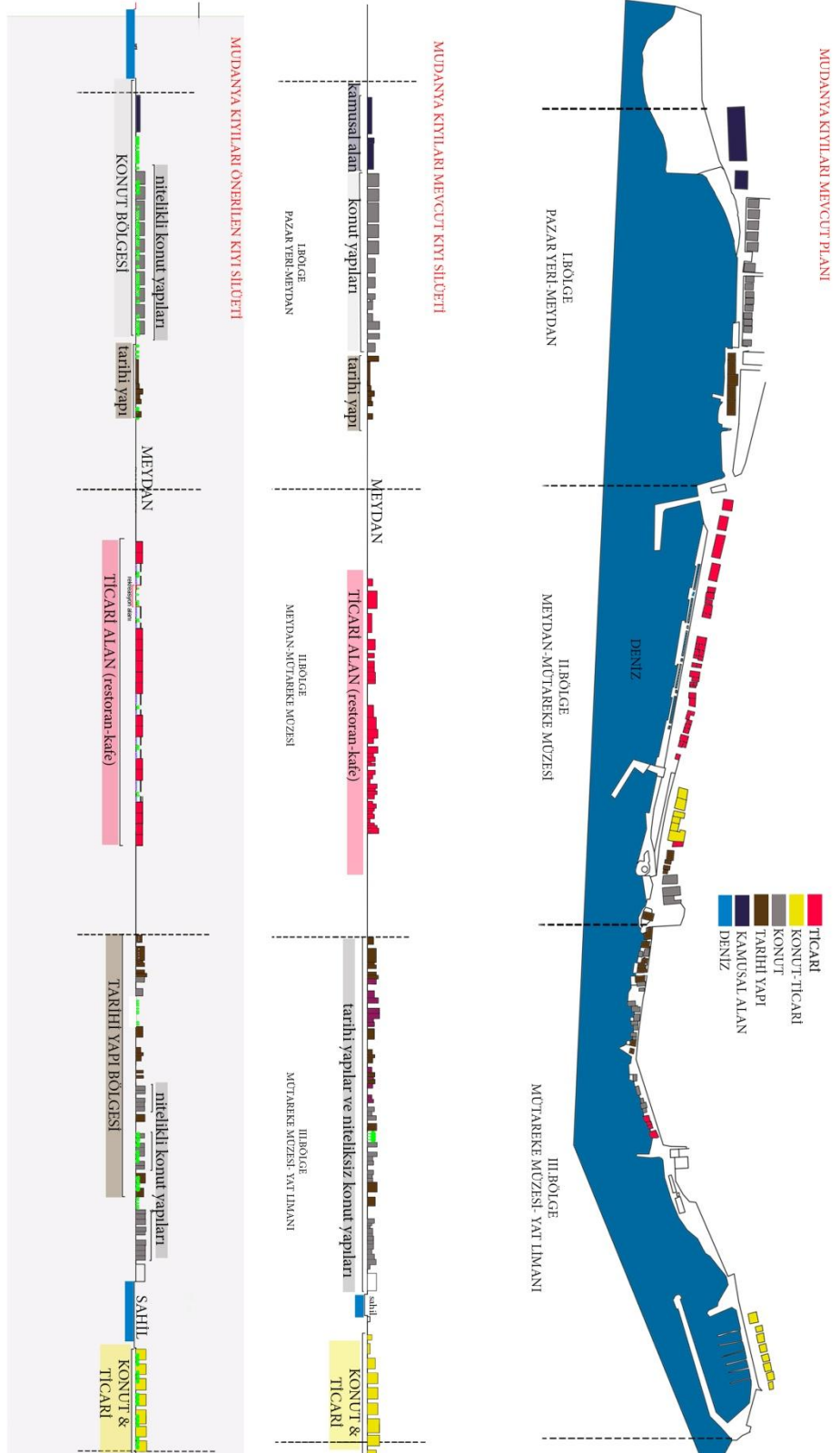
- Öncelikle niteliksiz yapıların gabari, renk, doku gibi cephe iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır.
- Ticari kullanım alanlarının belirlenecek standartlar doğrultusunda kıyı silüetindeki karmaşayı engelleyecek biçimde tasarlanması önerilmektedir. Yasal bir süreç içerisinde oluşturulacak standartlar, açılacak olan yeni işletmeler için de zorunluluk teşkil edecektir. Böylece kıyı mimari kimliği üzerindeki iyileştirme çalışması sürdürülebilir olacaktır. Aynı zamanda ticari yapıların aralarında oluşturulması önerilen peyzaj alanlarıyla hem kıyı ve iç kesimler arasında bağlantı

kurulmuş olacak, böylece denizin etkisi iç kısımlara doğru ilerleyecek, hem de kıyı silüetinde yapıların sürekliliği belli bölgelerde kesilmiş olduğu için daha doğal bir silüet ortaya çıkacaktır (EK 2).

- Tarihi yapı değerlerinin sürdürülebilirliği doğrultusunda, sivil mimarlık örnekleriyle kesişen niteliksiz yapılar ile ilgili olarak tarihi yapıları ön plana çıkaracak şekilde; yüksekliklerinin azaltılması, cephe yenileme çalışmaları gibi uygulamalar yapılmalıdır.

III. Bölge ise;

- Sivil mimarlık örneği olan yapıların yoğunluklu bulunduğu bu bölgede niteliksiz konut yapılarına uygulanacak düzenlemelerle, tarihi yapıları ön plana çıkaracak önlemler alınmalıdır. Özellikle gabari sınırı yüksek olan, kullanılan malzeme çeşidiyle tarihi yapının kıyı silüetinde algılanmasını azaltan niteliksiz yapılara uygulanacak yenileme çalışması bölgedeki tarihi yapılara değer katacaktır.
- Tarihi yapılar arasında restorasyon çalışması yapılması gerekenler belirlenmeli, yeniden işlev kazandırılarak koruma-kullanma dengesini gözetmek üzere kamuya hizmet verecek şekilde fonksiyon kazandırılmalıdır (EK 3).



Şekil 5.1. Mudanya'nın mevcut ve öneri kıyı silüeti

Gemlik Kıyı Mimari Kimliği

Gemlik Kıyı Mimari Kimliği silüeti için sunulan önerilerin analizi için kıyı şeridi 3 bölgeye ayrılarak incelenmiştir. I. Bölge: Gemlik Yelken Kulübü –Irmak Deresi, II. Bölge: Irmak Deresi- Karsak Deresi, III. Bölge: Karsak Dersi- Suni İpek Fabrikası olmak üzere bölge analizleri yapılmıştır (Şekil 5.2).

I.Bölge: Gemlik Yelken Kulübü –Irmak Deresi;

Kıyı bölgesinde, yeşil alanın sonlanıp yapılaşmanın başladığı kesitten, Irmak Deresi'nin denize döküldüğü noktaya kadar olan alanı tanımlamak üzere belirlenen I. Bölge, konut alanı fonksiyonuna sahip bir alandır. Ayrıca bölgede iki adet kıyı yapısı olarak sınıflandırılan iskele bulunmaktadır. Bu bölge için yapılan kıyı silüeti analizi şu şekildedir:

- Bu bölgenin önceliği iki önemli sivil mimarlık örneği olan tarihi yapının kıyı silüetinde yer aldığı kısım olmasıdır. Ancak tarihi yapılar, çevresindeki niteliksiz konut yapıları sebebiyle, alanın kimlik değerini ortaya çıkaramamaktadır.
- Restorasyon çalışması yapıldıktan sonra, yeniden fonksiyon kazandırılmasıyla Gençlik Merkezi olarak kullanılan tarihi yapı “Yalı Konak” dışında bölgede kamusal mekana ait yapı bulunmamaktadır.
- Bitişik nizam niteliksiz yapıların kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantıyı koparması sebebiyle ve mimari parametrik değerler açısından tasarımdan uzak bir algı yaratmaktadır.
- Bölgenin olumlu bir kriteri ise özel mülkiyet yapıları ile deniz arasında kalan kısım açık kamusal rekrasyon alanlarına ayrılmış olmasıdır.

II. Bölge: Irmak Deresi- Karsak Deresi;

İki derenin denize dökülen noktalarının sınırlandırdığı II. Bölge, bir meydan ile başlayıp ve bir iskele ile son bulduğu kıyı alanı, konut-ticari kullanımın birlikte olduğu yapıları ve kıyı otopark alanını kapsamaktadır Mevcut kıyı silüeti analizi ise şu şekildedir:

- Kıyıda yapıların özel mülkiyete ait olması ve manzara avantajından kamunun yararlanamaması,

- Diğer bölgelerde olduğu gibi yapıların mimari tasarımdan uzak niteliksiz durumda olması,
- Tasarlanmış bir kıyı rekreasyon alanına sahip olması şeklindedir.

III. Bölge: Karsak Dersi- Suni İpek Fabrikası

- Yeşil alanlardan oluşan bu bölge kıyı; yeşil bir bant olarak algılansa da, bölgenin kıyı ardı bölümünde ve yüksek rakımda yer alan yeni yapılar, kıyı silüetinde baskın bir yapı stoğu durumundadır.

Gemlik kıyı bölgesi için belirlenen bölgelerin öne çıkan değerleri ve sorunları tanımlandıktan sonra, analiz sonucuna göre bölgeye özgü bir kıyı yönetimi stratejisi belirlenmelidir. Mevcut kıyı silüetine öneri olarak sunulan silüet kapsamı her bir bölge için şu şekildedir:

I.Bölge: Gemlik Yelken Kulübü –Irmak Deresi ;

- Bu bölge için öncelikli olarak mevcut iki sivil mimarlık örneğini ön plana taşıyacak ve bu yapılara değer katacak kararlar alınmalıdır. Bu yapıların çevresindeki niteliksiz yapılar kaldırılarak daha geniş bir yerleşim alanına sahip olması, hem kıyı silüetinde algılanmalarını arttıracak hem de meydan-bahçe kullanımını kamuya açarak bu yapıların birçok kişi tarafında deneyimlenmesini sağlayacaktır (EK 4).
- Her bölge için belirtilen niteliksiz yapıların iyileştirilmesi çalışması bu bölgeyi de kapsamaktadır. Öneri silüetinde, kat yüksekliği az ve yapılar arasında bırakılan koridorlarla deniz etkisini iç kesimler taşıyacak boşluklar önerilmiştir.

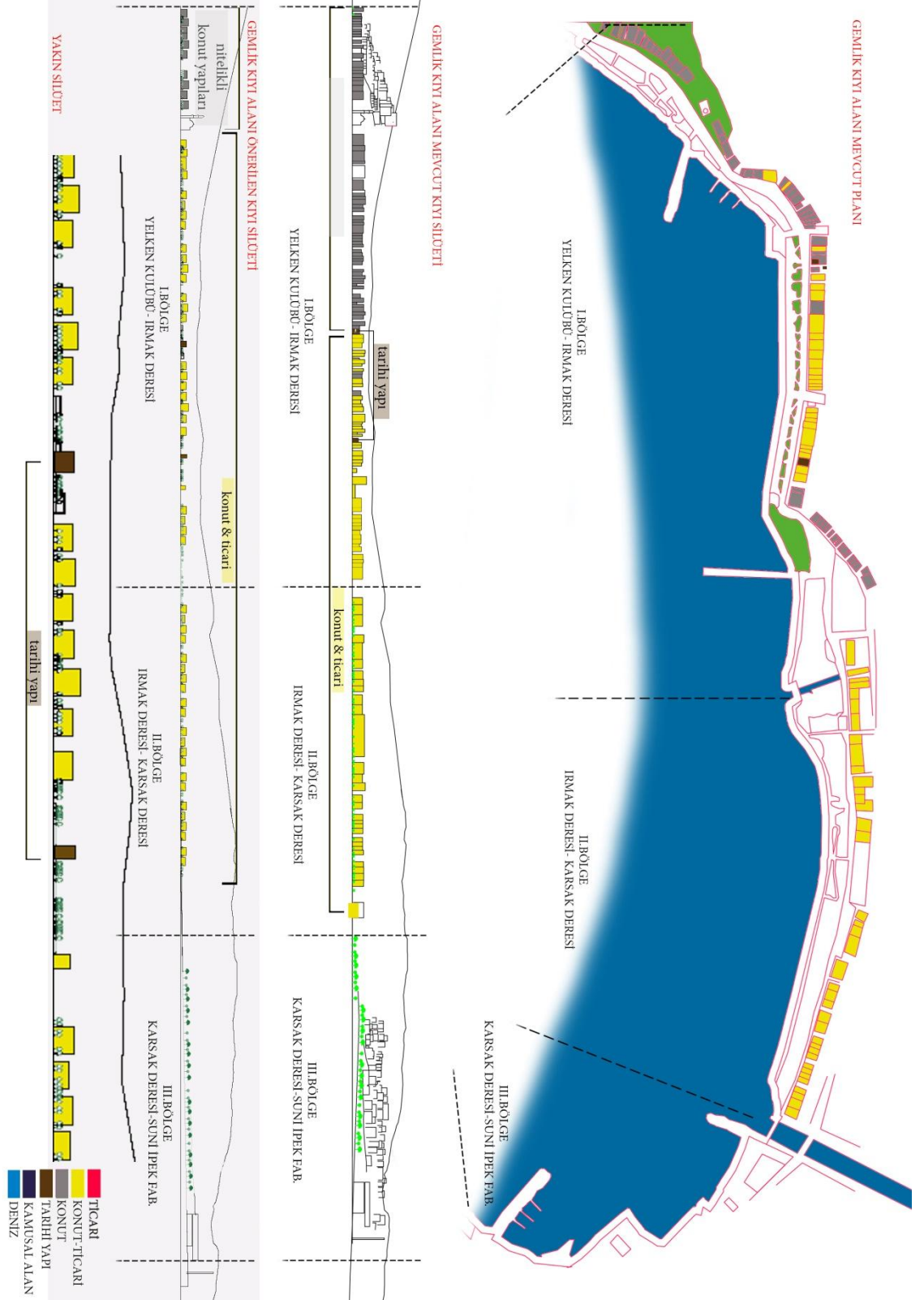
II. Bölge: Irmak Deresi- Karsak Deresi;

- Açık kamusal alanlara ek olarak bölgedeki yapıların daha nitelikli hale getirilmesiyle bu yapılar arasında kamusal yapılar oluşturulması sayesinde kıyının kamu kullanımını arttırılmalıdır. Örneğin; önerilecek bir kültür merkezi kapsamında tasarlanacak seyir teraslarıyla, kıyıda bir konuta sahip olmayan kişilerin de manzaradan yararlanması sağlanabilir (EK 5).

Bölgedeki niteliksiz ticari kullanım şeklinin değiştirilip daha nitelikli kullanım alanları haline getirilmesi, örneğin; kafe-restoran gibi fonksiyonlara dönüştürülmesi kıyı kullanımını ve kıyı silüeti için daha uygun olacaktır.

III. Bölge: Karsak Dersi- Suni İpek Fabrikası;

- Bu bölgedeki doğal alanların korunarak, kıyı kimliği ile bütünleşen bir peyzaj alanına dönüştürülmesi ve bu kimliğe uygun kent mobilyalarına yer verilmesi gerekmektedir.
- Bölgenin kıyı ardı kısmında bulunan yeni yapılar için ise, başta doğal alanların imara açılması konusunun tekrar incelenmesi önerilmektedir. İhtiyaçlar doğrultusunda zorunlu görülmesi durumunda alan kullanımını devam edecek ise; bölgenin yüksek rakımda olmaları sebebiyle kıyı silüetindeki yapı stoğu algısını düşürmek ve daha doğal alan içerisinde kalan I. Bölgenin hemen ardında bulunan villa yapıları gibi iki katlı müstakil yapıların uygulanması önerilebilir (EK 6).



Şekil 5.2. Gemlik'in mevcut ve öneri kıyı silüeti

Bursa kıyıları için önerilen iyileştirme çalışmalarının yanında, kıyıların potansiyelinin çok iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Örneğin, Mudanya ve Gemlik limanlarının kruvaziyer gemi turizmine uygun olması, Bursa kenti için önemli bir potansiyeldir.

Gemlik tarihinde yeri olan kruvaziyer gemileri, 1960'lı yıllarda limana yolcu ulaştırmıştır. Bu dönemlerde, Hristiyanlık için 3. Kutsal yer olan İznik'e ziyaret sebebiyle, Noel ve Paskalya dönemlerinde kruvaziyer turizmi yapılmıştır. Kruvaziyer turizminin tekrar aktifleşmesi; limanın fiziki ve doğal alt yapısının uygunluğuna ek olarak limanın genişletilmesi, gümrük, pasaport kontrol gibi hizmet birimlerinin yapılması gerekmektedir. Gemlik'e ulaşan turisti kent merkezine transfer etmeden önce kıyıda zaman geçirmesi ve yerel halka katkı sağlaması amacıyla bölgede; Zeytincilik Müzesi tasarlanması, hediyelik eşya satış birimlerinin planlanması ve meydan düzenlemesi önerilmektedir (Özgen 2016). Fiziki ve doğal alt yapısıyla kruvaziyer liman özelliğini taşıyan Mudanya Limanı'na ise 2008 ve 2010 yılında 1; 2009 yılında 4 (Anonim 2016); 2012 yılında 922 yolcusuyla 5 kruvaziyer gemisi yanaşmıştır (Bircan 2014)

Bursa kıyılarının kruvaziyer gemi turizmi potansiyelinin canlandırılması ve nitelikli limanlar tasarlanması durumunda, turistin Bursa kent deneyimiyle ilgili algısının oluşmasını sağlayacak ilk faktör kıyı silüetidir. Bursa'nın turistik değerlerini ziyaret etmeye gelen turistlerin bu limanlardan kente giriş yapması da, kıyı silüetini iyileştirilmesi konusunu öne çıkarmaktadır.

Sonuç olarak önemli tarihi süreçler yaşamış olan Bursa kıyıları, bu süreçlerden elde ettikleri değerleri coğrafi konumunun avantajıyla birleştirerek Bursa'nın "kıyı kenti" olarak tanınmasını sağlamalıdır. Bursa kıyılarındaki potansiyelin bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesi durumunda; sanayi, kruvaziyer gemi turizmi, deniz sporları, tarihi yapı alanları turizmi gibi bir liman kentinin sahip olması gereken parametrelerin tümüne hizmet verebilecek düzeydedir.

KAYNAKLAR

- Akdaş, O. 2015.** Kıyı alanlarının değerlendirilmesi ve sosyal sorumluluk pazarlaması. 20. Ulusal Pazarlama Kongresi, 10-13 Haziran 2015, Eskişehir Rixos Hotel, Eskişehir.
- Anonim, 1990.** 3621 Sayılı Kıyı Kanunu. Yayın No: 20495, Ankara
- Anonim, 1996.** Balıkçı Barınakları Yönetmeliği. Yayın No: 22846, Ankara
- Anonim, 2007.** Kıyı Yapıları ve Limanlar Malzeme, Yapım, Kontrol ve Bakım Onarım Teknik Esasları, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar, Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Anonim, 2015.** Bursa İli Bütünleşik Kıyı Alanları Planı Plan Açıklama Raporu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü ve Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı Sahil Hizmetleri Dairesi Başkanlığı, Bursa.
- Anonim, 2016.** Dünyada ve Türkiye’de kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı Raporu. Kuşadası Ticaret Odası, Aydın.
- Anonim, 2018.** Antalya Büyükşehir Belediyesi Konyaaltı Sahili Alan Yönetimi Alan Kullanım İşletme Esas ve Usülleri, Antalya Büyükşehir Belediyesi Emlak ve İstimlak Dairesi Başkanlığı, Antalya
- Birol, G.2007.** Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Oteli Üzerine Bir Değerlendirme. *Arkitekt*, sayı:514: 46-54.
- Binle, M. Ertan, M. 1992.** Çanakkale’de turizmin geliştirilmesi ve kent kimliği ile ilişkilendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ, İstanbul.
- Birol, G.2007.** Bir Kentin Kimliği ve Kervansaray Oteli Üzerine Bir Değerlendirme. *Arkitekt*, sayı:514: 46-54.
- Binle, M. Ertan, M. 1992.** Çanakkale’de turizmin geliştirilmesi ve kent kimliği ile ilişkilendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, MSÜ, İstanbul.
- Bircan, K. 2014.** Kruvaziyer yolcu taşımacılığı kapsamında kruvaziyer limanların etkinliğinin değerlendirilmesi: alternatif liman önerisi. *Doktora Tezi*, AMÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Aydın.
- Çakar, E. 2016.** Dijital çağın mimarı; süreç tasarımcısı, <https://mimaritasarimsurecveetkilesimleri.wordpress.com/2016/12/16/dijital-cagin-mimari-surec-tasarimcisi-2/>(Erişim tarihi: 30.07.2018).
- Çiftçi, C. 2012.** Osmanlı döneminde Mudanya iskelesi ve gümrüğü, Editörler: Elbas, A. Erdönmez, A., Reziyon, Bursa, s. 38.
- Doğan, E.D. 2006.** Kıyı alanlarında kenstel dönüşüm çalışmaları ve İstanbul örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dostoğlu, N. Polat, S. 2007.** Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine: Bursa’da Kükürtlü Ve Mudanya Örnekleri. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 12(1): 61-76.
- Dostoğlu, N. 2000.** Bursa'da geçmişten günümüze kentsel ve mimari değişim. btch.org.tr/gorsel/haberler/ayin-makalesi/neslihan-ayin-makalesi(Erişim tarihi: 15.06.2018)
- Dostoğlu, N. 2009.** Modernleşme döneminde Bursa’daki kentsel gelişme: osmanlı modernleşmesi ve Bursa, Editör: Çiftçi, C., Osmangazi Belediyesi, Bursa, Türkiye, s.11-29.

- Erden, D. 2009.** Haliç'te dönüşüm ve tarihsel süreklilik. İstanbul Söyleşileri, 11 Mart 2009, Osmanlı Bankası Müzesi, Karaköy, İstanbul.
- İlhan, B.Ş. 2016.** Sürdürülebilir kıyı canlandırmaya ilişkin kavramsal bir ajanda: İstanbul örneği. *İnönü Üniversitesi Sanat Ve Tasarım Dergisi*, 6(13): 175-188.
- Kaplıanoğlu, R. 2008.** Kent haritalarına göre Bursa'nın kentsel gelişmesi: Bursa şehrinin gelişmesi ve kentsel planlama kültürü, Editör: Oğuzoğlu, Y., Osmangazi Belediyesi, Bursa, Türkiye, s.72-82.
- Karabey, H. 1978.** Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel kıyı mekanının düzenlenmesi için bir yönetim önerisi. *Doktora Tezi*, MSÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Kaya, Ş. 2010.** Bazı liman kentlerindeki örnekler ışığında tanzimat dönemi ve sonrasında inşa edilen gümrük binalarının mimari özellikleri. *Sosyal Bilimler Dergisi* 2010, (4), 73-92
- Koca, F. 2011.** Kıyı alanlarının (waterfronts) dönüşümü üzerine bir sürdürülebilirlik analizi: Haydarpaşa örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Gayrimenkul Geliştirme Anabilim Dalı, İstanbul.
- Koncavar, M.2001.** İstanbul'un tersaneleri, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 413(3): 40-42.
- Kuloğlu, N. 2013.** Boşluğun devinimi: mimari mekandan kentsel mekana, *International Journal of Architecture and Planning*, 7(14): 210-204.
- Örer, G. 1993.** İstanbul'un kentsel kimliği ve değişimi. *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 46.
- Ö, M.E., 2016.** Kruvazör turizmi ile kalkınacağız. *Gemlik Life*, <http://gemliklife.net/en-US/haberler/2335/kruvazor-turizmi-ile-kalkinacagiz-> (Erişim tarihi: 23.06.2019).
- Özer, A. 2019.** Türkiye'deki mimarlık yarışmaları üzerine söyleşi. Uludağ Üniversitesi, Mete Cengiz Kültür Merkezi, Bursa.
- Özsüle, Z. 2005.** Geleneksel yerleşimlerin korunması açısından kültürel peyzaj değerlendirmesi: Mudanya örneği, *Doktora Tezi*, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Swift, D. 2017.** Toronto liman fotoğrafları.
https://www.marinetraffic.com/tr/photos/of/ports/photo_keywords:2534/#forward
(Erişim tarihi: 17.1.2019)
- Uzun, M. 2014.** Endüstri alanı dönüşüm projesi Sekapark'ın (Kocaeli-İzmit) kıyı kullanımına etkisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (30): 154-179.
- Ünal, M. 2015.** Ben Bursa Böceğiyim. *Bursa'da Zaman Dergisi*. (14):58-63.
- Vardar, B. 2008.** Osmanlı modernleşme döneminden 21.YY Bursası'nda kentsel gelişim: Bursa şehrinin gelişmesi ve kentsel planlama kültürü, Editör: Oğuzoğlu, Y., Osmangazi Belediyesi, Bursa, Türkiye, s.82-95.
- Vardar, B. 2017.** Bursa şehrinin süreci. Bursa, <https://docplayer.biz.tr/60920655-Sanayi-ve-ticaretin-lideri-bursa.html>(21.05.2019).
- Vural, T. 2008.** Bursa'nın kentsel gelişimi ve Piccinato Planı: Bursa şehrinin gelişmesi ve kentsel planlama kültürü, Editör: Oğuzoğlu, Y., Osmangazi Belediyesi, Bursa, Türkiye, s.95-103.

Yerliyurt, B. 2008. Kentsel kıyı alanlarında yer alan sanayi bölgelerinde dönüşüm stratejilerinin değerlendirilmesi; Haliç – Tersaneler Bölgesi. *Doktora Tezi*, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.

Yılmaz, G.I. 2008. Haliç kıyı şeridinde sanayileşme ile ortaya çıkan kentsel dönüşüm. *Doktora Tezi*, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

<http://www.gemlik.gov.tr/tarihce>, 2017

www.mudanyaonline.net/?page_id=108, Erişim tarihi: 20.11.2018

www.eskiturkiye.net/3202/mudanya-1880ler, Erişim tarihi: 12.10.2017

<https://www.twipu.com/tag/kartpostal>, Erişim tarihi: 21.05.2019

<https://earth.google.com/web/>, Erişim tarihi: 03.08.2019

www.marinetraffic.com, Erişim tarihi: 30.07.2019

www.mustdocanada.com/rising-to-new-heights-at-the-cn-tower, Erişim tarihi: 30.07.2019

www.emlakeki.com/istanbul-halic-yat-limani-ve-kompleksi-ihalesi-15-mayis-haberi-13428, Erişim tarihi: 25.09.2016

EKLER

- EK 1** Mudanya Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- I. Bölge
- EK 2** Mudanya Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- II. Bölge
- EK 3** Mudanya Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- III. Bölge
- EK 4** Gemlik Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- I. Bölge
- EK 5** Gemlik Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- II. Bölge
- EK 6** Gemlik Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- III. Bölge

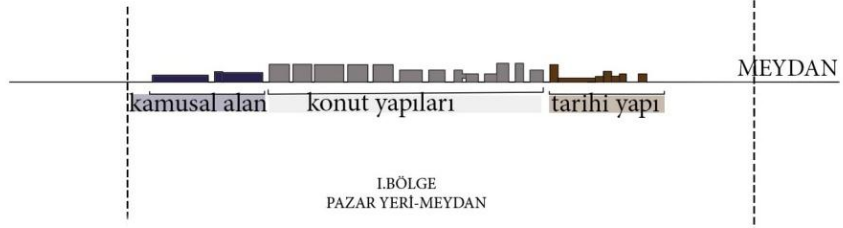


EK 1 Mudanya Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- I. Bölge

MUDANYA KIYILARI MEVCUT PLANI



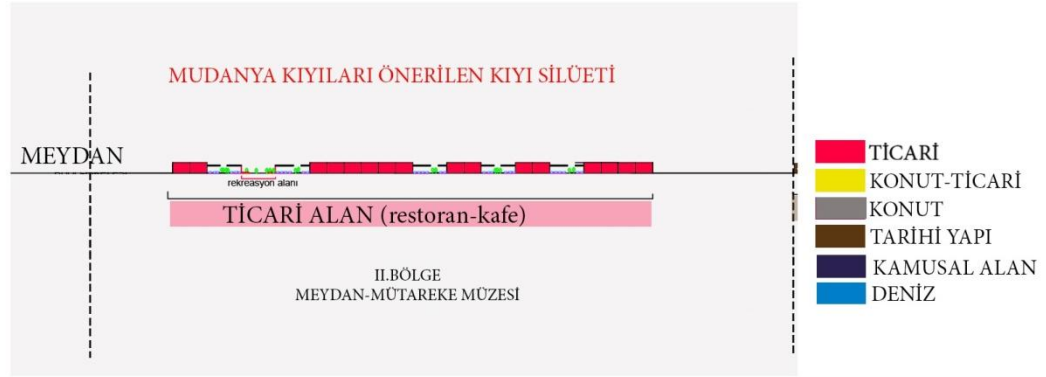
MUDANYA KIYILARI MEVCUT KIYI SİLÜETİ



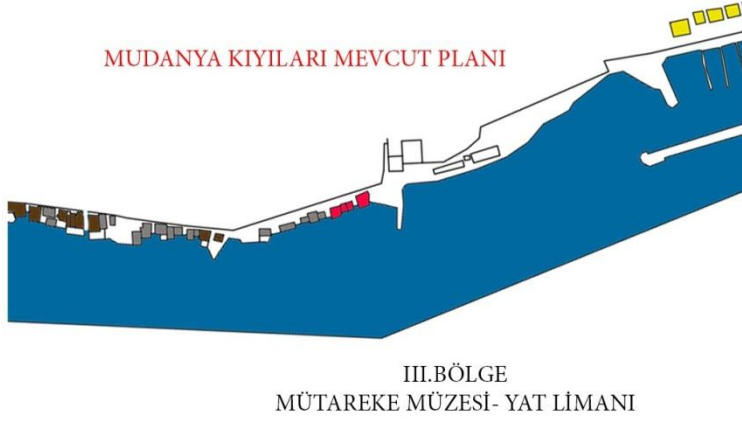
MUDANYA KIYILARI ÖNERİLEN KIYI SİLÜETİ



EK 2 Mudanya Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- II. Bölge



EK 3 Mudanya Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- III. Bölge



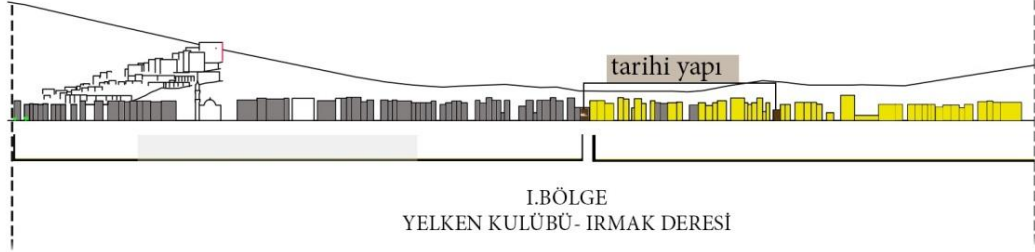
- TİCARİ
- KONUT-TİCARİ
- KONUT
- TARİHİ YAPI
- KAMUSAL ALAN
- DENİZ

EK 4 Gemlik Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- I. Bölge

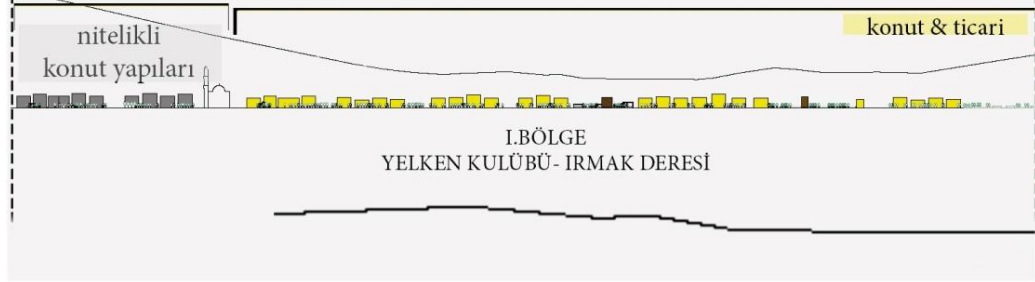
GEMLİK KIYI ALANI MEVCUT PLANI



GEMLİK KIYI ALANI MEVCUT KIYI SİLÜETİ



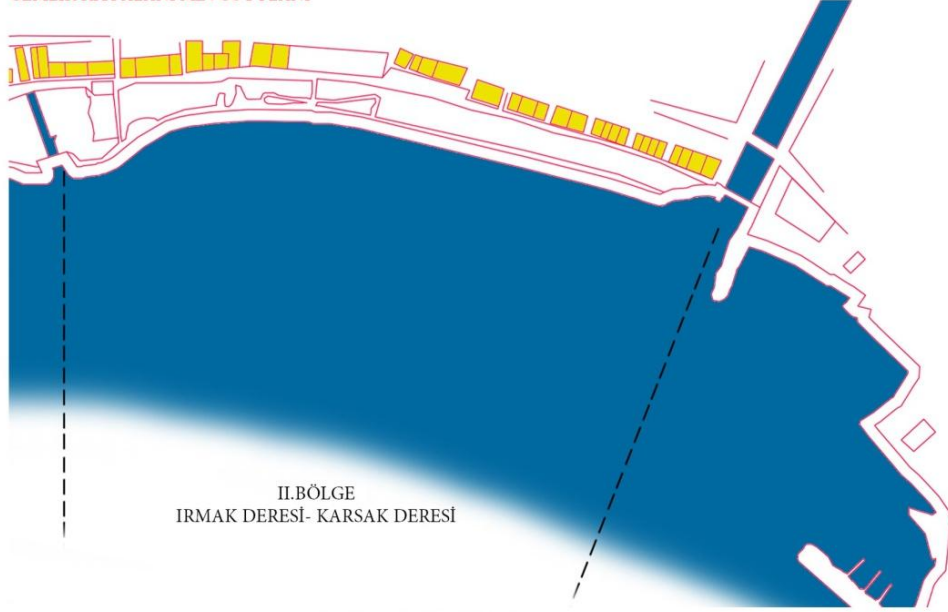
GEMLİK KIYI ALANI ÖNERİLEN KIYI SİLÜETİ



- TİCARİ
- KONUT-TİCARİ
- KONUT
- TARİHİ YAPI
- KAMUSAL ALAN
- DENİZ

EK 5 Gemlik Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- II. Bölge

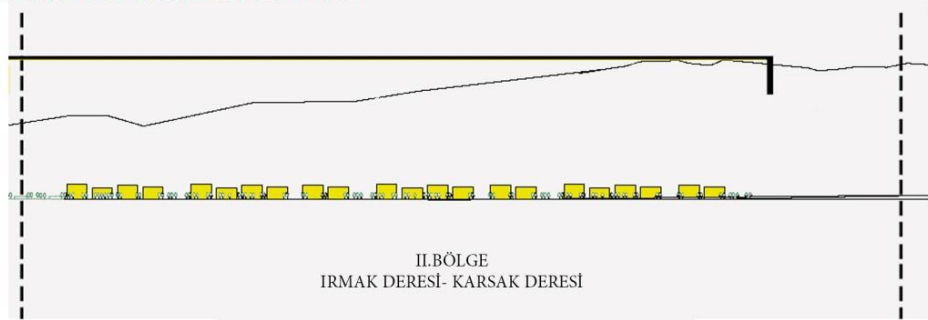
GEMLİK KIYI ALANI MEVCUT PLANI



GEMLİK KIYI ALANI MEVCUT KIYI SİLÜETİ

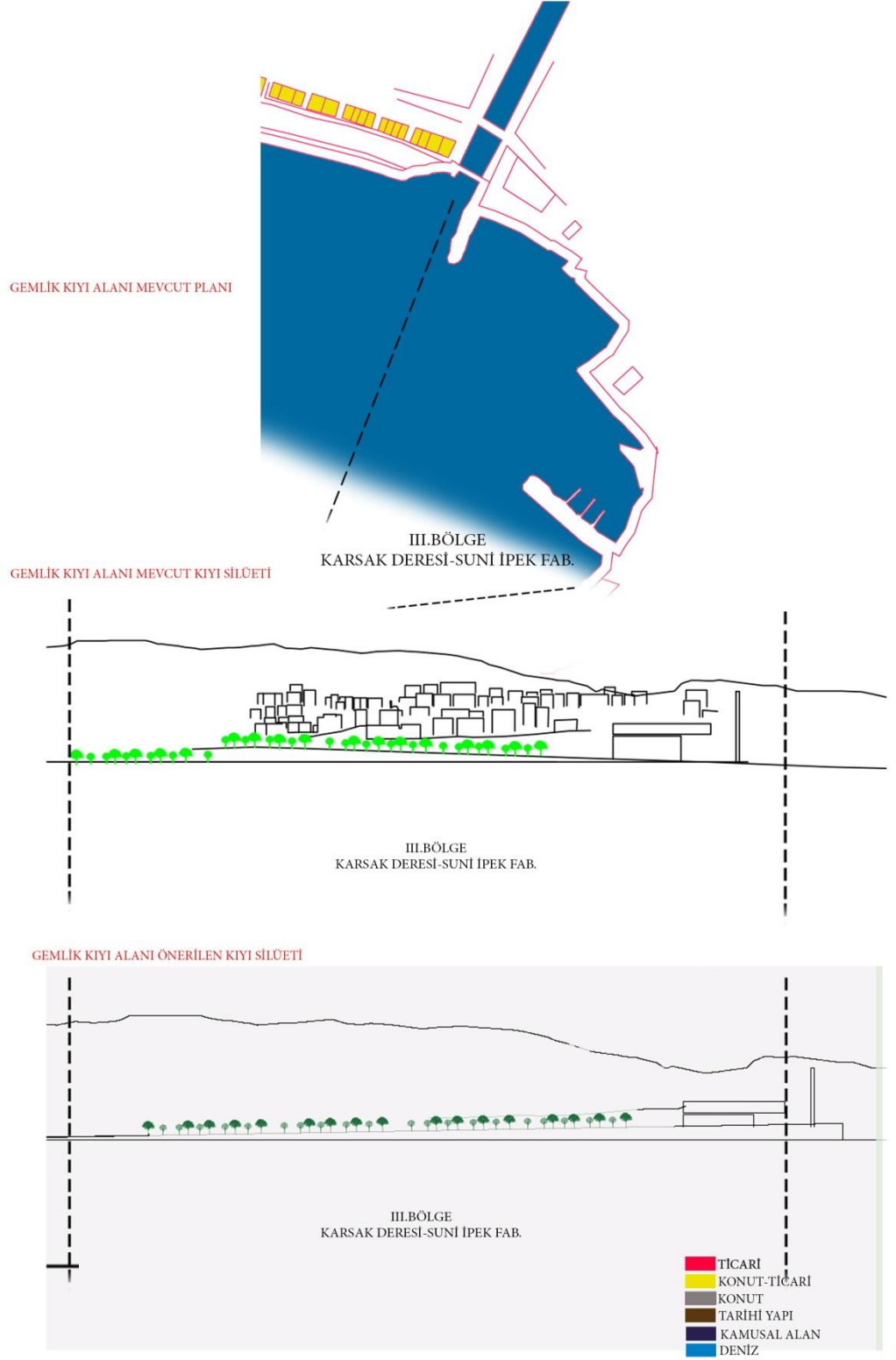


GEMLİK KIYI ALANI ÖNERİLEN KIYI SİLÜETİ



- TİCARİ
- KONUT-TİCARİ
- KONUT
- TARİHİ YAPI
- KAMUSAL ALAN
- DENİZ

EK 6 Gemlik Mevcut Plan, Kıyı Silüeti Ve Önerilen Kıyı Silüeti- III. Bölge



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : ELİF BULUT
Doğum Yeri ve Tarihi : BURSA-1991
Yabancı Dil : İNGİLİZCE

Eğitim Durumu
Lise : HÜRRİYET ANADOLU LİSESİ
Lisans : ULUSLARARASI KIBRIS ÜNİVERSİTESİ

Çalıştığı Kurum/Kurumlar : ARCH ATLAS MİMARLIK

İletişim (e-posta) : elifdulan@hotmail.com

Yayımları : **Bulut, E. 2017.** Kıyı Mimari Kimliğinin

Sürdürülebilirliği: Bursa/ Gemlik. *Yalvaç Akademi*, 2(1): 45-57

