

**KIYI ALANLARIN YENİDEN GELİŞİM SÜRECİNDE KENTSEL AÇIK
ALANLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ:
İSTANBUL ÖRNEĞİ**

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DENİZ ARSLAN

ÇEVRE TASARIMI YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

MİMARLIK ANA BİLİM DALI

TEMMUZ, 2005

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Yrd. Doç. Dr. Erkan BAYRAKTAR
Müdür

Bu tezde Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programının tüm koşullarının ve isteklerinin yerine getirildiğini onaylarım.

Prof. Dr. Ahmet EYÜCE
Mimarlık Bölüm Başkanı

Bu tez okunup nitelik ve içerik açısından tümü ile yeterli olup, Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programını için uygun olduğu onaylanmıştır.

Prof. Dr. Ahmet EYÜCE

Supervisor

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Erhan BALKAN

Prof. Dr. Aykut KARAMAN

SUMMARY

The technological developments of the modern world, rapid improvement of industry caused an increase in serial mass production. This rapid industrialization in the cities caused a migration from the rural zones to the urban areas. This unstable rapid development, brought, naturally an irregular and unorganized urbanization. Reducing life areas, gradually ceasing of the spaces where people carry out their social and physical activities is among the most significant reasons for breaking relations between the urban people.

These negative occurrences in the cities particularly increased after the Second World War, whereupon the studies for a solution have been accelerated. The first study on this issue was conducted in the USA where urban parks formed with special designs within the city have been designed. Some of the urban open areas which also existed in the past (agora, squares, hippodromes....) regained their functions while some others assumed different functions and changed their format and names (such as urban parks, open sporting areas etc) provided the city with the opportunity to influence by this redevelopment are ports, and thereby shore cities. At the beginning of 20th century, the port zone development started in the city of London, providing a new identity for the city.

Adding the open urban areas increasing the attractiveness of region (recreation areas, resting areas, cultural and artistic areas....) and creating new occupations have helped the city to get rid off the economical bottleneck.

The renovation works in the city of London rapidly spread to other port cities. From that point of view, the city of Istanbul is somehow late in starting such renovation. The city has confined its relations with water in a closed circuit turning Istanbul into a city of land. Other hands, Istanbul unique geographical properties prevent a completely break of relations with water. The activity of Istanbul in the recent years,

and the studies to transmit the city into the international platform have led us towards new projects and studies. From that point view, Istanbul is among the most important port cities of the history, and it is aiming to resume such properties. The most evident one of those studies could be seen Galata port renovation works.

With the re-activating of the port in the city, new spaces can be creating for the tourists to promote the city, revealing the urban identity with the new activities for the urban people, to satisfy the economic and social requirements.

ÖZET

Modern dünyadaki teknolojik gelişmeler, sanayinin hızlı ilerlemesi, seri üretimlerin artmasını sağlamıştır. Kentlerde olan bu hızlı sanayileşme, kırsaldan kentsele göçün ve konutlaşmanın da artmasına neden olmuştur. Bu istikrarsız ve hızlı gelişimin doğal getirisi de düzensiz ve çarpık kentleşme olgusudur. Yaşam alanlarının azalması, insanların sosyal ve fiziksel faaliyetlerini gerçekleştirdiği mekanların giderek yok olmasının, kentlinin birbiri ile ilişkisinin hızla kopmasının en önemli nedenidir.

Kentlerde oluşan bu düzensiz gelişmenin, özellikle II. dünya savaşından sonra artması ile çözüm arayışlarının başladığını görülmektedir. Bu konudaki çalışmalar ilk olarak Amerika'da, kent içinde özel tasarımlarla oluşturulan kent parkları olarak başlamıştır. Daha öncelerde var olan kentsel açık alanlardan (agoralar, meydanlar, hipodramlar vb.) bazılarının işlevlerini yeniden kazanması, bazılarının farklı işlevler yüklenerek biçim ve isim değiştirmeleri (örn; kent parkları, açık spor alanları gibi isimler almaları) kentin soluk alınan mekanlarına yeniden kavuşmasını sağlamıştır.

Bu yeniden gelişim akımından en çok etkilenen alanlar, limanlar ve dolayısıyla kıyı kentleri olmuştur. 20.yy başlarında Londra kentinde başlayan liman bölgesi gelişimi ile birlikte kent, yeni bir kimliğe bürünmüştür. Limanın işlevinin geliştirilmesi, liman alanının iç bölgelerle iletişiminin kurulması, bölgenin çekiciliğini arttırıcı kentsel açık alanların eklenmesi (rekreasyon alanları, dinlenme alanları, kültür ve sanat alanları vb.) ve iş kollarının yaratılması ile birlikte kent ekonomik dar boğazdan kurtulmuştur.

Londra kentinde başlayan yenileme çalışmaları hızla diğer liman kentlerine de yayılmıştır. İstanbul kentine ise bu anlamda yaklaşıldığında, yenileme çalışmaları için geç kalmış olduğu söylenebilir. Kent su ile ilişkisini içine kapanık bir döngüye oturtmuş böylece su kenti olan İstanbul, kara kentine dönüşmüştür. Ancak İstanbul'un var olan eşsiz coğrafi özelliği, kentin su ile ilişkisini tamamen kopmasına engel olmuştur. İstanbul'un son yıllarda içinde bulunduğu hareketlilik, kenti uluslar arası platforma taşıma çabaları, yeni projelendirmelere ve çalışmalara yöneltmiştir.

Bu anlamda, geçmişte en önemli liman kentlerinden biri olan İstanbul'un bu özelliğini yeniden yakalama çalışması içerisinde olduğu söylenebilir. Bu çalışmaların en belirgin örneği Galata Limanı yenileme çalışmalarında görülmektedir.

Yukarıda belirtilen konuların ışığı altında, kent içerisindeki limanın yeniden canlanması ile, turistler için kenti tanıtan, kent kimliğini açığa çıkaran, kent halkı için yeni faaliyetlerin eklendiği ekonomik ve sosyal açıdan ihtiyaçlara cevap verebilecek mekanlar yaratılması sağlanmalıdır.

İÇİNDEKİLER

| | |
|--|-------------|
| SUMMARY | vii |
| ÖZET | viii |
| TABLO LİSTESİ | x |
| ŞEKİL LİSTESİ | xi |
| BÖLÜMLER | |
| 1. GİRİŞ | 1 |
| 2. KIYI ALANLARINDA YERLEŞİMİN TARİHÇESİ | 5 |
| 2.1. Kıyı kentlerinin İlk Yerleşim Yarı Olarak Önemi | 6 |
| 2.2. Dünyadaki Büyük Kıyı Kentleri Ve Bu Kentlerde Yerleşim Oranları | 8 |
| 2.3. Kıyı Kentlerinin Üzerine Ekolojik Sürecin Etkisi | 14 |
| 2.4. Dünya Kıyı Kentleri Ve İstanbul | 15 |
| 2.6. Uygulanacak Yöntem | 16 |
| 2.7. Sonuç | 18 |
| 3. KENT TANIMLAMALARI VE KENTSEL AÇIK ALANLAR | 19 |
| 3.1. Kentsel Açık Alanlar | 22 |
| 3.1.1. Kentsel Açık Alanların Tarihten Günümüze Gelişimi | 23 |
| 3.1.2. Kentsel Açık Alanların Sınıflandırılması | 26 |
| 3.1.2.1. Parklar | 26 |
| 3.1.2.2. Meydanlar | 27 |

| | |
|--|-----------|
| 3.1.2.3. Cadde Ve Yol Aksları | 28 |
| 3.1.2.4. Oyun Alanları | 28 |
| 3.1.2.5. Rekreasyon Alanları | 29 |
| 3.1.3. Kentsel Açık Alanların Tasarım Kriterleri | 29 |
| 3.2. Sonuç | 33 |
| 4. KIYI KENTİNİN ÖZELLİKLERİ, DÜNYA ÖRNEKLERİ | 34 |
| 4.1. Kıyı Kentinin Özellikleri | 34 |
| 4.1.1. Kıyı Kentinin Doğal Özellikleri | 35 |
| 4.1.2. Kıyı Kentlerinin Fiziksel Özellikleri | 41 |
| 4.2. Liman Kentlerinin Değişim Süreçleri | 44 |
| 4.3. Kıyı Kentlerinin Kimlik Etkileri | 47 |
| 4.4. Sonuç | 50 |
| 5. AÇIK ALAN TASARIMINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER VE BİTKİLENDİRME KRİTERLERİ | 51 |
| 5.1. Kentsel Açık Alanların Oluşumu | 51 |
| 5.2. Kentsel Açık Alanların Tarih İçinde Kullanım Biçimleri | 52 |
| 5.3. Kentsel Açık Alan Tasarımında Rol Oynayan Etmenler | 55 |
| 5.3.1. Arazi Faktörü | 55 |
| 5.3.2. İklim Etkileri | 55 |
| 5.3.3 Fiziksel Etkenler | 57 |
| 5.3.4. İnsana İlişkin Etkenler | 57 |
| 5.3.5. Algı ve Değerlendirme | 60 |
| 5.4. Bitkilendirme | 61 |

| | |
|--|------------|
| 5.4.1. Bitkilerin Seçiminde Rol Oynayan Etmenler | 61 |
| 5.5. Bitkilerin İşlevleri | 68 |
| 5.6. Bitkisel Elemanların Bir Araya Getirilmesi | 69 |
| 5.7. Tasarımda Bitkisel Elemanların Kullanım Biçimleri | 75 |
| 5.8. Sonuç | 81 |
| 6. İSTANBUL VE KENT ÖZELLİĞİ | 82 |
| 6.1. İstanbul Kıyı Fiziksel Özellikleri | 85 |
| 6.2. İstanbul Doğal Peyzaj Dokusu | 88 |
| 6.3. İstanbul Kenti Liman Özelliği ve Gelişimi | 89 |
| 6.4. İstanbul Ve Diğer Liman Kentlerinin Karşılaştırılması | 91 |
| 7. SONUÇ | 108 |
| KAYNAKÇA | 111 |
| EKLER | |
| A- TABLOLAR | 116 |

1. GİRİŞ

Tezin çerçevesini oluşturan konular, İstanbul'un bir kıyı kenti olarak değerlendirilmesi ve kıyı alanlarının yeniden gelişimi sürecinde İstanbul'un kent-su ilişkisinin incelenmesidir. bu ilişki özellikle kentsel açık alanları kapsamında ele alınacaktır.

Kentsel açık alanları terimini beraberinde, açık alan ve dış mekan tanımlamalarını getirir. İlerleyen bölümlerde bu tanımlamaların ortak noktaları ve farklı yanları belirtilmeye çalışılacaktır.

Yakın tarih incelendiğinde, kıyı kentlerinin gelişimi ve kentsel açık alanların kent için öneminin ortaya çıkmasının beraber geliştiği görülmektedir. İkinci dünya savaşından sonra bozulan ekonominin düzeltilmesi amacıyla kıyı alanlarının yeniden harekete geçirilmeye çalışılması bunun yanında, çarpık kentleşme ve endüstrinin artmasıyla ortaya çevre sorunu ve kentlerdeki düşük yaşam koşullarının yükseltilmeye çalışılması sorunların bir arada çözülebileceği ortak tasarımlar oluşumuna neden olmuştur.

Kentsel açık alanların artırılması ve kent yaşam konforunun sağlanması amacıyla ilk defa Amerika da başlayan akım daha sonra İngiltere ye oradan da tüm dünyaya yayılmaya başlamıştır.

İnsanoğlu, yerleşik düzene geçtiği dönemden itibaren yaşam konforunu arttırabileceği, birebir ilişki kurabileceği, ticaret, sanat, toplantı v.b. faaliyetlerini gerçekleştirebileceği mekanlarda oluşturmuştur. Babilin'in Asma bahçeleri, Yunanın

agoraları ve hipodromları, Romanın Arenaları, Rönesans döneminin geniş konut bahçeleri, Osmanlı'nın Saray bahçeleri ve av alanları v.b. gibi bir çok uygarlığın adı ile akla gelen açık alanlar örneklerinde gördüğümüz gibi, bu mekanlar uygarlıkların medeniyet ve kültürlerinin de simgesi haline gelmişlerdir.

Kıyı kentlerinde açık alan düzenlemeleri de kara kentlerine göre farklı karakter göstererek gelişmişlerdir. Su ile kara arasında kalan kıyı bölgelerini, ticaretin, insan trafiğinin ve çeşitliliğinin yoğunluğunun yaşandığı, kentin dış dünya ile bağlantı noktası olma özelliğini gösteren, kentin ekonomik ve kültür alanları olarak değerlendirilebileceği özel mekanlar olarak tanımlayabiliriz.

Kıyı kentlerinin ortak özelliği, su ile olan ilişkileridir, ancak bu ilişki onları birbirinden ayıran bir özellik olarak da karşımıza çıkmaktadır. Su ile karanın ilişkisi topografyanın etkisi ile değişik şekillerde ortaya çıkmıştır. Kıyı kentinin farklılığını yaratan bir diğer özelliği deniz, göl, ırmak gibi su faktörlerden birine yada birkaçına sınır olmasıdır. Bahsedilen bu iki coğrafi özellik, kıyı kentlerinin değişik karakter kazanmasına ve kentin yaşantısına doğrudan etki etmiştir. Örneğin Venedik ve Amsterdam'ın kanallarla bölünmüş yapısı, Londra'nın Thames nehrinin iki yakasında konumlanmış yerleşiminde bu baskınlığı ve farklılığı açıkça görebiliriz.

İstanbul kentine baktığımızda kendine özgü karakter kazanmasında etki eden birçok unsuru bir arada görmekteyiz. Örneğin tarihin en önemli su yollarından biri olan Akdeniz- Karadeniz arası su yolunu tam içinde barındırmaktadır. Bu su yolu aynı zamanda tarihin en büyük ticaret güzergahlarından birini de oluşturmuştur. İstanbul'u İstanbul yapanda en basit deyimle içinden suyun geçmesidir. (Esen, 1996)

Kentin içinden geçen su kenti boğazın ve halicin etkisiyle üç bölgeye ayırmıştır. Bu parçalanma kenti, diğer kıyı kentlerinden ayıran bir başka özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgeler tarih içerisinde birbirinden bağımsız olarak gelişmelerini sürdürseler de hiçbir zaman İstanbul'un var olan bütünlüğünü bozacak derecede bağımsız hareket etmemişlerdir. Örneğin boğazın, yalıları, sahil sarayları, kayık sefaları ile ünlenen yaşantısı ve az katlı mimari ile ön plana çıkarken, Galata ve Pera bölgesinin liman ve denizcilik faaliyetleri ile geliştiğini, kentin ticaret merkezini oluşturduğunu görmekteyiz. Tüm bu özelliklerin sonucunda İstanbul'un, denizle özel bir bağ kurmuş olduğu, denizle birlikte yaşadığını görmekteyiz. Bu yaşantı şekli, eski yazılı ve görsel anlatımlarda ve sanatta karşımıza çıkmaktadır.

XV. yy da İstanbul'u ziyaret eden bir seyyah kenti denizle surlar arasında kalan alanları her türlü malın satıldığı, evler, dükkanlar, ihracata yönelik gıda maddelerinin depolandığı mağazaların yer alan kentin en hareketli mekanı olarak tanımlamıştır. (Ebersolt)

Kentin denizle olan ilişkisi minyatür sanatçıları tarafında da sıklıkla kullanılarak resmedilmiştir. Kentin yaşam tarzını yansıtan bu eserlerde, denizde kayıkla yapılan gezintiler, liman etrafındaki ticaretin resmedildiği yapıtlar karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul'un su ile olan bu sıkı bağı savaşların etkisi, ekonominin bozulması, limanın eski çekiciliğini kaybetmesi ile aktifliğinin azalması, hızlı kentleşme gibi nedenlerle kısa sürede değişmiştir. Kentin denizle olan ilişkisi son yıllarda kopmuşsa da, geri dönülmeyecek biçimde farklılaşmaması kentin denizle olan birebir bağlantısından kaynaklanmaktadır.

1940'lı yıllarda hemen hemen tüm liman kentlerinde oluşan ekonomik darboğaz, kentlerin fakirleşmesine neden olmuştur. İşsizliğin artması kentlerde suç oranlarının yükselmesine, eğitim ve kültür seviyesinin düşmesi, gibi bir çok sosyal sorun da ortaya çıkarmıştır.,

Tüm bunları engellemek ve kentlerin gelişimi sağlamak amacıyla ilk olarak 1980'li yıllarda Londra'da başlayan kıyı bölgelerinin yeniden gelişim hareketi ile, liman kentleri yeniden eski önemleri kazanmaya başlamıştır. Suyun yaşam kalitesini yükseltici etkisi tasarımlarda kullanılarak, kıyı kentlerinin ekonomik anlamda gelişmesine yardımcı olmuştur.

Bu gelişim etkisi altında İstanbul'un da sudan kopmuş ilişkisi düzenlenerek, eski çekiciliğinin yeniden kazandırmak hedeflenmektedir.

2. KIYI ALANLARINDA YERLEŞİMİN TARİHÇESİ

Bu bölümde kıyı kentlerinde ekolojik değişim süreçlerine değinilecektir. Tarihsel değişim ve gelişiminde, suyun buldukları kente kattıkları, kıyı kentlerinin dünya üzerinde yerleşim alanları olarak önemleri ve oranları, insanın su ile olan ilişkisi konularından bahsedilecektir. Böylelikle nesneden öznel doğru inilerek diğer, bölümlerde ortaya konulacak olan tezin amacına, bir kıyı kenti olan İstanbul'un su ile ilişkisi ve bitkilendirilmesi konularına geçiş sağlanacaktır.

İnsan tarihinin başlangıcından bu yana ortaya çıkan uygarlıkların birçoğunda kıyıya yerleşim eğilimi görülmektedir. Hiç şüphesiz ki suyun canlılar için hayati önemi, bu hareketin en temel nedenini oluşturmaktadır. Toplumların gelişimi ile birlikte, suyun yaşam içerisindeki kullanım biçimlerinde de farklılıklar ortaya çıkmıştır.

Su var olduğu topraklara her zaman zenginlik ve güç katmayı sağlamıştır. Tarihteki uygarlıkları incelediğimizde kıyı ülkelerin, deniz ulaşımına hakim olmalarından kaynaklanan zenginlikleri ve güçleriyle dönemlerine damga vurduklarını görmekteyiz. Bu özellikleri ile bir çok avantaj kazanmalarına rağmen komşu ülkeleri tarafından daimi bir tehdit altında olmaları kıyı ülkelerinin en önemli handikabını oluşturur. Çünkü, büyük kara uygarlıkları bile güçlerini, mutlaka hakim oldukları sınırlar içerisinde kıyı alanlarını da katarak pekiştirme eğiliminde olmuşlardır.

Kıyı kentlerinin önemleri ve gelişimine bakıldığında geçmişten günümüze istikrarlı bir çizgi izlemediği görülmektedir. Tarih içerisinde önemleri savaşlar, ekonomik kriz, teknolojik gelişimler, gibi bir çok unsur nedeniyle artma yada azalma göstermiştir. Ancak yakın tarihe bakıldığında kıyı kentlerinin, özellikle son 20 yıl içerisinde sürekli bir ivme ile yükseldiğini görmekteyiz. Bunun nedeni, kıyı kentlerinin dünya gelişimine ayak uydurması ile birlikte farklı işlevler yüklenmesi ve yeniden hareketlenmesi olarak gösterilmektedir.

Kentlerin bu gelişim süreci, onların ilk yerleşim yeri olarak önemleri, nüfus yoğunluğu olarak dünyadaki yeri, ekolojik gelişim süreci sonucunda kıyı kentlerinin nasıl etkilendiği sorularına cevap aranarak izlenecektir. Tüm bunların ışığı altında tezin asıl amacı olan İstanbul kenti ve kıyı alanlarının yeniden gelişimi süreci konularına değinilecektir.

2.1. Kıyı Kentlerinin İlk Yerleşim Yeri Olarak Önemleri

Bir su kenti olan İstanbul özeline inmeden önce, tarihte önemli kıyı kentlerin var oluşlarını incelemek gerekir. Bu bölümde, kıyı kentlerinin ortak özellikleri ve farklılıkları, suyun bu kentlere kattığı özellikler, kentlerin tarihsel süreç içerisinde kazandıkları yada kaybettikleri işlevlerin neler olduğu sorularına cevap aranacak konulardır.

Kıyılarda yerleşim olgusunun insanoğlunun yaşamında ilk devirden beri önemli rol oynadığı görülmektedir. Kıyı alanlarda yerleşim eğiliminin, suyun insanlar için hayati bir yeri olması ve insanın suya bağımlı olması nedeniyle doğal bir sonuç olarak ortaya çıktığı düşünülmektedir. İnsanın kıyı kentleri oluşturması ve bu kentlerin gelişimi bir çok bilim dalında ilk yerleşim yerleri açısından incelenmektedir. Bilim adamları arkeolojik, antropolojik ve sosyolojik bulguların incelemesiyle, insan ve kıyı gelişimi arasındaki ilişki, insanın suyla olan ilişkisi ve suya olan bağımlılığını ortaya çıkartmıştır. İlk yerleşim yerlerinin, kıyı yerleşmeleri olmasının nedenleri aşağıdaki şekilde ele alınabilir.

A- Bender'e göre insanın kıyı bölgelerinde yerleşmesinin olağanlığı denizden geldikten sonra ilk ulaştıkları yer olmasındandır. Ayrıca karayı denizle bağlayarak karanın bir çıkış kapısı durumundaydı. Evlerini, arazilerini korumak ticarete ulaşmak, deniz yolundan faydalanarak ve manzara ile ılıman iklim için kentlerini buraya inşa ettiler. Her şeyden öte, buraya yerleştiler çünkü su insan için her zaman bir yaşam, güç, konfor ve zevk kaynağı, bir temizlenme ve yenilenme sembolü olmuştur (Bender, 1993).

B- Hudson (1996)' da, insan yerleşiminin denizin ve diğer su kaynaklarının yanında veya yakınında belirgin toplanışının yeni bir olgu olmadığını, insanoğlunun ilk devirlerden beri genellikle suya yakın yaşadığını gösteren çok sayıda kanıt bulunduğundan bahsetmektedir. Artan nüfus ve gelişen teknolojiyle, ilkel insanlar çevrelerini değiştirmeye başladılar, kıyı doldurma gibi değiştirme işlemleri çok eski tarihlere de bile izlenebilmektedir (Hudson, 1996).

Kıyı alanları insanların uygarlıklarını geliştirmeleri için elverişli ortamları oluşturmalarının dışında, kıyı ile ilgili teknolojilerinde gelişmesine olanak sağlamıştır. Örneğin denizcilik ve gemicilik gibi.

Kıyı terim anlamıyla, denizin en alçak çizgisiyle kara arasındaki tampon bölgesidir. Denizin dip durumuna göre kıyı sarp, düz, yumuşak yada eğimli, v.b. gibi terimlerle adlandırılır. Kıyılarının oluşumu farklılıklar göstermektedir. Deniz veya göl seviyesindeki değişimleri, aşınma ve kıyı birikintilerin yığılması veya toprak hareketleri sonucunda her birinin ayrı ayrı yada üçünün aynı anda olmasıyla görülür. “Ostatik” adı verilen birinci etmen, buzulların birbirini takip eden genişleme ve daralmaları deniz sularının hacminde değişiklikler yaptığı için dördüncü zamanda çok önemliydi. Bu durumda ve ikinci durumda, terk edilen kıyı çizgisi yatay olarak kaldı. Buna karşılık toprak hareketleri olursa çizginin yataylığı bozulur ve bütün kısımları yeni kıyı çizgine oranla aynı yükseklikte değildir. Bu duruma Akdeniz Ülkelerinde çok sık rastlanır. Dördüncü zaman buzulları alanında da başka bir bozulma oldu ve buzul yükü altında çöken toprak erimeden sonra oldukça yavaş bir şekilde yükseldi. Bu oluşuma örnek olarak İskandinav ve Finlandiya kıyılarının başlıca özelliği olan izostatik hareketleri gösterilebilir (M. Larousse). Kıyıların şekilleri bu oluşum farklılıklarına göre belirlenmiştir. Bu şekiller insanoğlunun yerleşim şekillerini belirleyici unsurlar olmuştur. İnsanın kıyı yerleşiminde gelgit kıyılarının öneminden de bahsetmiştir. Hudson (1996)’ da “ ilk yaşam için bir nehir kenarı konumunun gösterdiği ancak beslenmek, yerleşmek, üretmek ve öğretmek için en iyi olanağı sunan deniz, özellikle de gelgit kıyısı olduğu” ileri sürmüştür. (Hudson, 1996). Gelgit kıyısı suyun değişiklikleri, sıcaklık, tuzluluk değişiklikleriyle flora ve faunanın, hayvan türlerinin farklılaşmasının görüldüğü yerlerdir. Okyanus ortalarında zayıf olan kabartılar, kıyılarda rezonans etkisiyle genliği arttırarak metrelerce boyutlara ulaşabilir. Akdeniz gibi iç denizlerde ise genellikle düşüktür (B. Larousse).

Yukarda açıkladığımız kıyı oluşumu ve kıyılara bağlı terimlerde görüldüğü gibi kıyı alanlarını insanın yerleşim yeri olarak niçin seçtiğini de açıklamaktadır. İlk insan grubu henüz besinlerini üretmeye başlamadan önceki Paleolitik çağda avcı-toplayıcı insan topluluğu halindeydi. Bunun içinde suyun çevresinde oluşan çok çeşitli hayvanlar ve bitki yaşamını destekleyen farklı ve zengin ekosistemiyle bulunmaz

alanlar oluşturuylordı. Ayrıca su kenarları, savunma amacıyla, saldırılara karşı sundukları olanakları ile – adalar, bataklıklar, yarımadalar- yaygın yerleşim yerleri olarak seçilmişlerdi. Bu yüzden ki ilk insanlara ait arkeolojik bulguların kıyı alanlarda, nehir ve göl kenarlarında bol miktarda bulunması şaşırtıcı değildir (Hudson, 1996). Ancak burada dikkat edilecek bir noktada, kıyı alanlarının, bataklıkların, balçık alanların kanıtları saklamaya elverişli bölgeler olması, buralardan uzak olan bölgelerde ise insana ait olan iskeletlerin fosilleşerek bulunmasının imkansız hale gelmesiyle ilk yerleşim yerlerinin kıyıları olarak ön plana çıkmasının da sebebi olabileceğidir.

Kıyı alanların insanoğlunun yerleşim olgusu açısından kendine her zaman çekmeyi başarmış bu alanlarda kurulan uygarlıkların sudan etkilenerek, gelişiminin belirlenmesini sağlamıştır. İnsanın beslenmeden sonraki en önemli ihtiyacı olan barınma isteğinde de suyun etkisi görülmektedir. Moore ve Lidz, suyun mimaride anlamını incelerken çeşmeler için kutsal kaynaklar, hayatın kökeni ve suyun döngüsünün ilk safhasını sembolize eden suyun kalbi olarak kanal ve nehirleri, arterleri de damarlar olarak tanımlamışlardır. Kıyıda oluşan kentlerin mimarisini suyun etkilediği şehirlerin caddeleri, sokakları, mahallelerin gelişimi belirlediği görülmektedir. Suyun etkisi sadece mimari anlamda kalmamış, insanların yerleşim olgusunda yer alan toplu yaşamının başlamasıyla bir araya gelmesinde oluşturduğu çevre düzenlemesinde de, yaşam tarzına sanatına ve diğer faaliyetlerine de yansımıştır.

2.2. Dünyadaki Büyük Kıyı Kentleri Ve Bu Kentlerde Yerleşim Oranları

Dünya üzerindeki insanların yarısının nehirler boyunca nehir ağızlarında yada deniz ve göl kenarlarında yerleşmiştir. Nüfusu yarım milyon aşkın kentlerin çoğunun kıyı boyunca konumlandığını, nüfusu 4 milyon ve üzeri olan dünyanın 50 en kalabalık kentinin yarısının kıyı ve nehir ağızı alanlarında bulunup, daha bir çoğunun da deltalar ve büyük göllerin kenarında büyük nehirlerin üzerinde kurulmuştur (Hudson, 1996).

Kentler gelişti güzel büyümeyler. Çoğunlukla kentleşen alanlara bakıldığında ya bir nehir, göl, deniz kenarında yada kara yolu olarak ticari yolların kesiştiği noktalarda olduğu görülmektedir.

Suyun var olduğu topraklar için önemi, insanlar için ilgi odağı olan topraklar haline gelmesi, nüfus yoğunluğunun diğer bölgeler göre daha fazla olmasına ve gelişimin sürecinin hızlanmasına neden olmuştur. Böylelikle yukarıda söylendiği gibi dünya kent nüfusunun önemli bir bölümünü kıyı bölgelerde görmemiz, kaçınılmaz bir sonuç olarak karşımıza çıkmıştır.

Bir diğer bakış açısı ise kentsel yerleşim alanları ekonomik olduğu kadar fiziksel olarak da sömürge dönemlerinde belirmeye başlamış, tepe savunma noktaları, önemli su noktalarının birleştiği alanlar yada önemli liman noktalarında görülmeye başlamıştır (Hortshorn, 1992).

Tarihteki büyük kentlere baktığımızda örneğin Cenova, Marsilya, Venedik Londra, İstanbul v.b. yerleşim oranları ve kentlerin zenginliklerini incelediğimizde, kıyı alanlarında kurulmuş olmalarından bunun da onlar için özel nitelikler haline dönüşmesinden dolayı olduğunu görmekteyiz. Kıyı kentleri özellikle doğal liman özelliği taşımasıyla ticaret merkezleri haline gelmiş kentlerdir.

Bu özellik onların gelişimindeki en önemli payı kapsamaktadır ancak tek başına yeterli değildir. Çünkü sadece kıyı kenti olmakla büyük kent yada bir başka değişle gelişmiş kent olur diyemeyiz. Bunun yanına, gelişmiş yada gelişmekte olan ülkelerin kıyı kentlerinin, ülkelerinin sınırları içerisinde en önemli kentler haline gelmesinde etkili faktörler oluşturmasında ticari amaçla kullanılmasına – doğal yada yapay liman özelliği- elverişli olması, ekonomik anlamda istihdam yaratma özellikleri neden olmuştur.

Ancak Afrika kıtasında doğu ve batı kıyılarının doğal limanlardan yoksun oluşu ve batı bölgesindeki soğuksu akıntısıyla kıyıların sürekli sisli oluşu, doğu bölgesinin kıyı boyunca oluşan mercan resifleri yüzünden ulaşım engel oluşu ve yapay liman yapımına da engel olmasıyla bu kentlerdeki gelişimin diğer kıyı kentlerindeki gibi aynı özellikler göstermediğini görmekteyiz (Köksal, Aydoğan, 1982).

Dünyanın ilk kentleri yaklaşık 3500 BC de Mısır'da Nil nehri vadisinde bugün Pakistan olan Indüs'te kurulmuştur. İmparator Augustus'un yönetimi altında Roma, Çin dışındaki en büyük ve eski kentti ve 300.000 nüfusu vardı. İlk zamanlarda yerleşimlerin karakterleri baktığımızda yöneticiler ve önemli kişiler kent merkezinde

diğerleri ise kent sınırlarında veya dışında yaşamaktaydı (Gissens, Anthony, 2000). Bir başka değişle nüfusun çok azı ve soylu kesimi kentte yaşamaktaydı geri kalan kısım ise kırsal alanda yaşamını sürdürmekteydi. Kırsal alanla kentsel alan arasında ki ayırım büyüktü.

1700'lerde dünyanın %2 si kentte yaşamaktaydı. Sanayileşen toplumda en erken olarak İngiltere kırsal toplumdan kentsel topluma geçen ülke oldu. 1800'lerde nüfusun %20'de azı kentte yaşarken 1990'lardan %74'ü kent nüfusu oldu (Gissens, Anthony, 2000). 20. yy da kentleşme küresel bir süreç olmuştur. 1990'lardan önce kentlerdeki büyümenin hemen hemen hepsi Batıdaydı. Üçüncü dünya ülkelerinde ise bu gelişim süreci özellikle son 40 yılda olmuştur. Küresel kentleşme refah kaynağı, ekonomik oluşum, mekan ilişkileri ve egemen güçler gibi özellikler gösteren rekabetleşme düzeyi kentleşme alanlarına hakim kentler gibi Venedik, Cenova Amsterdam gibi Avrupa limanlarından ,Afrika ve Asya, NY, Londra, Tokyo'ya bir geçiş ve değişim görülmektedir (Clark, 1996).

Çağdaş kentsel dokuyla ilgili bir önemli konuda kentsel nüfusun büyük kısmının en çok büyük kentlerde yaşama oranıdır. 1990'da BM nüfusun 1 milyondan fazla 270 kent ve 5-8 milyon arası 22 kent tanımıştır. BM 8 milyon üzeri nüfuslu kentlerin 1970 den 1990 a kadar 10 dan 20 ye çıktığını ve bu 20 mega kentte kentsel nüfusun %10'unun yaşadığını bildirmektedir.

Buna bağlı olarak bazı yazarlar kentleşmenin "uygarlaşmış bir erdem" olduğunu düşünmesine karşın bazıları ise saldırgan, ahlak bozukluğu, suç ve şiddet ile dolu toplumlar olduğunu savunmaktadır.

Kentlerin hızlı değişimleri ve hızlı yayılımlarının ne zaman sınıra ulaşacağı bilinmemektedir. Ramanet (1997) de bu gelişmenin aynı şekilde süreceği var sayılırsa 24 milyonla Tokyo'nun en büyük kentsel yığın olacağı onu takiben 14150 km² ile dünyadaki herhangi bir kentten daha büyük bir yüzey alanı olan NY-Philadelphia megopolünün 23.9 milyonla ikinci ve Sao Poula'nun 15.3 milyon nüfusla 3 sırada olacağını tahmin etmektedir (Rament, 1997).

BM'nin 1995 yılında kırsal ve kentsel nüfus ve kentsel bileşimler tahmin ve projeksiyonlarına göre ise 2015 yılında Tokyo 28.78 Mumbai (Hindistan) 27.37 ve

Lagos(Nijerya) 24.44 milyonla dünyanın en kalabalık ilk 3 kenti olacaktır (Frey, Rimmer, 2001). BM'lerin 2000 ve 2015 yıllarında tahmin ettiği nüfus açısından yoğun olan veya olacak 22 kentin 16'sının suyla ilişkili olması kıyı kentlerinin kentleşmedeki önemini göstermektedir.

Güncel olarak dünyanın en kalabalık 10 kentine baktığımızda, Seoul 10 milyonun üstünde , Sao Poulu 10 milyon, Bombay, Jakarda, Karachi kentlerinin 9 milyonun üstünde, Moskova, İstanbul, Mexsico City, Shangai, Tokyo, ve New York'un 8 milyon üzeri, olduğunu görmekteyiz. Kentlere ve nüfus yoğunlukları baktığımızda kıyı kentlerinin baskınlığı açıkça ortaya çıkmaktadır.

Kentlerin bu denli hızlı büyümesi ve gelişmesiyle planlamacıların, mimarların, sosyologların v.b. gibi bilim dallarına yeni kentlerle ilgili terimler girmeye başlamıştır. Megakent, Eurokent, Küresel kent, Metropol, Dünya kenti gibi. Aşağıda bu tanımlamalarla ilgili farklı yolların farklı düşüncelerine yer verilecektir.

Dünya kenti: uluslar arası şirket merkezlerinin, onların iş hizmetlerinin, uluslararası finansın, uluslararası kuruluşların ve telekomünikasyon ile bilgi işleyişinin merkezleridir. Çağdaş dünya sistemi içerisinde mali akışların kontrol noktaları, ekonomik ve kültürel otoritenin güçlü merkezleri olarak dünya kentleri üç ana işleve göre sınıflandırılabilir:

1. Ulusal iş dünyası (her metropol alanda yerleşen global Fortune 500 şirketi merkezi sayısı ile ölçülen)
2. Uluslararası ilişkiler (her metropol alanındaki NGO ve IGO sayısı ile ölçülen)
3. Kültürel merkezlilik (ulusal kentsel hakimiyet, kentin nüfusunun en büyük veya yakın büyük kentinkine oranı) (Knox, 1995).

Mejier (1993) de kentsel Avrupa'da Metropol, Europoller, Eurokentler ve daha küçük kentler olmak üzere 4 kent türünden bahsetmektedir.

Metropol, yüksek nüfus oranı ve her tür uluslararası işlevin çeşitliliğine ve uluslararası göçe sahiptirler. Londra ve Paris bu nitelikleri taşır. İstanbul kentinin de bu özelliği taşımasına rağmen yabancı kaynaklarda metropol kent kavramı altında

örneklenmemesinin bir çok nedeni olduğu görülmektedir. Bu nedenlerden birkaçını, henüz tam oturmuş bir yerleşim anlayışının bulunmaması, çarpık kentleşme sorununun çözülemeyişi, kıyı kenti olarak tarihteki önemini henüz tam olarak geri kazanamaması ve uluslar arası pazarda rekabet niteliklerinin zayıf olması şeklinde sıralayabiliriz.

Europoller; metropollerden daha az da olsa, belirli bir işlev çeşitliliğine ve uluslararası göçe sahiplerdir (Armsterdam, Brüksel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Kopenhag, Milano, Münih).

Eurokentler; Europollerden daha küçüklerdir, ama bazı uluslararası işlevlere sahiptirler. Ekonomileri yüksek düzeyde tek bir sektöre örneğin: ulaşım, kültür, turizm, v.b. dayalıdır (Anterp, Bordo, Duisburg, Cenova, Hannover, Lille, Liverpool, Lyon, Marsilya, Newcastle, Rotterdam, Stuttgart, Edinburg, Floransa, Köln, Venedik, Birmingham, Bologna, Dresden, essen, Glasgow, Leeds, Leipzig, Mancherter, Sheffield, Torio, Bonn, Lahey, Lüksemburg, Strazburg).

Daha küçük kentler; bunların altında yer alır (Meijer, 1993).

Logan ve Molotc (1987) ye göre kentler 5 kısma ayırmışlardır. Bunlardan bir tanesi komuta merkezi kenttir. Bu tip kentler büyük, uluslararası şirketlerin kilit aktivitelerini yürüttükleri merkezlerdir ve global ilgilere yönelirler. Örneğin Londra dünyanın önde gelen komuta merkezli kentlerinden biri haline gelmiştir.

İkinci tip kent ise yenilik merkezidir. Bu araştırma ve geliştirme sanayilerinin yoğunlaştığı, başka yerlerde üretilen malları yapmakta kullanılan teknik ve bilimsel süreçlerin geliştirdiği bir kent bölgesidir. Bir örneği Cambridge'dir. En ektili dünya merkezi Kuzey California'nın Silicon Vadisi bölgesidir.

Üçüncü kent tipi modül üretim yeridir. Şu an var olan karmaşık uluslararası iş bölümü içinde mallar dünya üzerinde birbirinden uzak bölgelerde yapılır ve bir araya getirilir. Bazı kent bölgeleri üretimlerin parçalarının üretim süreçleri için bölgeler haline gelirler, son bir araya getirme işlemini başka bölgeler yada ülkeler yapar. Örneğin bir çok uluslararası şirket Belfast'ta başka bir yerde son üretimde kullanılan parçaları üreten fabrikalar kurdu.

Dördüncü tip Üçüncü dünya Antreposu'dur. Bu tip uluslararası etkilerle diğer tiplerden çok fazla doğrudan ilişkilidir. Bu tip kentler üçüncü dünya ülkelerinden çok sayıda yeni göçmen nüfusun geldiği sınır merkezleridir.

Beşinci tip olarak emeklilik merkezleri olarak gelişen kentler vardır. Bu kısmen bir iç göçtür. İklimi daha elverişli olan bölgelere dinlenme amaçlı gidilen kentlerdir. İngilterede bulunan Bournemount veya Worthing gibi kentlerdir.

Tüm bu yazarların farklı kent tariflerinin yanı sıra hepsinin birleştiği bir yeni kavram daha gelişmiştir. Bu kavrama “küresel kent” denir.

Hall küresel kentler kavramını kullanarak, klasik üst düzeyde uluslararası yetki ve kontrol kentleri olarak tanımlar ve dünya çapında çok az sayıda olduklarını söyler. Londra bu biçimde olan tek Avrupa kentidir (Hall, 1993).

Saskia Sassen' göre de küresel kent komuta merkezi olan kentler anlamına gelen kentlerdir. Bu anlamda üç kenti incelemiştir. New York, Londra ve Tokyo. Dünya ekonomisinin çağdaş gelişiminin büyük kentler için yeni bir stratejik rol yarattığını belirtmektedir. Küresel kentler sadece koordinasyon merkezleri olmaktan çok daha fazladır, bunlar üretim konumlarıdır. Bu tür kentlerin çoğu uzun zamandan beri uluslararası ticaret merkezleridirler, ancak şimdi yeni dört özelliğe sahiptirler:

1. Bunlar küresel ekonomi için “komuta yerleri” yönlendirme ve politika oluşturma merkezleri olarak geliştiler
2. Bu tür kentler mali ve uzmanlaşmış hizmet firmaları için kilit yerleridir, bunlar ekonomik gelişmeyi etkilemede imalattan daha önemli hale geldiler.
3. Bunlar bu gelişen sanayilerin üretim ve yenilik bölgeleridirler.
4. Bu kentler mali ve hizmet sektörlerinin “ürünlerinin” alındığı, satıldığı veya başka bir şekilde elden çıkarıldığı pazarlardır (Sassen, S, 1991) .

Kentlerin farklı tanımlamalarla sınıflandırıldığını, ancak bu sınıflandırmada nüfus ölçütünün öncelikli olarak alınmadığını görmekteyiz. Bir çok aynı nüfusta olan kentlerin farklı kategorilere girdiğini görmekteyiz. Bu kavramlara baktığımızda günümüzde de büyük kentlerin çoğunluğunun kıyı alanlarda olması, Avrupa

kentlerindeki ortaçağ denizciliği ve kıyı kenti olmasıyla çok da alakalı olmadığı görülmektedir, ve kıyı anlayışının farklılaştığı açıkça görülmektedir.

Bütün bunların sonucu olarak dünyada kırsaldan kentsele hızlı geçiş sürecindeki kentleşmede, kıyı kentlerinin ve kıyaya yerleşme olgusunun çekiciliğini kaybetmediği, kıyıların ilk çağ ve orta çağda görülen etkisinden farklılaştığı veya yeni kimlikler kazandığı ancak yinede yerleşme olgusunda önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Araştırmacıların dünyaya ekonomik ve siyasi anlamda hakim olan kentler olarak sıraladıkları (Londra, New York ve Tokyo) 3 büyük kentte baktığımızda kıyı kentlerinin dünya gelişimi içerisindeki önemini de açık bir şekilde görmekteyiz.

2.3. Kıyı Kentlerinin Üzerine Ekolojik Sürecin Etkisi

19.yy sonlarında ve 20. yy başlarında bilim adamları hızlı sanayi gelişimi, nüfus artışı, tüketim hızının artması ve yanlış planlama kararları yüzünden dünyanın gelecekte bir çok kötü olaylara maruz kalacağını açıklamışlardır. Ve 20. yy ortalarında artık bütün gelişmiş ülkeler planlama ve üretim kararlarını bu ekolojik olayları dikkat ederek düzenlemeye başlamışlardır.

21. yy'a yaklaşırken bilim adamlarının global çevre değişimleri üzerine felaketler senaryolarının daha kuvvetli bir şekilde açıklamaya başlamışlardır. Bu felaket senaryosu global iklim değişimleri ile kıyı kentlerini etkileyecek anlamda iki zıt kutupta olmaktadır.

Birincisi global iklim değişiklikleri nedeniyle dünyada ortalama sıcaklığın artması ile ortam daha sıcak yada daha soğuk hale gelebilir. Bunun etkisiyle yağışlı yerlerin kurak, kurak yerlerin yağışlı olmasıdır. Bu durumda kıyı alanlarında lineer bir yerleşim söz konusu olacak ve kıyı bölgelerin değeri şimdiki durumlarından daha fazla artacaktır. Hatta bazı bilim adamlarına göre haritalar değişecek ve sadece kıyı bölgelerin kalacağı yeni yerleşim yerleri ortaya çıkacağı söylenmektedir. Bir diğer senaryo ise sıcaklık artışı ile buzulların erimesi ve deniz seviyesinin günümüzde yaklaşık 1,5-2 m olan artışının hızlanması beklenmesi böylelikle bütün kıyı kentlerinin sular altında kalmasıyla yerleşim alanlarının daha iç bölgelere taşınacağıdır. Burada özellikle küçük yada büyük birçok kent, doldurulmuş araziler

üzerinde gelişmiş kentsel alanlarda deniz seviyesini yükselmesi ile tehlikeye yüz yüze oldukları ifade edilmektedir (Hudson, 1996). Bilim adamlarının bu çağrısına son zamanlarda yerküre kabuğunun tekrar hareketlenmesi ile fay hatlarının aktif hale gelmesi de eklenmektedir. Bunun etkilerini çok kısa süre önce Güney Afrika adalarını vuran tsunami felaketi ile görmekteyiz.

Bunların aksine daha iyimser tezlerde ortaya atılmıştır. İnsanoğlunu teknoloji ile doğayı yıpratması yine teknoloji ile tamiri birbirini takip eden sürekli bir yarış halinde ilerleye bir döngü olarak kalacak ve doğanın bir dengesi de böyle sağlanmış olacaktır.

2.4. Dünya Kıyı Kentleri Ve İstanbul

Dünyadaki kıyı kentleri son 20 yıl içerisinde çeşitli nedenlerle değişen kent sistemine uygun olarak yenilenmiş ve kullanım şekleri değişmiş farklı anlam ve işlevler kazanmaya başlamışlardır. Endüstriyel tesislere ve tarihi kent merkezlerinden uzakta olmayan önemli liman alanlarının terk edilmesine bağlı problemler ile kıyı kentlerinde çok farklı sonuçlar doğurmuştur. Tarihteki önemli kıyı kentlerinin zaman içerisinde bu özellikleri kaybetmeleri ile birlikte kazandıkları kimliklerde de farklılaşmalar ortaya çıktığı görülmüştür. Kentlerde oluşan bu farklılıklar, kentsel kıyı alanlarında yeni hareketlerin gündeme gelmesine sebep olmuştur.

Bu anlamda İstanbul kenti kurulduğu ilk tarihten itibaren bir su kenti olmuştur. Megalılar su kenarında olan bu şehre gelerek kıyı alanlarında Haliç ve Galata çevresinde yerleşmeye başlamışlardır. Daha sonra kente hakim olan Grekler ve Romalılar devrinde şehir tam bir liman kenti haline gelmiş ve en zengin dönemlerine başlamıştır. Bu gelenek Osmanlı topraklarına geçtikten sonrada bozulmamış uzun yıllar liman kenti olarak özellikle doğu ile batı arasında en önemli geçiş köprüsü özelliğini korumuştur. Bu bakımından İstanbul kentinin diğer kıyı kentlerinden farklı, kıyı kenarına kurulmuş olması değil içinden denizin geçmesidir. İstanbul'a kendine özgü ayrı bir çekicilik katarak diğer liman kentlerinden ayrılmasını sağlayan bu özelliği onun en önemli kimlik unsuru olmuştur. Osmanlı devletinin çöküşü ve doğu ülkeleri ile bağlantının diğer limanlara kayması ile bu özelliğini kaybederek bir kara kenti haline dönüştüğü görülmektedir. Bu anlamda İstanbul'u tarih sürecinde

incelediğimizde önce su kenti olan İstanbul sonra liman kenti ve en sonunda kara kenti olarak bu günlerine gelmiştir.

İstanbul'un bu değişim sürecinde en etkili faktör endüstri ve sanayinin gelişmesidir. Tüm bu süreç içerisinde İstanbul'un kıyı kenti özelliğinin kara kentine dönmesi, nüfusun artması, konutların artması, çarpık ve hızlı kentleşme bir çok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bunlardan en önemlilerinden biri de kentsel açık alanların - özellikle kıyı alanlarının- giderek azalmasıdır. Bu tez süresinde kentsel açık alanların incelenmesi, tasarım kriterleri ve bitkilendirmesinin nasıl yapılması gerektiğine değinilecektir. Özellikle su ile ilişkisi olan kentlerinin en önemli özelliklerinden ve kentlere sağladığı kimlikten dolayı su-kıyı ilişkisi, kentsel açık alanlar içinde de önemli yere sahiptirler. Sahil parkları, limanlar, rıhtımlar, sahil saraylar v.b. açık alanların kente sosyal, ekonomik ve kültürel anlamda katkıları, kentte yarattıkları kimlik ve okuma kolaylıkları gibi etkileri açıkça görülmektedir. Bu yüzden ki su ile ilişkili kentlerin kıyı açık alanlarını düzenlerken çok daha dikkat edilmesi ve kentin kimliğini yansıtacak tasarımlar uygulanması gerekmektedir.

2.6. Uygulanacak Yöntem

Yukarıda İstanbul kentinin eskiden olduğu gibi liman kenti özelliğini kaybederek kara kentine dönüştüğünden bahsedilmiştir. Dünyadaki bu değişim sürecinde İstanbul'un su ile ilişkisinde farklılıklar oluşmuştur. Tarihe liman kenti olarak damgasını vuran İstanbul, zaman içinde bu özelliğini çeşitli nedenlerle kaybetmiştir. Kentin su ile olan bu ilişkisi günümüzde sadece peyzaj anlamında kente kattığı görsellik, kendi içerisinde kapılı ulaşım ağı ve birkaç rekreasyonel aktivite (balık tutma, sahil gezi alanları ve parkları v.b.) olarak sınırlanmıştır. Tezin asıl amacı da İstanbul kentinin su ile ilişkisini yeniden kazanması kapsamında, kıyı alanlarının çevre düzenlemesinde kent kimliğine uygun ve kente özellik katacak şekilde yeniden gelişiminin nasıl sağlanacağını araştırmaktır.

Bunun için uygulanacak yöntem öncelikle kentin okunmasıdır. Kenti "okuma"dan kasıt, kentin tarihinden bugünlere gelene kadar geçirdiği evreler, kentin nüfus yoğunluğu, kültürü, ekonomik durumu, kentte yaşayan halkın sosyal yapısı gibi bir çok ölçütün temel alınmasından yola çıkılarak kentin incelenmesidir. Tüm bu

incelenen ölçütlerin ışığı altında kentin kimliği, kentin su ile ilişkisi ve kente kattığı özelliklerin neler olduğu ortaya çıkarılacaktır.

Kentin okunmasının en genel açıklaması, kenti kavramak ve onu elde edilen bilgilere göre yorumlamak şeklinde açıklayabiliriz. “Okumak” eylemi kişilere göre değişen sübjektif bir kavramdır. Kişinin tecrübelerine, kültürüne, ekonomik ve sosyal durumuna göre değişebilir. Bu yüzden okuma eylemini gerçekleştirirken tüm bu sübjektif kavramlara, rasyonel bir biçimde yaklaşarak doğru sonuca ulaşmak hedeflenmektedir.

Okuma eylemini yaparken belirli bir yol izlemek ve sistematığe oturtmak, amaca ulaşımının daha kolay ve doğru olmasını sağlar. Bunun için

Genel Kent Kavramı \implies Kıyı Kent Kavramı \implies Kıyı Kenti Olarak İstanbul

Sınıflandırılması yapılarak nesneden özele inilecektir.

Bunun için diğer bir yöntemde kıyı kentleri ile kıyaslama yapılması ve bir “öteki” kavramı üzerinde durulması “öteki” ve “diğeri” kavramlarını analiz ederek bulunan kriterleri bu doğrultuda değerlendirmeye çalışmaktır. Marc Auge öteki kavramından , antropolojik araştırmanın onu ele alışından bahsetmektedir. Aque (1997)’a göre antropolojik araştırmada öteki sorununu şimdiki zamanda ele alır, öteki konusu arada bir tesadüfen karşılaşılan tema değil tek olan entelektüel nesnedir ve farklı araştırma alanları ona dayanarak tanımlanır. Yani Aque’nin öteki kıyaslamasıyla genel olarak bir biçimde diğerine kıyasla kendi tanımını yapma yada çeşitli terimlerin birbirinde karşılık yerlerini tanımlama anlayışı yatmaktadır (Marc Auge, 1997).

2.7. SONUÇ

Bu bölümde kıyı kenti olan İstanbul öznesine inmeden önce dünyada kıyı kentlerinde yerleşimin tarihsel süreci, kıyı kentlerinde nüfus yoğunluğunun dünya kentlerine göre oranları ve kıyı kentlerinin dünyada başlayan ekolojik gelişmeye karşı gösterdikleri özelliklerinden bahsedilmiştir. Daha sonra dünya kıyı kentleri ile İstanbul arasında olan ortak payda ve farklılıkların neler olduğuna değinilmiş tez boyunca bahsedilecek ve çözüm aranacak olan İstanbul'un kıyı kenti olarak su ile ilişkisi ve bu ilişkiye bağlı olarak oluşacak kıyılarda çevre düzenlemesinin İstanbul kentine diğerlerinden hangi farklılıklar katabileceğinin bulunması için yöntemlerden bahsedilmiştir.

3. KENT TANIMLAMALARI VE KENTSEL AÇIK ALANLAR

Bu bölümde insanların yerleşik düzene geçtikten sonra oluşturdukları mekanların tanımlanması ve bu mekanlar içinde önemli yer tutan dış mekan/açık mekan kavramları üzerinde durulacaktır. Bu bölümde tezin amacı olan; kentsel kıyı alanlarında “açık alan düzenlemesi” ve İstanbul özeline inmeden önce “açık alan”ın tarihten günümüze gelişimi sırasında izledikleri yol, yüklendikleri işlevler üzerine durulacaktır. Açık alanların yüklendikleri bu işlevlere göre tasarımlarında da farklılıklar görülmüştür. Bu bölümde ele alınacak bir başka konuda bu farklılıkların tasarıma nasıl yansıdığı ve bunun için hangi kriterlerine dikkat edilmesi gerektiğidir.

Kentsel açık alanlara geçmeden önce genel anlamda kent tanımlamaları ve kentleşme sürecine değinilmesi gerekmektedir. Dar anlamda kent, sınırları içerisinde yaşayanların geçim kaynaklarını tarım ve hayvancılık dışı uğraşların oluşturduğu, toplumsal ilişkiler, kültürel alanlar, nüfus yoğunluğu gibi bir çok yönden kırsal alanlardan farklı olan yerler olarak tanımlama olanağı vardır. Sözcük anlamı ise; halkın çoğunun ticaret, sanayi veya yönetimle ilgili işlerle uğraşan yerleşme alanıdır. (Meydan Laourese) Kent sözcüğü bir çok kültürde medeniyet ve uygarlık anlamına gelmektedir. Örneğin Latin kökenli dillerde “civitas” dır ve medeniyet anlamına gelen “civilization” sözcüğünün kökünü oluşturur. Arap kültüründe de medeniyet uygarlık anlamına gelmektedir ve buda bir kent ismi olan “Medine” den türemiştir (Erken, 1999).

Kent tanımlamalarına baktığımızda, farklı anlatımlara rağmen ortaya çıkan ortak kavramlar olduğunu görmekteyiz. Tüm bu tanımlamalarında kentten, kırsal alandan demografik, ekonomik ve sosyo-kültürel etkenlerden dolayı farklılaşma gösteren ve medeniyeti oluşturan mekanlar olarak bahsedilmektedir.

Bu kavramları açtığımızda *demografik kentleşme*; nüfusun kırsal ve tarımsal alanlardan kente göç etmesi ile, *ekonomik kentleşme*; tarım ve hayvancılıkla uğraşan nüfusun başta sanayi olmak üzere tarım dışı faaliyetlere (sektörlere) kaymasıyla, *sosyo-kültürel kentleşme* ise demografik ve ekonomik olarak kentleşen nüfusun kentin normları ve yaşayış biçimini bir tarz olarak benimsemesi, yaşaması yani kentlileşmesi demektir. Sosyo- kültürel kentleşme karşımıza kentlileşme terimini çıkartmaktadır. Bu kentte yaşayan ve kentin kendine özgü kültürünü benimseyen

kırın yaşam biçimlerinden farklı bir yaşam biçimi gösteren, geçimini tarım ve hayvancılık dışı faaliyetlerden kazanan kişidir yani kentlidir (Erken, 1999).

Kentleşme kelime anlamına da bakıldığında bir sürekliliği ifade etmektedir. Ancak gerçek anlamda kentleşmenin başarılı olabilmesi için yukarıda bahsedilen bu üç olgunun aynı anda ve doğru orantıda gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu üç olgunun herhangi birinin eksikliğinde o kentte gerçek anlamda kentleşmeden bahsedilemez.

Özellikle ekonomik kentleşme ve demografik kentleşmenin gelişim hızlarının birbirine orantılı olarak yürümesi kentleşme sürecinin en önemli etmenidir. Çünkü, kentleşme bir toplumun ekonomik ve doğal yapısındaki değişimlerden de kaynaklanabilir. Bu nedenle kentleşmeyi tanımlarken, nüfus hareketinin kaynağını oluşturan ekonomik ve toplumsal değişimlere de yer vermek gerekir (Keleş, Ruşen 1984).

Sanayileşme ile birlikte yürüyen kentleşme dengeli kentleşmedir. Bundan kasıt, nüfusun istihdam olanaklarına paralel olarak yer değiştirmesi, kente göçen nüfusun hemen iş bulmasıdır.

Dengesiz kentleşme ise sanayileşme olmaksızın kentin sadece nüfus olarak büyümesi yani demografik anlamda kentleşmesidir. Ülkemizin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ülkelerin çoğunda yaşanan olgu dengesiz kentleşmedir (Dinler, Zeynel 1998).

Yukarıda tanımlamalarını yaptığımız kentleşme sürecinde kent yaşayan bir varlık olarak karşımıza çıkmaktadır. Kent geçmişten geleceğe uzanan bir süreç içerisinde sistematik olarak gelişmektedir. Her canlıda olduğu gibi kentte bu gelişim süresince kendine bir kimlik, kişilik ve imge özellikleri eklemiştir. Böylelikle her kent kendini diğerinden ayırmış, varlığını ayırt edici karakteristik özellikleri kendisine katmıştır. Webster sözlüğünde “kimlik” sözcüğünü bireyin yada varlığın ayırt edilebilen karakteri veya durumu olarak tanımlamıştır (websters Ninth New Collegiate Dictionary, 1983). Diğer bir tanımda kimliği, “varlığın (şey)” diğer varlıklardan farklılığı ve özgün olma durumu olarak tanımlar ve kimliğin benzerlikle değil farklılıkla oluşacağını vurgular (Lynch, 1960,1981). Wiberg’e göre ise Kent Kimliği uzun bir zaman içerisinde biçimlenir. Kentin coğrafi içeriği, kültürel düzeyi, mirası, yerel gelenekleri, yaşam biçimi, niteliklerinin karışımı kentin kimliğini tanımlar.

Kentin sosyo-ekonomik yapısında kentin profilini oluşturur (Wiberg, 1993). Bir kentin kimliği karakteri doğal, sosyo-ekonomik ve yapılaşmış çevresinin mekansal öğeleri ile bir bütün olarak değerlendirilmedi (Sher, 1995).

Tüm bu tanımlamalardan kent kimliğini ortaya çıkaran unsurların, kent içerisinde yaşam koşullarından, kentin sosyal ve ekonomik yapısından oluştuğu görülmektedir. Kentin kendine özgü niteliklerinin oluşmasında tarihsel süreç içerisinde kazandığı tüm zenginlikleri, üzerinde yaşayan halkın refah ve kültür düzeyi etkilerini görebilmekteyiz.

Kent imgesi ise; karşılıklı ilişkiler sonucu çevreden ortaya çıkan verileri anlık filtrelerden geçirerek insanın algılamasıdır. İmge sübjektif bir kavramdır ve kişiden kişiye göre algılama farklılıklarına göre değişebilir. Örneğin kent İmgesi Lynch'e göre "Kent Referans Noktaları" dır. Bunları Sınırlar, Bölgeler, Düğüm Noktaları, ve Bağlantılar olarak nitelemiştir (Lynch, 1960).

Tüm verilmiş olan bu tanımlara bağlı kalarak "Kent Kimliğini" oluşturan öğelerin "Doğal, Toplumsal/Sosyal, Yapılaşmış Çevre" öğelerinin etkisi ile karşılıklı olarak etkileşimlerinin olduğu kabul edilmiştir. Kent kimliğini oluşturan bu öğelerin, o kenti diğerlerinden ayırt edici, özgün ve anlamlı olması gerekir. Bundan ötürü de kent kimliğinin güçlendirilerek korunması planlama ve tasarım'da temel ilke olmalıdır.

Bu tezde kent kimliğini oluşturan ayırt edici öğelerden düğüm noktaları (örn; Agoralar, hipodromlar, meydanlar) bağlantılar (örn; kapılar, düğüm noktalarını birbirine bağlayan ana yol aksaları), bölgeler yada sınır elemanlarının (örn; deniz veya kara surları) içerisinde bulunan açık alanlarının "open space" tanımlamaları, fonksiyonları ve tarihten günümüze gelen gelişim sürecine değinilecektir. Mekan, kavramı, mimarlık alanında belirleme, sınırlama, çevreleme, örtülme, yalıtılma, düzenleme yollarının tümünü yada bazılarını kullanarak oluşturulan yapay çevreye verilmiş en genel isimdir (Utarit, İzgi, 1999).

Kent mekan tanımını kabaca, yukarıda sayılan yollarla oluşturulmuş mekanlara işlevler yüklenerek elde edilen, alanlar olarak adlandırılabilir. Bu mekanlar yaşayan varlıklardır. Kullanıcılarının tüm özelliklerini yansıtan, kentin sosyo-

ekonomik yapısını gözler önüne seren, kent ve kentli hakkında en doğru ve yalın bilgiyi veren, kent aynalarıdır.

3.1. Kentsel Açık Alanlar

Kentsel açık alanlar toplumun kullanımına açık kamusal mekanlardır. Kent halkının karşılaşması, bütünleşmesi, birbiriyle kültür alışverişinde bulunmasını sağlayan alanlardır. Bu yönüyle kamusal açık alanlar, teknik, ekonomik ve estetik boyutlarının yanı sıra sosyal ve kültürel boyutlara da sahiptir. Kentsel açık alanlar, insanların hem fiziksel hem de ruhsal ihtiyaçlarını karşılamaları açısından kent yaşamında önemlidir. Kamusal açık alanlar tüm kent halkının kolaylıkla ulaşabileceği nitelikte olması gerekmektedir.

Ancak sanayileşme ve göç, kentleşme olgusunun değişmesi, nüfusun hızla artışı ve sosyo ekonomik sorunların ortaya çıkmasına bağlı olarak özellikle büyük kentlerde kamusal açık alanlar giderek azalmaktadır.

Düzensiz ve yoğun kentleşme hareketleri ve nüfusun artışı sonucunda özellikle büyük kentlerde kamusal açık alanlarda azalma ve dolayısıyla toplumsal yaşam ve yaşam kalitesinde bozulma yaşanmaktadır. Bunun sonucu olarak özellikle büyük kentlerimizde kamusal açık alanların önemi giderek artmakta ve kentsel açık alanlar yaratma eğilimine gidilmektedir. Bu amaçla yapılmış düzenleme çalışmalarının çoğu toplumun gereksinimini karşılayacak nitelikte ve sayıda olmamakta ve yeni bir kimlik arayışına gereksinim ortaya çıkmaktadır.

Açık alanlar kavramına bakıldığında ise, genel olarak kırlar, tepeler, vadiler ve su yüzeyleri gibi doğal ortamlar ve yollar ile yapılaşmış alanların arasında kalan alanlar ve boşluklar olarak tanımlanmaktadır (Reekie, 1972). Benzer bir tanıma göre açık alanlar tarım , orman, göl gibi belli bir arazi kullanımı olan veya park, bahçe meydan gibi belli bir işle cevap veren, kent içindeki yada dışındaki inşa edilmemiş boş alanlardır (Yıldızcı, 1982).

Açık alanların kentin içine girmesi ile birlikte kentsel mekanlar ortaya çıkmaktadır. Eyüce, kentse mekanı; bir kişiye yada herhangi bir kuruluşa ait olmayan tüm kentlinin kullanabildiği ortak mekanlar olarak adlandırmaktadır. Ayrıca kent mekanının ille de açık alanlardan oluşmak zorunda olmadığından kapalı

mekanlarında bu sınıflandırmaya dahil olabileceğinden bahsetmektedir. Mısır çarşısı, yapı içerisinde oluşmuş yapısına rağmen yaya aksını bağlayıcı etkisi ile kapalı kent mekanına güzel bir örnek teşkil eder (Eyüce, Ahmet, 2005).

Bu tanımlamadan sonra karşımıza dış mekan ve kentsel açık alan terimleri çıkmaktadır. Bu terimler aşağıdaki gibi açıklanabilir.

Kentsel dış mekanlar ise, en geniş anlamı ile yapılanmamış alanlar olarak adlandırılabilir. Bunlar kent içerisinde yapıların ve yapılaşmanın dışında kalan boşluk mekanlardır. (Shonfield, 1998). Örneğin binalar arasında kalan boş alanlar, yada yapılaşmış mekanların dışında kalan alanlar gibidir. Ancak bu alanlar toplu bir kullanıma açık durumda iseler örneğin yollar, sokaklar yada binalar arasında kendiliğinden oluşan küçük meydanlar gibi bunlara “kamusal dış mekan” denir.

Kentsel açık alanlar, kent halkının buluştuğu, karşılaştığı, kültür alışverişinde bulunduğu aynı zamanda ihtiyaçlarını karşıladığı, bazı faaliyetlerini karşıladığı, kentlinin yoğun kent yaşamı içerisinde boş zamanları değerlendirdiği mekanlardır. Bununla birlikte bu mekanlar dinlenme, eğlenme, alışveriş ve kültürel faaliyetlerin gerçekleştiği alanlardır. Kentsel açık alanların sosyal, kültürel, ekonomik, biçimsel ve estetik boyutları vardır. Bu boyutlar tüm açık alan kavramları için geçerlidir.

Kentsel açık alanlar, geçmiş dönemlerde günlük yaşamın bir parçası olan sanat olgusunun, bugün topluma ulaştırılmasında en önemli görevi üstlenmekte, bu işleviyle de kentin en değerli ve en prestijli mekanları haline gelmektedir.

Kentsel açık alanlar kent içerisinde kalmış, yani el değmemiş doğal peyzajın dışında kalan alanlardır. Dolayısıyla açık alanlardan ayrılarak fonksiyonel açık alanlar şeklinde tanımlanmakta ve oyun, rekreasyon ve spor amaçlı alanlar ve kent içinde belli bir amaç için tasarlanmış her türlü alanları kapsamaktadır (Pima Country Code, 1999). yapılan tasarımların insan ihtiyaçları doğrultusunda geliştiği düşünülecek olursa kentsel açık alanlar “toplum için planlana düzenlenen veya kendiliğinden oluşmuş, toplumun yararlandığı alanlar”dır. Böylece mekanlar kullanılmayan “kayıp” alanlar olarak sınıflandıramayacaktır (Genli, 1990).

Kentsel açık alanlar esas olarak iki farklı süreç sonucunda form kazanırlar. Birincisi doğal olarak kendiliğinden gelişim ile oluşan alanlardır ki bu alanlar insanların belli

bir aktivite etrafında toplanmaları ile oluşurlar. Bu fonksiyonlar, buluşma, dinlenme, eğlenme, ticaret yada herhangi bir amaç için toplanma aktiviteleridir.

İkinci grup ise planlanmış açık alanlardır. Bu alanlar şehir plancıları, mimarlar ve peyzaj mimarlarının ortak çalışmaları sonucunda oluşturulur ve fonksiyonları ilk grupta yer alan fonksiyonlarla aynıdır (Carr, Francis, Rivlin, Stone, 1992).

3.1.1. Kentsel Açık Alanların Tarihten Günümüze Gelişimi

Tarih öncesi dönemde açık alan kavramı, sınırları olmayan tüm doğayı kapsamaktadır (Stelter, 2000). Bu nedenle, henüz bir peyzaj yada kentsel açık alan anlayışının oluşmadığı bu dönemlerde kavramlar, üst üste çakışan bir kimlik taşımaktadırlar. İleri çağlarda örneğin Rönesans döneminde, gerek peyzaj düzenlemeleri, gerekse kentsel alanlarda sanatın üstünlüğünü görülmekteyken, 18. yy Natüralizm anlayışında doğa, sanattan açık alan tasarımına kadar her alanda üstün kuvvet olarak karşımıza çıkmaktadır (Amidon, 2001).

İlk çağ uygarlıklarında din, doğa ve sanat birbirini tamamlayan kavramlar olarak gelişme göstermektedir. Bu ilişkiyi yansıtan mekanlar ise bahçe sanatına ait örneklerdir. Benzer özellikler Mısır, Mezopotamya; İran Uygarlıklarında daha çok işlevsel amaçlara hizmet eden kentlerdeki açık alanlar, meydanlar, dini heykellerin sergilendiği mekanların iken Yunan ve Roma uygarlıklarında kentlerin büyümesiyle sosyal yaşantının merkezi olan kentsel açık alanların gelişmeye başladığı görülmektedir. Yunan uygarlığının ilk dönemlerinde açık alan yaşantısı daha çok ortak kent mekanlarında geçmektedir. Tarihin ilk meydanları olarak bilinen ve halkın toplanması yeri olan “agora” lar içinde bulundurduğu yapılar ve çeşitli etkinliklerle bir sosyal merkez görevi görmektedirler. Agoranın çevresinde yer alan “gymnasium” lar ise sportif ve zihinsel faaliyetlerin yapıldığı alanlardır. Bu mekanlar zamanla ağaçlandırılarak park haline getirilmiştir. Böylece meydanlardan sonra rekreasyon alanları da bir açık alan türü olarak bu dönemde ortaya çıkmıştır (Evyapan, 2000) (Ünal, 1997).

Yunan uygarlığının devamı olarak gelişen Roma uygarlığı sanat, politik, ekonomik gücün bir sembolü olarak görülmüş dolayısıyla tüm sanat sallarında özellikle mimaride gösteriş ve zenginlik ön plana çıkmıştır. Roma kentinde meydanlar,

“Forum”lar adı almış daha kompleks yapılar haline gelmiştir. Böylelikle gösterişli yapıtlarının sergilenmesi içinde uygun mekanlar oluşturmuştur.

Bilinen ilk halk parkı da bu devre aittir. İmparator Sezar’ın kendisine ait bahçelerini ölümünden sonra Roma halkına bağışlamasıyla kurulmuştur. Park fiskiyeli havuzlar, heykeller mermer sütunlar gibi öğeler kullanılarak düzenlenmiştir.

Ortaçağ peyzaj ve açık alan anlayışı her konuda olduğu gibi siyasi, sosyal ve ekonomik etkilere bağlı olarak gerilemiş. Yasaklar nedeniyle açık alanlar işlevlerini kaybetmiştir. Bu dönemde kentin içerisinde bulunan kilise kuleleri (dikilitaş) ve meydanları göze çarpmaktadır.

İslam uygarlıklarında mimarlık dinin etkisiyle doğayla kurulan ilişkiler doğrultusunda şekillenmiştir. Şehirlerde öne çıkan binalar camiler ve çevresindeki yapı gruplarıdır. Buna bağlı olarak sosyal hayat cami avlularının çevresinde ve yakınındaki çarşı, medrese, külliye, hamam mekanlarında geçmektedir. Bunun dışındaki açık alan yaşantısı ise saray bahçeleri, konut avlularında olduğu gibi dışa kapalı kimlik taşımaktadır (Atasoy, 2002, Rainer, 1972).

14-17 yy arasını kapsayan Rönesans ve Barok dönemlerinde ise açık alan düzenlemeleri bir sanat dalı olarak gelişmiş ve benimsenmiştir. Bu dönemin en önemli unsurlarından biride sanatçıların birden fazla konu ile ilgilenmiş olmasıdır. Bu durum bahçe ve meydan tasarımlarında da etkili olmuştur.

Barok döneminde Rönesans döneminden daha da abartılı meydanlar bahçeler tasarlanmıştır. Mekanlarını büyüklüğü ve yapılardan uzaklaştıkça doğaya karışarak son bulması yani sınırlarının olmaması en önemli özelliklerinden bir olmuştur.

18. yy da bu abartılı tasarımların karşıtı olarak İngiltere’de Natüralizm akımı başlamış, bu devirde insan elini ret ederek doğayı yansıtan, doğanın sunduğu biçimleri kendi haline bırakan ortamlar oluşturmuştur.

Batı uygarlıklarında farklı dönemlerde farklı yaklaşımların görüldüğü din, sanat, doğa, tasarım ilişkileri Uzakdoğu anlayışında da bir süreklilik göstermiştir. Çin ve Japon uygarlıklarında sanat, tarih boyunca mistik inanışların etkisinde olmuş ve sanatı doğanın bir yansıması olarak kabul etmişlerdir.

19. yy da değişen ekonomik, sosyal düzenle birlikte açık alan ihtiyacı bir sanat dalı olmaktan çıkıp bir meslek haline dönüşmüştür. 19. yy başlarında İngiltere’de yapılan açık alan düzenlemelerinde, ihtiyaçların ön plana çıkması düzenlenen alanlarını ölçeklerin küçülmesi mimari elemanlarını kullanımının artması açık alan kullanımlarının daha çok kent içi mekanlarda yoğunlaşması görülmektedir.

Endüstri devrinin başlangıcı vurgulayan Eiffel Kulesinin yapılmasının ardından buna tepki olarak yeşilin ağırlıklı olduğu rekreasyon alanları anlayışı ortaya çıkmıştır. Böylelikle artan rekreasyon ihtiyaçlarını karşılanması için kent içerisindeki açık alanlara çeşitli fonksiyonlar yüklenmeye başlanmış ve bu alanlar fonksiyonlarına göre sınıflandırılma getirilmiştir.

3.1.2. Kentsel Açık Alanların Sınıflandırılması

Bu sınıflandırma SİSTEMİ Carr, Stone, Rivlin ve Francis’in 1992’de yapmış oldukları sınıflandırma baz alınarak oluşturulmuştur.

3.1.2.1. Parklar

Parklar en geniş anlamı ile yeşil yada doğal alanlardır. Yeşil alanlar aynı zamanda kent insanının doğa ile bütünleşmesini sağlayan en önemli çevre objeleridir. Günümüzde özellikle kentlerde yoğunluk artmakta ekolojik düzen ile işlevsel alanlarla doğa arasındaki denge giderek bozulmaktadır. Be nedenle kentlerde yeşil alanlar büyük önem kazanmaya başlamıştır. (Sezgin, 1996) Kent içi parklar, bloklar arasında yaşayan insanların kısa sürelerde olsa da dinlenme, eğlenme, yenilenme ihtiyaçlarını gidermelerini sağlar. Kentliler için ozenli boş zamanları derlendirme mekanlarıdır. Sosyal, ekonomik, politik ve psikolojik süreç parkın konumunu, genişliğini, şeklini ve tasarımını etkiler (Tantan, 1996).

Parkları kent yerleşme hiyerarşisine göre 3 bölüme ayırabiliriz.

- **Kent Parkları**

Genellikle kent merkezinin yakınında yada kent sınırında yer alırlar. Parkın genel kullanım amacı eğlenmek, dinlenmek, gezinti gibi işlevlerdir. Ayrıca kültür, spor gibi fonksiyonlarda yüklenmeye başlanmıştır (Sezgin, 1996). Kentin yoğun

trafiğinden ve karmaşasından uzaklaşılmasının sağlandığı, kent insanlarının bir araya geldiği ve sosyal ihtiyaçlara cevap verebilen rekreasyonel alanlardır.

- **Semt Parkları**

Semt parkları ulaşılabilirliği yüksek merkezi alanlarda yer alan düzenlemelerdir. Bu parklar tarihi yada yeni düzenlenmiş olabilir (Francis, 1987). Kısa süreli de olsa kent halkını kent merkezinin yoğunluğundan ve karmaşasından uzaklaştırabilecek nitelikte olan alanlardır.

- **Mahalle Parkları**

Mahalle parkları konut alanları içerisinde kalan ve genellikle buldukları çevreye hizmet eden parklardır. Kent ve semt parklarından daha küçüktür. Genellikle çocuk oyun alanları ve sportif faaliyetleri içine alır.

3.1.2.2. MEYDANLAR

Meydanlar insanları bir araya toplayan açık alanlardır. Meydanlar değişik zamanlarda farklı işlevleri karşılarlar. Esas fonksiyon olarak insanların dinleme, eğlenme, buluşma gibi sosyal ihtiyaçlarının karşılandığı, aktif ve ticari mekanlardır. Meydanların en önemli özelliklerinden biri kapalıdır. Sınırları olan alanlar meydanı oluşturur. Bir diğer özelliği ise bir varış ve çıkış noktasının olmasıdır.

Kentsel meydanlar fonksiyonlarına göre farklı gruplara ayırabiliriz.

- **Tarihi Meydanlar**

Bu meydanlar tarihi niteliğe sahip, eski çağdan günümüze kadar bu niteliğini koruyan alanlardır. Bu yüzdendir ki kentin en önemli nirengi noktalarıdır. Örneğin İstanbul Sultan Ahmet Meydanının da olduğu gibi kentin tarihini, yaşanmışlıklarını anlatan mekanların yerli-yabancı turistlerin merakını çekmesi ziyaret edilmesi buradaki ekonomik faaliyetlerinde yoğunlaşmasına ve daha farklı bir insan dolaşım ağının gelişimine neden olur. Yada Moskova'nın ünlü Kızıl Meydanında olduğu gibi turistlerin ilgisini çeken ve ekonomik anlamda kentte katıları olan alanlardır. Bu tür yerlerde acele edilerek bir bu yere ulaşmak yerine mekanın tam anlamıyla

algılanabilmesi içerisinde bulunan tüm tarihi elemanların fark edilebilmesi için dolaşımın oldukça yavaş ve dolambaçlı olması daha uygun olacaktır.

- **Transit Noktaları**

Bunlar toplu taşıma araçlarının, raylı sistem araçlarının durak ve terminalleri olarak karşımıza çıkmaktadır ve insanların toplandığı, buluştuğu alanları oluşturur. Haydarpaşa ve Sirkeci garlarının önünde oluşan meydanlarda görüldüğü gibi özellikle tarihi özelliği olan durak noktaları kentin okunmasına katkıda bulunan, kent için önemli birleşme ve dağılma noktalarını oluşturmaktadır.

- **İskele Meydanları**

En önemli kentsel açık alanlarıdır. Deniz ulaşımını kullanan insanların bir araya geldiği toplandığı alanlardır. Ayrıca manzara izleme, dinlenme, buluşma, balık tutma gibi faaliyetlerin olduğu alanlardır. Örneğin, Beşiktaş iskelesi, Kabataş iskelesi yada Üsküdar v.b olduğu gibi özellikle sabah ve akşam insanların yoğunlukla kullandıkları dolaşımın yoğun olduğu yerlerdir.

Bunlardan başka önemli meydan çeşitlerine Özel Plazalar, Küçük Ölçekli Meydanlar, Yapılar Arasında Boş Alanlardır.

3.1.2.3 Cadde Ve Yol Aksları

Kent kimliğini belirleyen en önemli etmenlerden birde yoldur. Yollar devamlı bir hareketin yer aldığı fiziksel mekanlar olduğu gibi toplumun kültürel ve sosyal yapısını yansıtan birer ayna gibidirler. Yollar binalara erişebilirliği sağladığı gibi bireyleri bir araya getirme fonksiyonuna da sahiptir. Bu şehirsal açık alanları Kaldırımlar ve Yayalaştırılan Alanlar olmak üzere ikiye ayırabiliriz.

3.1.2.4. Oyun Alanları

Oyun alanları önemli kentsel açık alanlarıdır. Bu alanlar hem çocukların ihtiyaçlarını karşılayacak biçimdedir hem de büyüklerin toplandıkları yerler, sosyal etkileşimin olduğu alanlar olma özelliğine sahiptir.

3.1.2.5. Rekreasyon Alanları

Rekreasyon oyun, dinlenme, eğlence, yenilenme, yeniden oluşma alanlarıdır. Rekreasyonun çeşitli tanımları vardır.

Buttler (1959) rekreasyonu bir kazanç amacıyla yapılmayan, bireye bedensel ruhsal ve yaratıcı kaynak olarak, bireyin zorunlu olmadan bir iç itilimle katıldığı, bireyde memnuniyet verici ve doyurucu duyular bırakan eylemler olarak tanımlamıştır. Bunu yanında Guggenhemer (1969) rekreasyonun en önemli fonksiyonunun yaşamı zenginleştirmek olduğunu belirterek rekreasyonun bireylere kendilerini ifade etmeleri için yol gösteren, bireyin tabiatında var olan potansiyeli geliştiren ve arzu edilen balarılarının gerçekleşmesine yardımcı olan araç olarak ifade etmektedir.

Akese (1998) ise bireylerin beğenisi bakımından doyurucu ruhsal ve bedensel yenilenme amacı taşıyan aynı zamanda bireyin sosyal, ekonomik, kültürel ve fizyolojik olanaklarıyla bağımlı, boş zaman kullanımlarını içeren eylem yada eylemler olarak tanımlamaktadır.

Rekreasyon alanları spor, piknik ve kıyı olmak üzere üç sınıfa ayrılır.

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

3.1.3. Kentsel Açık Alanların Tasarım Kriterleri

Bu tasarım kriterlerinin belirlenmesinde Southworth'un (1987) ve Oxford Brookes University'in (2000) yaptığı çalışmadan yararlanılmıştır. Bu çalışmaların ışığında açık alanlarının tasarım kriterleri aşağıdaki gibi gruplandırılmıştır.

- **İşlev ve Erişebilirlik**

Erişebilirlik, fonksiyonlarını çeşitliliği, geçirgenlik ve konfor bu grupta yer alan kriterlerdir.

Erişebilirlik

Kentsel açık alanlar fonksiyonel olarak ulaşılabilir nitelikte olmalıdırlar. Açık alanda yer alan fonksiyonların çeşitliliği erişebilirliği etkileyen önemli faktörlerden birisidir.

İşlevlerin Çeşitliliği

İşlevlerin çeşitliliği erişebilirlikle doğrudan ilişkilidir. Aktivitelerin çeşitliliği arttıkça, kentsel alan daha geniş bir kitle tarafından tercih edileceği için erişilebilirlik artacaktır (Southworth, 1987). Örneğin tiyatro, sergi, yada konserlerin verilebileceği bir meydan yapısına aynı zamanda pavyonlar ile alış-veriş eklendiğinde işlevsellikte çeşitlilik sağlanarak ziyaretçi profilinde de değişkenlikler yaratacak sayıyı arttırıcı özellik gösterecektir.

Geçirgenlik

Yeni geliştirilecek açık alanların hareketliliği, akıcılığı artıracak yönde olmalıdır (Oxford Br. UN. 2000). Böylelikle mekanlar arasındaki bağlantıyı kurarak, aradaki iletişimi arttırıcı rol oynamalıdır. Kent içindeki akıcılık kentin tümünün okunmasında da önemli rol oynar.

- **Form- Biçim- Estetik**

Form

Kentsel açık alan tasarımında insan ölçeği temeldir. Alanın kullanılabilirliği insan ölçeğinde olup olmamasına bağlıdır.

Algı ve Estetik

Algı ve estetik kalitenin önemli bir boyutudur. Bireylerin bir mekanı kullanımı onu nasıl algıladıklarına bağlıdır. Farklı sosyo-ekonomik yapıya ve farklı geçmişe sahip bireylerin çevreyi algılama özellikleri ve bu nedenle tercihleri farklı olacaktır.

- **Yaşanabilirlik**

Konfor

Kentsel açık alanlar için bir diğer tasarım ilkesi konfordur. Yeterli ve konforlu oturma alanlara, güneşlenme, yer döşemeleri, bitkilendirme, rüzgar, yağış, ve diğer iklimatik etkiler korunma açık alan kullanımını etkileyen en önemli etkenlerdendir (Southworth, 1987).

Güvenlik

Güvenlik bireylerin açık alanları kullanmada göz önünde bulundurdıkları en önemli faktördür. Bunu çok çeşitli şekillerde sağlayabiliriz. Örneğin sınırsız alanlar insanda güvensizlik yaratırlar. Mekanın sınırlandırılması güvenlik hissini artırır. Bir diğer faktör mekana belirli yerlerden ulaşılabilir olmasıdır. Bu özellikte güvenlik hissini artırıcı etki gösterir. Bunlar gibi bir çok güvenlik koşulu kullanıcıların mekanı kullanmasında tercih nedeni olacaktır.

Bakım

Kentsel açık alanlarının ve bu alanlarda bulunan elemanlarını periyodik olarak bakımları yapılmalıdır.

- **Sosyal Yaşam**

Kontrol ve Katılım

Tasarım aşamasında kullanıcıların katılımının sağlanması, kullanıcı profilinin isteklerini belirlenmesi ve isteklere cevap verecek şekilde tasarım kullanımı ve katılımı attıracaktır.

Sosyal Boyut

Kentsel açık alanların sosyal boyutu çok önemlidir. Farklı geçmişe statüye sahip kent halkının toplandığı bir araya geldiği alanlardır.

Eşitlik

Kentsel açık alanlarda tüm kent halkına eşit imkanlar verilmelidir.

Canlılık

Kentsek açık alanların canlılığı o alanın kullanımını etkileyen en önemli faktörlerden birisidir.

- **Kimlik**

Okunabilirlik

Kentsel açık alanın okunabilirliği onun bireyler tarafından algılanıp algılanmaması yada bireylere ne ifade ettiği ile ilgilidir.

Anlam

Bireyler için çevrenin bir anlam ifade etmesi kentsel kalitenin önemli bir boyutudur.

Kimlik

Bir kentsel alanın algılanabilmesi o alanın kimliği ve imajı ile doğrudan ilgilidir. Kentsel alan kullanıcıya bir anlam ifade etmesi gerekir.

3.2. SONUÇ

Bu bölümde, kent tanımı, kentsel açık alanın tanımı, tarihten günümüze kadar geçen sürede gösterdiği farklılıkları, günümüzde anlamı ve tasarım kriterlerine açıklamalar getirildi.

Diğer bir yandan tezin amaç ve kapsamı olan, İstanbul özelinde kıyı açık alanlarının yeniden tasarlanmasında dikkat edilecek unsurlar ve kente katacağı kimlik endişesine de cevap aranmaya çalışıldı.

Kentleri diğerlerinden ayırt eden onların farklılıkları kente ait kimlik bilgileridir. Kentleşme sürecinde kent halkının bu kimliği iyi şekilde algılayabilmesi kentin ekonomik sosyal ve kültürel anlamda ulusal yada uluslararası platformda adını duyurmasında daha etkili hale getirecektir.

Bunun için öncelikle kenti iyi okunmasını ve algılanmasını sağlayacak alan tasarımlarında bulunmak ve bu alanların yüklendikleri fonksiyonlarla kenti en iyi şekilde temsil etmesini sağlamak amaçlanmalıdır.

Bir başka deyişle yukarda bahsettiğimiz tasarım kriterlerini kentsel açık alanlarda kentin kimliğine bağdaşacak yada kente katacağı yeni kimlikle kenti özdeşleştirecek biçimde tasarımlar yapmak hedeflenmektedir.

4. KIYI KENTİNİN ÖZELLİKLERİ, DÜNYA ÖRNEKLERİ

Bu bölümde, kıyı kentlerinin planlanmasında, kimliğini, varlığını, yaşama stilini ortaya koymasındaki farklılığına değinilecektir. Bu farklılıkların nereden ve nasıl ortaya çıktığı, kıyı kentlerinin kendi aralarındaki benzerlikler ve farklılıkların neler olduğundan bahsedilecektir.

Kıyı kentlerinin kara kentlerine göre gösterdiği değişim, kenti oluşturan kaynakları, doğası, düzeni, devingenliği, sosyal yönü ve uygarlığı v.b öğelerin farklılığından oluşur. Tabi ki bu planlanması, gelişimine, yaşantısına, insanlarına da yansır. Bu yüzden de kıyı kentlerinde daha kendine özgü daha çarpıcı ve daha özgün tasarımlar ortaya çıkarttığı söylenebilir. Örneğin Londra'nın nehir kenarında oluşan yerleşimi, Venedik ve Amstrdamın kanallarla bölünmüş yapılanması, İstanbul kentinde ise boğazın kent tasarıma kattığı özellikte olduğu gibi.

Daha önceki bölümlerde kentsel açık alanlar, tasarım kriterleri ve bitkilendirme prensiplerinden bahsedilmişti. Tüm bu bileşenlerin bir araya gelmesi, kıyı kentlerinde ayrıcalık yaratır. Bu ayrıcalıklar dünya kıyı kentlerinde ve İstanbul kentinde nasıl oluşmuş ve gelişmiş olduğunu, gelişim sürecinde kentlerin neler yaşadığını, geçmişinin yada geleceğinin nasıl olacağına da karar veren mekanizmalardır.

Bunun için bu bölümde kıyı kentinin özelliklerine bakılarak kriterlerin değerlendirilmesi yapılacaktır. Bu sayede kıyı kentleri ve İstanbul'un kıyı açık alanların gelişiminde nasıl bir yol izlemiş olduğu dünü,bugünü ve yarınının nasıl olacağı tartışması yapılacaktır.

4.1. Kıyı Kentinin Özellikleri

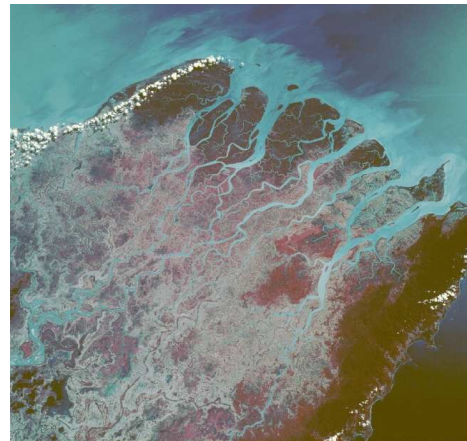
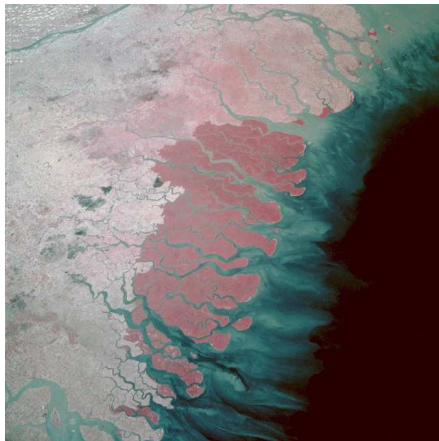
Kıyı kentlerinde yukarıda belirttiğimiz gibi kara kentlerine göre bir çok açıdan farklılık gösterir. Bunları yakından incelediğimizde kıyı kentlerini gelişimlerinin/değişimlerinin nasıl oluştuğu daha da açık görülmektedir.

4.1.1. Kıyı Kentinin Doğal Özellikleri

- **Kıyı Kentinin Coğrafyası**

Kentlerin gelişimde etki eden bir diğer faktörde hiç kuşkusuz onların coğrafi özellikleridir. Kentler, coğrafi biçimlerine göre çeşitli türlerde sınıflandırılabilir. Mesela ova kenti, tepe kenti, yamaç kenti, kıyı kenti gibi. Kıyı kentleri su ile ilişki konumlarıyla kimlik kazanan kentlerdir bunlar nehir kenarı kenti, deniz ve göl kenarı kenti v.b olarak adlandırılabilir. Yalnız burada önemli olan su ile ilişkilendirmede tanımlanan çeşitli kıyı kentleri kendi arasında da coğrafi bakımdan farklılıklar göstermektedir. Diğer bir deyişle bir ova kentinin konumu nedeniyle kazanacağı farklılıklar, bir kıyı kentine oranlar çok saha sınırlıdır. Bunun bir başka nedeni de suyun yanında var olmanın kent için hem fırsatların hem de bazı handikaplara neden oluşudur. Böylece kıyı kentinde fiziksel koşulların, tarif edilebilirlikleriyle, genel kent bileşenlerinden bazıları belirginleşmelerinin yanı sıra, diğer koşullar üzerinde de etkili oldukları söylenebilir. Kentin kimliğinin oluşturmasında ve korunmasında önemli ölçüde söz sahibi ve ek değerler katmaktadır.

Kıyıların biçimlenmesi çok farklı şekillerde oluşmuştur. Biçimsel olarak kıyıların oluşumlarına baktığımızda düz kıyılar, yarımadalar, haliçler, deltalar, boğazlar, kıyı-ovalar, nehirler, koylar, körfezler, içdenizler, kıyı-göller olarak sınıflandırabiliriz. Aşağıdaki şekillerde kıyı bölgelerin biçimsel oluşumlarının örnekleri görülmektedir.



Şekil 4.1. Delta biçimli kıyı oluşumları



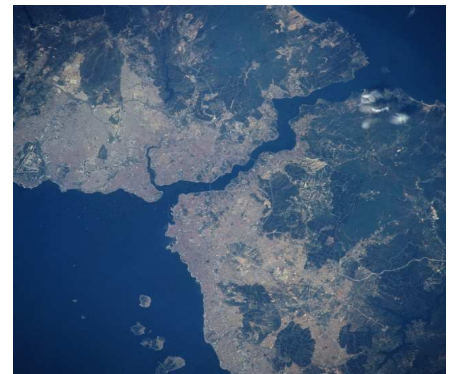
Şekil 4.2. Düz Kıyı Biçimleri



Şekil 4.3. Körfez Oluşumu



Şekil 4.4. İç Deniz Biçimli oluşumlar

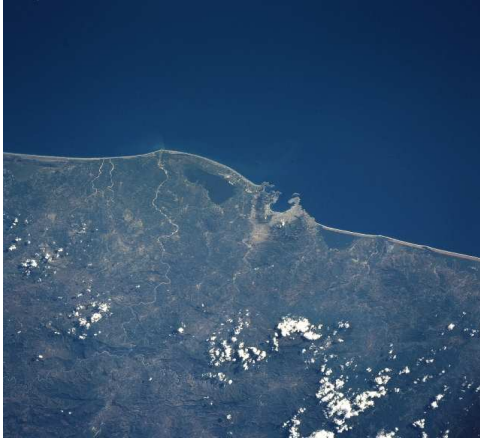


Şekil 4.5. Boğaz Biçimli oluşumlar

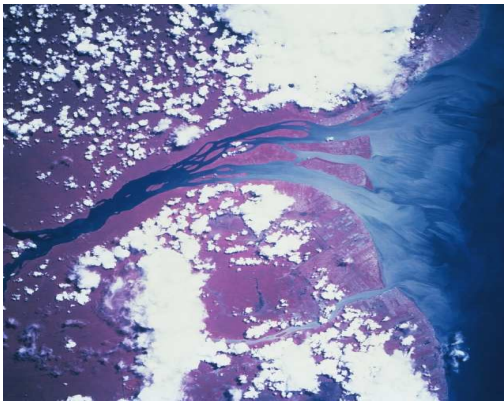
(<http://www.earth.from.nasa.gov>)



Şekil 4.6. Yarımada Biçimli Kıyı oluşumları



Şekil 4.7. Kıyı Göl Oluşumu



Şekil 4.8. Nehir-kıyı oluşumu



Şekil 4.9. Ova-kıyı oluşumu

(<http://www.earth.from.nasa.gov>)

Diğer bir yönden bakıldığında ise kıyı kentlerini nehir havzalarının çıkış yerleri, nehir ağzı olmayan kıyı kentleri olarak sınıflandırabiliriz. Nehir ağzlarına örnek olarak New York, Londra, Hamburg gibi kentleri örnek gösterebiliriz ve bunlar haliç şeklindedir. Delta şeklinde olan nehir kenarı kentleri ise Rotterdam, New Orleans, Marsilya ve Venedik gibi kentlerdir. Cebelitarık, Cenova, Singapur, Hong Kong gibi kentler işse nehir kenarı olmayan liman kentleri arasında görülmektedir.

Bir başka ayırımı Hoyle ve Pinder, kıyı kentlerinin genellikle büyük kentler olduklarını ifade ederek, onların buldukları coğrafi konumlarına göre 3 gruba ayırmıştır.

- ❖ Büyük nehir ağzlarında kurulu olanlar (Antverp, Londra, Hamburg gibi)
- ❖ Saf doğal limanların etrafında kurulu olanlar (Cenova, İstanbul, Marsilya gibi)
- ❖ Savunmacı ada üzerinde kurulu olanlar (Kopenhag, Malta, Venedik gibi)

Kıyı kentlerinin kullanım fonksiyonlarına göre baktığımızda ise;

Nehir kenarı kentlerinde yerleşim şekilleri bakımından

Nehir ve denizin ilişkisi bakımından; olmak üzere sınıflandırabiliriz.

Tarih sürecine bakıldığında ortaçağ kentlerine arasında, yerleşimin nehrin tek tarafında yer aldığı birçok kent bulunurken, daha sonra giderek tek tarafa doğru yerleşimin ağırlıkta olduğu kentler görülmektedir. Eşit ağırlıklı olanlar ise genellikle oldukça büyük kentlerdir.

Nehir ağzı konumunun, kentler için belki de en avantajlı konum olduğu ve en kalabalık kentlerin yarının, kıyı ve nehir ağzı alanlarında buldukları görülmektedir. Nehir ağzı, özellikle de ulaşımın yapılabilecek türde bir nehir ise, bir liman için en elverişli konumu hazır olarak verir. İç bölgelerden bu noktaya kadar gelebilecek, ürünler içinde ideal aktarım noktalarını oluşturur. Nehrin denize aktığı, ulaşım araçlarının içlere girebildiği liman kent gelişimi açısından en uygun olanıdır. Örneğin Rotterdam, Londra

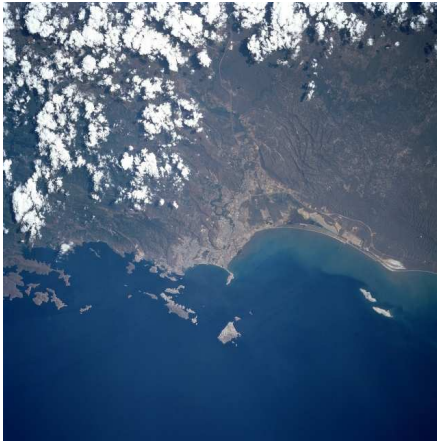
Deniz kenarında bulunan kentler, en genel anlamda;

düz kıyılar: Tam olarak koy değillerdir. Genellikle liman işlevi olarak uygun değillerdir bununla beraber savunma açısından da oldukça zayıftırlar.

körfez koy yada boğazlar: En çok bu grupta örnekler vardır. Liman işlevi açısından kullanışlıdır. Kıyı kentleri içersinde en çok nüfusu barındıranlar bu türdeki kentlerdir.

adalar , olarak sınıflandır (Hudson, 1996).

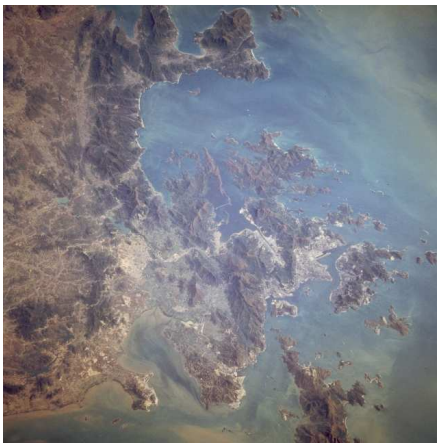
Aşağıdaki şekillerde liman kentleri ve kıyı biçimleri görülmektedir.



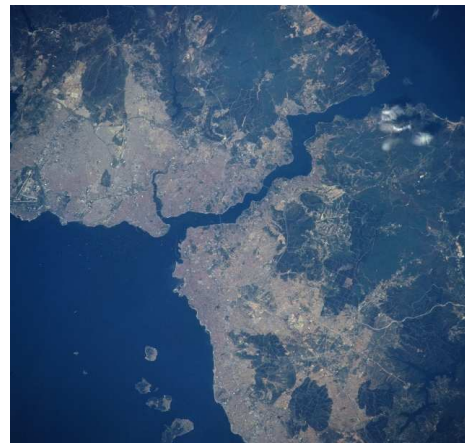
Şekil 4.10 Barcolena



Şekil 4.11 Boston

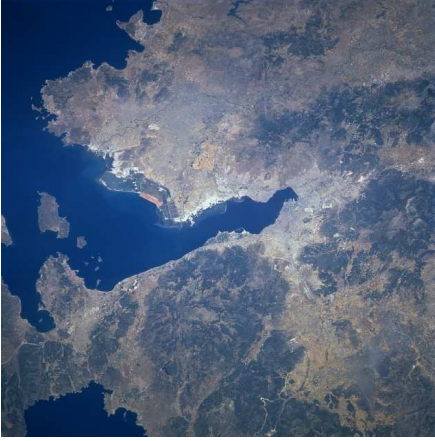


Şekil 4.12 Honk kong



Şekil 4.13 İstanbul

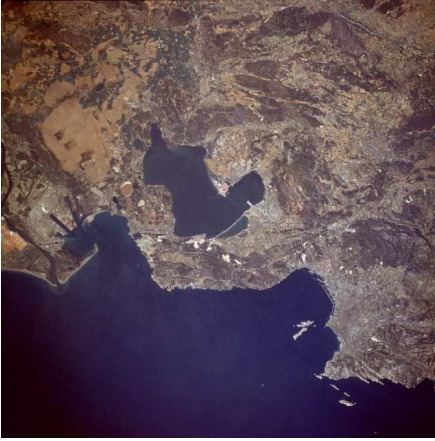
<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/land.htm>



Şekil 4.14 İzmir



Şekil 4.15 London



Şekil 4.16. Marsilya



Şekil 4.17 Japonya

<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/land.htm>

- **Topografyası**

Kıyı kentlerini birbirlerinden ayıran diğer bir özelliği de topoğrafyasıdır. Bu özellik kentin yerleşmesi ve gelişmesinde de önemli etkide bulunmaktadır. Topoğrafya çok değişik şekillerde karşımıza çıkabilir. Vadiler, kanyonlar ve jeolojik çöküntüler, tepeler, eğimler v.b görülebilirler.

Topografyanın bir diğer önemli etkisi de hiç şüphesiz ulaşım bağlantıları üzerindedir. Genelde ana ulaşım çizgileri, kıyı çizgisini takip eder. Ancak topoğrafik koşulların elvermediği durumlarda ise, Anadolu'da çok örnekleri olan, kıyı boyunca birbirleriyle bağlantısız geriye doğru başlanmış yerleşimlerle karşılaşılır.

Kıyı kentlerin yerleşimlerine baktığımızda topografyalarının önemli etkilerini görmekteyiz örneğin çevresini saran tepelerle üç taraftan sınırlandırılmış sadece tek yönüyle denize açık olan Cenova kenti tarihten günümüze korunaklı yapısıyla önemli deniz kentlerinden biri olmuştur.

Arazi eğimlerine göre sırlama yapacak olursak;

%50 den büyük çok dik eğim

%25-50 dik eğim

%10-25 orta eğim

%10'dan küçük yumuşak eğim

Olarak 4 bölüme ayırabiliriz. Yerleşim bölgesi için en fazla istenen eğim %20-25 ; cadde ve yollar içinse %15-17'dir. % 10'dan fazla eğimde kullanım açısından rahatlık özelliği azalmaya başlar ve bina inşa edilmesi daha masraflı olur. (Marsh, 1991)

Kıyı kentlerinin, biçimlenmesinde en kalıcı unsur hiç kuşkusuz topografyadır, ancak onda da teknolojinin ilerlemesi ve insan oğlunun doğaya hükmetme isteğiyle azda olsa değişlerin yapıldığından söz edebiliriz. Örneğin doldurma, boşaltma, düzeltme, setleme, v.b. müdahalelerle kıyı alanlarında farklılıklar yaratabiliriz Hollanda ve Japonya örneklerinde görüldüğü gibi.

4.1.2. Kıyı Kentlerinin Fiziksel Özellikleri

- **Kıyı Kentinin Kaynakları**

Kıyı kentinin kaynaklarını ve sistemi diğerlerine göre farklılık gösteriri. Suyun kendisinin önemli bir ve ağ olması, kent sınırları belirlemesi ve genişletmesi,

kıyının; bir toplanım ve dağılım yeri olması, kentin özenli bir ulaşım ağını oluşturması ve pazarlara kaynak bulması, dış dünya ile önemli bağlantı ağı oluşturması, akışların ve hareketin doğasında bulunması, yeniliklere ve değişimlere açık oluşu, zengin fiziksel yapısı ve zengin tarihi yapısı ile farklı kültür oluşturması v.b.özellikleri kıyı kentinin kaynak ve sisteminde çeşitlilik ve farklılık yaratır. Kıyı kentinin, kentsel sistemi suyun özelliğine bağlı çeşitlilik gösterirken, su ile olan ilişkisinin sağladığı teknoloji (suya karşı koruma, su araçları) de kentsel sisteme önemli girdiler olarak gösterilmektedir.

Tarihte boyunca kıyıda yer alan kentleri incelediğimizde , denizci güçler (Cenova, Venedik, Amsterdam, v.b.) yada liman kentleri (Rotterdam, New York, Londra, İstanbul v.b.) olarak iki temel grupta sınıflayabiliriz. Denizci güçler haline gelmiş kentlere baktığımızda sosyopolitik durumları sayesinde bazıları kent devletleri haline bile gelmiştir örneğin Venedik ve Lübeck gibi, bu kentlerin denizaşırı hakimiyet ve güç kazanmak yerleşim alanları yaratmak için sömürgeler oluşturma çabalarının ortak olduğu ve güçlerini bu şekilde kazandıklarını görmekteyiz. Böylelikle sömürge ile hakim devletler arasında oluşan trafik, bağlantı ağı kıyı kentlerinin önemini daha da arttırmıştır. Bu sayede de ikinci kıyı kenti sınıflandırması olan liman kentlerinin önemi ortaya çıkmıştır örneğin İstanbul da olduğu gibi.

- **Kıyı Kentinin Düzeni**

Kıyı kentlerinde ana fiziksel özellik su sınırır. Kıyı kentlerinde sudan kaynaklanan bir başka özellikte bu kentlere kara yollarının yanı sıra deniz, göl yada nehir ulaşımı ile de ulaşılmasıdır. Bu kıyı kentlerine çok önemli bir ulaşım ağını da kazandırmış bulunmaktadır.

Venedik kentinde denizin bir merkezi olarak sunulduğu en güzel örnekleri teşkil eder. Venedik ve Cenova kentlerinin arka alanlardan kopma ve denize doğru yönelmeleri açısından kıyı kentinin gücünü, bağımsızlığını ve refahını tam anlamıyla gözler önüne seren Akdeniz kültür temsilcisi kentler olarak görmekteyiz (Meyer, 1999).

Avrupa imparatorlukları, yunanlı, Vikingli, Portekizli, İtalyan ve İspanyolların keşifleri oluşturdukları ticaret sistemleri, deniz yolu ticareti ve deniz kuvvetlerine

bağlı olarak gelişmiştir (Hoyle, Pinder, 1992). 19. yüzyılın ortalarında, suyun kenarları antrepo ve sokaklarla diziliydi (Bender, 1993). Liman,kent ara yüzü gelişiminin ilk aşamasına oluşturan, Antik çağ- Ortaçağdan, 19. yy'a kadar olan dönemde, ilk kent limanında kentle liman arasında yakın işlevsel ve mekansal bağ bulunmaktadır (Vallega, 1993).

- **Kıyı Kentinin Devingenliği**

Kıyı kentinin bu düzeni içerisinde, kentlerin biçimlenişlerinde etkili kalıcı ve geçişi unsurlar içerisinde en önemli olanları doğal süreçlerdir. Örneğin, önceleri kıyıda yerleşimlerin, erozyon nedeniyle kara konumunu almaları, içeriye doğru çekilmeleri, çarpıcı ve sık görülen bir sonuçtur. İnsan ise, teknolojisini doğal süreçlere karşı koyma amacıyla kullanmaktadır. Böylece doğal süreçler, kıyı kentinin ilk oluşumunda oldukça önemli bir rol oynarken, zaman içinde gösterdikleri değişkenlikle de yine kıyı kenti üzerinde dönüştürücü etki gösterirler.

Kıyı kentinin dinamizmini belirleyen bir faktörde ulaşım sistemlerindeki değişimlerdir. Endüstri Devriminden önce kentlerin ulaşım sistemi; iç içe geçmişlik dokusuyla kolay kontrol edilebilen kent meydanları, ve kent duvarlarındaki kaplar aracılığı ile yapılmaktaydı . Tek alternatif ise limandan karaya çıkmaktı. Endüstri devriminden sonra demiryolunun ortaya çıkışı, ulaşımında önemli değişimlere yol açmıştır. Demiryolu yeni bir olanak olarak, su yolu ulaşımını etkilemiştir. İki ulaşım sistemi birbiriyle beraber çalışmaya başlamıştır. Kara ulaşımının yangınlaşması iç bölgelere ulaşımında avantaj sağlamakla beraber deniz ulaşımı daha ekonomik oluşuyla geçerliliğini o dönemlerde korumayı başarmıştır.

Kıyı kentlerinin hareketinin bir diğer sebebi de içinde buldukları ekolojik süreç ve iklimsel değişikliklerdir. Global olarak deniz seviyesinin yükselmesi bu iklimsel değişikliklerin en önemlisini oluşturmaktadır. Bunun iki nedeni vardır; suyun termal genişlemesi ve buzulların erimesine bağlı olarak su kütesinin artışı. Warrick'in modeline göre 45 yıl içinde, 1995'ten 2030 yılına kadar deniz seviyesi %52'si termal genişmeden, %48'i eriyen buzullardan kaynaklanarak 17 ile 26 cm yükselecektir. Son yüzyılda yaklaşık 8 cm artmıştır. Kara ise bir yerden diğerine farklılık gösteren tektonik ve yük etkileri nedeniyle çökmelere veya yükselmeye maruzdur.

Amerikan kıyı kentlerinde deniz seviyesinin artışını inceleyen Leatherman ise, son yüz yıl içinde Amerika'da Atlantik ve Golf kıyılarında yaklaşık 30 cm. lik artıştan söz eder. Gelecek yıllarda bu artışın 2-3 katına çıkacağını beklendiği ve birçok ülkenin önümüzdeki yüzyıl için 1 m. lik yükselmeye hazırlandıklarını ifade etmektedir. Amerika'da Atlantik kıyısındaki gelişim tarihi olarak New York ve Boston gibi önemli kentsel merkezler hakim olmuşlardır. Bu kentlerin deniz seviyesinin yükselişine uyum sağlama tedbirleri genellikle bölmeler ve deniz duvarları şeklinde olacaktır (Leatherman 1996).

Alçak zeminli kıyı bölgeleri için temel strateji, küçük kentsel adaların duvarlarla sağlamlaştırılması iken, Londra'da yapılan Thames nehrinin okyanus sularına karşı büyük hareketli kapılarla korunmaktadır (Leatherman,1996).

Bird'in 1993'de deniz seviyelerindeki değişimi incelediği çalışmada son 150 yıl içerisinde yaklaşık olarak 1 m.'lik bir su seviyesi yükselmesini olacağı işaret eder ve bunun üzerine 3 karşı senaryo kurar.

- a. Boşaltma, toprağın çöktüğü ve aşındığı için o bölgeleri terk etme
- b. Mevcut kıyıyı ve kıyı sınırını mühendislik çalışmalarıyla korumaya çalışmak
- c. Özellikle duvarlar yaparak karşı atakta bulunmak (Hudson, 1996).

Tüm bu fiziksel ve doğal değişimler sonucunda kıyıların oluşumu gerçekleşmiş ve her birinde kendine özgü karakteristik özellikler katmıştır. Böylelikle, oluşan kıyı kentlerinin de yüklendiği görevler farklılaşmıştır. Kendi aralarında gösterdikleri benzerliklerin yanında oluşturdukları farklılıklarla da çok farklı yapılara ortaya çıkan su-kara-kent ilişkilerini gözler önüne sermişlerdir. Özellikle liman kentlerinin farklılıkları ve çeşitlilikleri, dünyanın göz önünde olan kentlerinin arasında bulunmaları tarihlerinde bir çok uygarlığa ev sahibi olmaları açısından diğer kent sistemleri içinde farklılık yaratmışlardır.

4.2. Liman Kentlerinin Değişim Süreçleri

Kıyı kentlerinde özellikle liman kentleri arasında değişimin hızını belirleyen en önemli faktör denizcilik sektörünün gelişimi olmuştur. Liman kentleri, dünyanın

deniz ve okyanuslarla bağlantı kaplıları olmuş, deniz ulaşımının ve ticaret ağının bağlayıcı noktalarını oluşturmuştur.

Bir çok kıyı kenti aynı zamanda liman kenti olma özelliğine sahiptir. Bu kentler tarihten günümüze kadar limanlarında, rıhtımlarında birbirine bağlantılı kentsel aktivitelerin odak noktaları ve en büyük tanıkları olmuştur. Kentin asıl kısmı ile deniz arasında bağ sağlayan limanların gelişim süreci içerisinde kentin iyice dışına taşınarak kentle olan bağlantısının koparılması bağımsız gelişim stratejilerin kurulması başlatmıştır. (Bruttomesso, 1992). Böylelikle birbiriyle bağlantısız işlevlerini ve güncelliklerini yitiren limanlar ve liman kentleri oluşmuştur.

Limanların bu gerilemesi, teknolojinin gelişimi ile birlikte konteynerleşme ve gemilerin yapı ve boyutlarının değişmesinden de kaynaklandığı ileri sürülmektedir (Hall, 1993). Liman ekonomileri ve limanlar arası rekabetin doğal sonucu olarak liman tesislerinin daha derin sulara ve daha iyi iç ulaşım sağlayan bölgelere doğru kaymaları olarak görülmektedir. Yüzyıllar içerisinde liman kentlerinin gelişimlerine baktığımızda, liman ve bağlı kentin işlevlerinin birbirinden ayrılmaz bir bütün olduklarını görmekteyiz. Ancak 20. yy gelindiğinde bu bütünlüğün kopmalara uğradığı, gelişen denizcilik teknoloji ile kentsel merkezle birleşen geleneksel ölçekleriyle tamamen uyumsuz yeni bir liman ölçeğinin ortaya çıkışını görürüz. Bu gelişimlerin sonucu olarak kentler denizden ve denizcilikten kopmuşlar, limanların başlangıçta neden olduğu kentsel formlardan teknoloji ve modernleşme ile ayrılmıştır.

Kent kıyıları tarih süreci boyunca sadece işlevlerini ve rollerini değil formlarını ve biçimlerini de değiştirmişlerdir (Moncuso, 1990). Tabi ki bu süreç tek bir adımda olmamıştır, ancak teknolojik değişimler hız kazandıkça bu formların değişimlerinde de artış görünmüştür. 18. yy da başlayıp günümüze kadar hızla gelmiş olan bu evrede liman kentleri kendilerini yeni bir dinamizmin içinde bulmuşlardır. 19. yy 'da liman alanlarının kaybolması ile endüstri devrinin sonları bu geçişin en belirgin olduğu dönemlerdir.

1980'lerde Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da kentler, liman kentlerinin başrolü oynama durumunda oldukları olağanüstü bir yeniden canlanmaya hazırlanmaya başladılar. "kentsel kıyı" ve "kentsel kıyı alanlarının yeniden gelişimi" uluslar arası

başarının odak noktası haline geldi. Bunun için dernekler kuruldu ve kıyı alanlarının yeniden canlanması için ortak kararlar uygulandı.

Liman işlevlerindeki bu değişim sürecinin kentsel dokuya olan etkisi 1850-1990 yılları arasında Londra, Rotterdam, New York ve Barselona kentlerinde gerçekleşen dönüşümle , kentsel alanların ilişkilerinde yarattığı değişimler açıkça görülmektedir.

Liman işlevlerinin bu değişim sürecine baktığımızda ilk aşama olarak, limanın bir kapalı kentin içinde olduğu “antrepo limanları”dır ve bu 19. yy ortasına kadar devam etmiştir. Bundan sonra artık limanlar kent içinde değil yakınında yer alan transit liman dönemine girilmektedir ve bu dönem 19. yy’ın sonuna kadar devam eder. 20. yy’dan itibaren transit limanların endüstriyel komplekslere dönüştüğünü görmekteyiz. Bu özellikten sonra dördüncü aşama denilen son liman işlev aşamalarında günümüzde görülen büyük limanlar (ana limanlar) haline dönüştü (Meyer, 1999).

19. yy’da bir limanı ziyaret etmek, her türlü kültürü, milleti, etnik grubu içeren tüm dünyanın bir küçük kopyasını oluşturan mekanlar olarak görülürdü. Bu tür yerler canlı müzeler gibi gözlemlenip sadece ticaret amacı ile değil turistik öğeleri ve peyzajı ile de değerli alanlardı. Liman kentlerinde zamanla bozulan bu değerlerin günümüzde yeniden katılmaya çalışıldığı ve kentle bir bütün haline getirildi projelerle yeniden karşımıza çıkmaktadır.

Cenova, Sydney, Londra, Barcolona, Rotterdam v.b. liman ketlerinde görüldüğü gibi liman ve kente anlam kazandıran yeni projeler ortaya çıkmıştır. Örneğin Sydney’de kıyı, kentin politik ve kültürel sembollerini dünyanın incelemesini sunulduğu bir vitrin olarak kullanılmıştır. Londra Canary Wharf’da gördüğümüz ise teknolojinin yaşama entegre oluşunun en güzel sunulduğu bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu gün oluşan bu yenileme projeleri, bazı liman işlevlerinin farklı alanlara aktarılmasını, kıyı alanlarının yeniden geliştirilip su ile ilişkinin turizm-endüstri-rekreasyon üçgeninde dinamizmi ve hareketi artmış olarak karşımıza çıkmaktadır. Kıyı boyunca lineer bir süreklilik yaratmaya girişmekten ziyade, kıyı gelişimi iç kısımlara bağlamak arazi kullanımı sürekliliğini arttırmak ve kentle kıyı ilişkisini

güçlendirip fonksiyonları arttırmak amaçlanmıştır (Craig-Smith, Fagence, 1995). Kapsanan bu alanın ulaşılabilir ve büyük olması, en ideal olanıdır.

Bu tür mevcut durumlarda 3 planlama türünü denendiğinden bahsedilebilir. İlk olarak endüstriyel alanları liman alanları yeni hizmet yapıları yaratmak için yeniden geliştirilip iyileştirmek (Londra örneğinde olduğu gibi); ikinci olarak eski limanları yada tersaneleri kent içinden uzaklaştırarak o alanlara farklı fonksiyonlar yüklemek (Haliç örneğinde düşünüldüğü gibi) , üçüncü ve son olarak da endüstriyel olanlara karşılık zaten kamusal mekanlar oluşmuş olan kentsel kıyıların iyileştirilmesi örnekleridir. Barcolena ve Galata Port limanında görüldüğü gibi (Mancuso, 1990).

Barselona örneğinde gördüğümüz, kentsel mekanı tekrar kente kazandırma, kente yeni bir kimlik ve dinazmi katma, su kıyısında yeni bir Avrupa kenti oluşturma amaçları 1992 Olimpiyat oyunları düzenlemeleri ile birleştirerek, suyu ve suyla yeniden kurulan ilişkiyi kente katkısının büyük ölçüde başarmış kullanılmakta olan bir kenttir. 18. yy'da kentin kıyı etkisi daha geniş şeride taşıyan ve yayan bir etkisinin olduğu, kıyının sınır etkisinin kırıldığı görülmektedir. Daha sonra tüm dünyada olduğu gibi liman kentlerinin girdiği handikaptan kurtulan kent, limanı geri döndürerek onu odak noktası haline getirmiş ve kentte canlılığı yakalamıştır. Bu kent modelini İstanbul Galata limanı içinde örnek teşkil etmektedir.

Kıyı kentlerinde bir çok yeni aktivite görülmekle beraber, her birinin kendine özel sorunu veya problemlerine karşın karakteristik özelliklerine göre çözümlerinde de farklılıklar oluşturmaktadır. Örneğin Japonya, toprak azlığı nedeniyle tamamen yapay adalar inşa etmekte, New York ise, kıyıları boyunca yukarı doğru inşa etmenin problemlerini yaşamaktadır. Londra, rıhtımlarının kontrolsüz oluşlarından dolayı eleştiriler almaktadır, Venedik'te ise suyun kendisi kent için en önemli sorundur. İstanbul'da ise liman ve rıhtımlarının tüm bu gelişimlere daha geriden takip etmesi ve kıyı alanlarında ki yanlış kentleşme en bilindik sorunlardır.

4.3. Kıyı Kentlerinin Kimlik Etkileri

Kıyı kentinin, sosyal ortama etkisi, su ile ilişkisi çeşitli biçimleri ve bu ilişki ile değişen yaşam biçimleri daima süreklilik göstermiştir. Kendi arasında tarih boyunca

gösterdikleri bu değişimin yanı sıra kentlerin birbiri içinde de bir çok değişik kimlik kazanmalarına olanak vermiştir.

İstanbul'un Venedik'in ve Amsterdam'ın en önemli paylaştıkları özellik ülkeleri içerisinde bir dönemde liderlik özelliği göstermeleri ve bunu her alanda sağlamalarıdır. Örneğin sanatta, mimarlıkta genel düzeyi belirlemektedir. Bunlara benzer olarak 17. yy'da Amsterdam Hollanda'da stil belirleyici özellikte olmuştur (Braunfels, 1988).

Bu kentlerin bir diğer özellikleri de kent insanların sosyal konumlarıdır. Örneğin Venedik'te, hiç bir bölge özel olarak aristokrat değildi ve genelde sıradan insanların yerleşim alanıydı halbuki Cenova kentinde ise Aristokrat ailelerin ve soylu kişilerin yerleşimleri bulunuyordu (Braunfels, 1998). İstanbul kentini incelediğimizde sahil kısmının büyük bir bölümünü Cenova kentinde görüldüğü gibi saygın ailelerin konutlarıyla dolu olduğu görülmektedir.

Her kıyının kendi has olan koşullarından biride hiç kuşkusuz suyun kara ile birleşiminden doğan muhteşem doğal peyzajlardır. Kente biçimini, kimliğini verenlerin arasında bu faktör en etkili olanıdır. Kentte görsel olarak farklılık sunarken, kentin su ile ilişkisini, suyun kullanımı da biçimlendirir. Kıyının kesiti, örneğin gemilerin yaklaşmasına izin verip vermediği o kıyıda yer alabilecek işlevleri doğrudan etkiler. Buna ek olarak birleşim yerinin kumlu, kayalık, uçurum, .v.b. karakterlerde olması hem kıyı gerisindeki yerleşim yerlerini hem de kıyının kullanım biçimi doğrudan etkiler.

Kentsel alanlarda yer alan faaliyetler ve kente kazandırdıkları ekonomik girdi birbirine benzer olabilir. Birçok liman kentinin kıyı bölgelerinde, karakteristik biçimde büyük bir hareketlilik, hummalı bir koşuşturma, insan dolaşımı, aktiviteler, v.b. özellikleri ile birbirlerine benzer yoğunlukları ve ticari alanları görmemiz mümkün olacaktır.

Su kenarı kentleri için bağımlılık ve derecesi de ön plandadır. Suyla bütünlük derecesi, yaşam alanları, çalımla alanları, rekreasyon alanları ve özel alanlara göre farklı derecelenme gösterebilir. Suya bağımlılık kullanıcı grubunun amacı ve

kültürüne göre değişiklik göstermektedir. Suya bağımlılık için aşağıdaki gibi sınıflama yapabiliriz.

1. suya bağımlı kullanım
2. suyla ilişkili kullanım
3. sudan bağımsız kullanım (Craing- Smith, Fagence 1995).

Su ile ilişkili kullanımlar olarak sadece liman aktivitelerinin endüstriye bağlı olarak değil, turizm amaçlı, rekreasyon amaçlı ve yerleşim amaçlı kullanılabilir. Özellikle hava ulaşımının yaygınlaşmasından sonra mesafelerin kısılması ve insanların tatil olgusunun gelişmesi ile birlikte kıyı alanlarının turizm amaçlı değişim ve gelişimleri de hızlanmıştır. Bunu dışında suya bağımlı rekreasyon alanları içerisinde bakıl tutmak, yüzmeye, tekne gibi su sporlarından yararlanmayı da sayabiliriz. Bunun yanında nehir, göl, deniz kıyısı manzaraları popülerliğini arttırıcı peyzaj öğeleri olarak, o bölgenin doğrudan etkisini arttırıcı faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bir araştırmacıya göre bu gün kitle turizminin doğuşunun İngiliz deniz kenarı tatilinden ortaya çıktığıdır (Hudson, 1996). Tarihte bilinmezliği ve enginliği ile uzun süre korku yaratmış olan deniz giderek bu özeliğini yitirmiş ve turizm için en önemli kaynaklardan biri haline gelmiştir.

Su ile doğrudan ilişkili kullanımlarında ise, genellikle su üzerinde yaşamları kastedilmektedir. Ancak bu olguya su ile bağlı kullanım da olduğu kadar çok sık rastlanmamaktadır. Bu yaşam stilinde su içersine yükseltilmiş platformlar ile yerleşim mekanlarının yaratılması yöntemine gidilmiştir. Bu tür yapılaşmalara örnek olarak yüzen restoranlar, tekne-evler gösterilebilir. Bunların en güzel örneklerini ve dünyaca en çok bilinenlerini Japonya'da görmemiz mümkündür. Özellikle Hong Kong'da bulunan bu tip yükseltilmiş platformlardan oluşan geleneksel evler bu günlere kadar özelliklerini koruyarak gelmiştir. buna ek olarak Venedik kentinin karakteristik mimarisinde görüldüğü gibi su üzeri mimarinin en güzel örneklerini gözler önüne sermektedir.

Deniz, özellikle Avrupa ülkelerinde her zaman çok önemli bir faktördü. Bu gün kıyı kentlerine baktığımızda zenginliklerinin çoğunun deniz sayesinde oluştuğunu rahatlıkla görmekteyiz. Limanlar ve rıhtımlar ilk çağlardan bu yana zamanının en

gelişmiş prototiplerini oluşturmuşlar, uluslararası örnek teşkil etmişlerdir. Günümüzde sürekli istila edilen ve doğayı değiştirmek adına doldurularak yaratılan kıyılar 18. yy kadar önemini fark edilmemiş, hatta tekin olmayan yereler olarak nitelendirilmiştir. Ancak 18.yy dan sonra deniz cazibesini kazanmaya başlamış ve özellikle Aydınlanma döneminde bu artış hızlanmıştır. Bu dönemde kıyının plaj olarak ilk defa karşımıza çıktığını görmekteyiz.

4.4. SONUÇ

Su var olduğu kentte daima özel bir anlam katmayı başarmıştır. Su kara ilişkisi nehir, göl, denizin biri yada birkaçının bir araya gelmesiyle oluşmuş ve her bir kıyı kentinde farklı biçimler oluşturmuştur.

Suyun insan doğası içinde bulunduğu vazgeçilmez yeri, insanın su ile ilişkisini de düzenlemiştir. Su insan yaşamında önemi ilk çağlardan beri devam etmiştir. Tarihte yerleşim yerlerinin su kenarlarında seçilmesi de tesadüf değildir. Su her zaman zenginlik, gücün ve yaşam kaynağının sembolü olmuştur. bu özelliği tarihte açıkta görülmektedir. Kıyı kentleri aynı zamanda ülkelerinin dünyaya açıldığı kapılarıdır. Bu özellikleri dünyada oluşan tüm gelişmelerden en kısa sürede ve en etkili biçimde etkilenmelerine neden olmuştur.

Kıyı kentleri kara kentlerine göre her zaman daha cazibeli olmuşlardır. Örneğin, Cenova, Marsilya Venedik, İstanbul gibi kentlerinin tarihlerinde sudan gelen güç ve çekiciliği açıkça görülmektedir. Su ile ilişkili tüm bu kentlere bakıldığında su onlar için önemli kimlik etkisi yaratmış, onlara farklılık katmıştır. Örneğin Venedik ve Amsterdam denildiğinde akla kanallarla bölünmüş şehirler gelirken, Londra denildiğinde nehir ve denizin birleşimi, Sydney'in uzun kıyı özelliği, İstanbul'un ise eşsiz boğazı gelmektedir.

5. AÇIK ALAN TASARIMINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER VE BİTKİLENDİRME KRİTERLERİ

Önceki bölümde kentsel açık alanların, tarihten günümüze gösterdikleri gelişim, sınıflandırılma sistemi ve tasarımda kullanılan ölçütlerine değinildi. Tüm bunların ışığı altında, bu bölümde, kenti o kentte yaşayan halktan daha iyi anlatabilen, kentin kültürünü, yaşam biçimini, ekonomisini v.b. tüm ayrıcalıklı özelliklerini yansıtan kentsel açık alanların gerek bitkisel gerekse yapısal düzenlemelerinde göz önünde bulundurulması gereken noktalardan söz edilecektir. Bunun için, mevcut kentsel açık alanları düzenlerken, öncelikle geçmişten günümüze peyzajın aldığı yol ve bunun tasarıma etkisinin nasıl olduğu üzerinde durulacaktır. Daha sonra bu gelişim göz önünde tutularak bitkilendirmenin nasıl yapılması ve yapısal öğelerin çevresindeki diğer mekan öğeleri ile nasıl ilişkilendirilmesi ve bu süreçte nelere dikkat edilmesi gerektiği tartışılacaktır.

5.1. Kentsel Açık Alanların Oluşumu

İnsanoğlunun çevresi ile ilişkisi yaşam süreci ile birlikte başlar. İlk çağlarda, insan topluluğunun üzerinde doğanın tartışılmaz bir üstünlüğü bulunmakta bu yüzden insanlar, açıklayamadığı doğa olaylarına tapmakta, doğaya karşı duyduğu korku onu bir dinsel öğe haline getirmesine, yüceltmesine, ve böylece yaşam biçimini doğaya göre düzenlemesine neden olmaktadır.

Çağlar ilerledikçe insan doğaya karşı olan zayıflığını yenmeye başlamış ve insan-doğa ikilemi doğmaya başlamıştır. Bundan sonra günümüze kadar artan bir şekilde doğanın insana hizmet etmek ve kullanılmak için yaratıldığı bilinci gelişmeye başlamıştır. Özellikle endüstri devriminden sonra savaşlar, hızlı nüfus artışı, kentleşmenin artması, teknolojinin hızlı gelişimi, insanın tüketim çılgınlığı doğayı yaşamak için uyum göstermekten çok tahribe yönelik kullanım sonucunda ekolojik dengenin bozulması gibi bir sonuç ortaya çıkmıştır.

Bozulmanın çok daha hızlı yaşandığı Avrupa ve Amerika'da 19.yy'ın ikinci yarısından sonra hızlı kentleşmeye ve, sosyal yaşam alanlarının giderek yok olmasına önemli tepkiler oluşmaya başlamıştır. Örneğin, sıkışık endüstriyel kentlerde yaşayanlar arasında yaygınlaşan sosyal bozulmaların açık alanların yetersizliğine

bağlanması “kent parkları hareketini” ortaya çıkartmıştır (Aslanoğlu, Evyapan). Bununla beraber kentleşmenin yaygınlaşması sonucunda oluşan rekreasyon alanı gereksinimleri açık alan düzenlemelerinin kaçınılmazlığı gündeme gelmiştir. Diğer yandan “milli parklar” kavramı ortaya çıkmış ve kentin hemen dışında kent içine göre daha büyük açık alanlar oluşturulmaya başlanmıştır. Böylelikle açık alanlar öncelikle kırsal ve kentsel olarak iki bölüme ayrılmış daha sonra bu bölümlerde kendi içinde alt başlıklar oluşturularak daha küçük birimlere ayrılmıştır.

5.2. Kentsel Açık Alanların Tarih İçinde Kullanım Biçimleri

İlk bahçe anlayışını prehistorik çağ Mezopotamya’sında, Mısır ve İran’da görmekteyiz. Milattan önce 2004 yılında Mısır’da gelişen çevre düzenlemesi Nil nehrinden kanallarla getirilen sularla beslenmiştir. Bu zamanlarda çevre düzenlemesi daha çok dinsel amaçlıdır ve içerisinde bu tür öğeleri barındırır. Örneğin “kutsal su”, “kutsal ağaç”, “kutsal tepe” v.b. gibi düzenlemelere isimler takılır ve buralarda tanrıların yaşadığı düşünülürdü. Bu yüzdendir ki tasarımlarda kullanılan bitki türleri genellikle meyve veren ağaç türlerinden oluşurdu. Tanrıların kızgınlıkları ve iyi kulluk yapan halkın ödüllendirilmesi bu meyve ağaçlarının yıl içindeki verimliliği ile ölçülürdü. Örneğin incir, hurma, asma v.b. gibi. (Babil’in asma bahçeleri gibi) bu cennet bahçelerinde bitkilerin bir kullanım yönü de gölgelendirme yaparak mekanları serinletme özelliklerinden yararlanılmasıydı. Bu amaçla; çınar ağacında olduğu gibi genellikle geniş yapraklı ve sık dallı ağaç tipleri kullanılmaktaydı.

Eski İran ve Mısırdaki su, çevre tasarımının vazgeçilmez unsuruydu. Nil nehrinden kanallarla getirilen su hem hayat kaynağı hem de yansıtma özelliği ile mekanı genişleten öğe olarak kullanılmaktaydı.

Genellikle biçim olarak formal düzenin kullanıldığı bu mekan tasarımlarında su ana aksı belirleyici görev üstlenir bitkilendirme bu aksın etrafına simetrik olarak yerleştirildi. Bu alanlar genellikle halka kapalı alanlardı. Sadece dinsel törenlerde kullanılırdı.

Asurlulara gelindiğinde formal olan mekan düzenlemesi doğadan esinlenerek informal hale dönüştüğünü görmekteyiz. Asurlular içinde su önemli tasarım elemanıydı. Ancak mısırlılar gibi bir aks halinde değil de doğadan esinlenerek yapay

göletler halinde kullanılmaya başlanmıştı. Kullanılan bitki türlerine baktığımızda yaşadıkları toprakların iklim koşullarının da etkisiyle daha çok gölgelik temini ve serinletici etkisi, altında bitkilendirme ön plana çıktığı görülmektedir.

Mezopotamya, Mısır ve İran'da açık mekanlar daha çok tapınağa ilişkindi. Sosyal iletişim için değil de dinsel tören için kullanım amaçlıydı. Ancak Yunan'da açık alan kavramına bakıldığında sosyal iletişim amacıyla kullanılan meydanlar, agoralar, gymnasiumlar görülmektedir. Yunan toplumu demokrasinin kaynağı olduğundan bunun etkisini açık alanlarının oluştururken de göstermişlerdir. Kent içinde kamuya ait açık alan oluşumu desteklenmesine karşın özel konut bahçelerinin oluşumu engellenmiştir.

Dini ibadet yeri olarak toplandıkları alanlara "kutsal ağaçlık" adını vermişlerdir. Bu alanlar önceden basit bir mihrap ve tapınak düzlemi yapılmış daha sonra etrafındaki alan bahçe şeklinde düzenlenmiştir. Bu düzenlemelerde birkaç meyve ağacı dışında daha çok orman ağacı kullanılmıştır, çünkü burada mahremiyet ön plandaydı ve sık ağaç dokusuyla gizlilik ve mahremiyet yaratılmaya çalışılmıştı.

Yunan kültürünün spora verdiği önem günümüze kadar gelen olimpiyatlardan da belli olmaktadır. Bu yüzden bu alanların çevre düzenlemelerine büyük önem vermişlerdir. Tüm halkın bir araya geldiği spor etkinliklerinin yapıldığı düz alanlarda seyircinin yapılan faaliyetleri rahatça görebilmesi aynı zamanda da gölge oluşturarak konfor yaratılması ön plana çıktığı görülmektedir. Zamanla spor alanlarının kutsal ağaçlıklarla birleştiği ve bunlardan gymnasiumların oluştuğu görülmektedir (Evyapan).

Agoralar ise kentin ticaret odaklı buluşma mekanlarıdır. Günlük hayatın geçtiği, politik konuşmaların yapıldığı, alışverişin bulunduğu yaşayan alanlar olarak tanımlanabilir. Düzenlemelerinde de günlük hayat ihtiyaçlarına yönelik fonksiyonlara önem verilmiştir.

Romaları kültürüne baktığımızda ise Yunan kültürün etkisi altında formal biçimde tasarımlar görmekteyiz. Yunan agoraları giderek işlevini binalara taşıyarak daha çok binalar arası ilişkiyi sağlayan geçiş noktaları haline gelmeye başlamışlardır. Buna paralel olarak roma toplumunun da özel konut bahçe anlayışı daha belirginleşmeye

başlamıştır. Zengin kişilerin geniş arazileri üzerine kurulu gösterişli konut mekanlarını büyük ve gösterişli bahçeleriyle ön plana çıkarmışlardır. Böylelikle sıradan halk ile zengin ailelerin toplumsal ve sosyolojik farklı çok daha belirginleşmeye başlamıştır.

13. ve 14. yy'da Avrupa'nın karanlık çağdan kurtulmaya başlamasıyla birlikte yaşamın her alanını etkisi altına alan Rönesans açık alan düzenlemesini de etkisi altına almıştır. İlk başta zengin papaz ailesi olan Medici tarafından uygulanmıştır. İtalya'da başlayan bu akım ülkenin ekonomik şartlarının iyileşmesi, Hıristiyan dininin baskısının azalması ile duvarlar ortadan kalkmış doğaya doğru açılım başlamıştır. Hakim bir alan üzerinde kurulan ana bina geniş dikdörtgen formal bir düzenleme ile oldukça geniş bahçe sınırları oluşmuştur. Rönesans bahçe düzenlemesinde bahçe büyük ancak sınırlıdır. Ana aks üzerinde bulunan havuzlar, teraslar ikincil akslarla bağlanarak bahçenin her yerine yayılırlar.

Rönesans akımının özelliklerine sahip ancak bahçe çizgisi ufuk çizgisinde biten formal yapıları düzenleme akımı ortaya çıkmıştır. Bu düzenlemeye o döneme mimari anlamda damgasını vuran Barok akımı denir. Bu akımın en güzel örneği, 14. Louis'in Vaux Vikontunun yaptırdığı sarayı kıskanarak çok daha güzelini yaptırmak için dönemin ünlü mimari Le Vau'yu görevlendirdiği Versailles (Versay) Sarayında görülmektedir.

Rönesans ve Barok stillerinin formal yapısına karşı olanlar tarafından çıkarılan İngiliz stilinde informal düzenlemeler ön plandadır. İngiltere'nin iklim özellikleri ve morfolojik yapısının Barok ve Rönesans stillerine uygun olmaması da bu stilin doğmasında en önemli etkenlerden biri olmuştur. Bu dönemde halkın tiyatro, şiir gibi faaliyetlere düşkünlüğü ve Romantik akımın ortaya çıkması düzenleme stillerine de yansımıştır.

Osmanlıda bahçe ve açık mekan tasarımlarına baktığımızda ise informal düzenlemeler suyun sıkça kullanıldığı ve hareket verildiği, alana bir çok işlev yüklediği bir tasarım anlayışı görmekteyiz. En çok görülen tasarım öğeleri arasında mermer havuzlar, şadırvanlar, kamerye, ahşap karavanlar, demir parmaklıklar yer almaktadır. Özellikle saray bahçelerinde padişahın tüm sosyal ve fiziksel ihtiyaçlarını karşılayacağı av partileri, taç giyme törenleri, sünnet törenleri,

v.b. gibi bir padişahın halkıyla bir araya gelmesini sağlayabilecek fonksiyonel açık alan düzenlemelerine büyük önem verilmiştir. Geleneksel Türk evlerine baktığımızda da dışa kapalı olan konut anlayışına karşın konu komşunun toplandığı sosyal iletişimin sağlandığı açık alanlar sistemi yani avluların çok gelişmiş olduğu görülmektedir. Osmanlı bahçe anlayışını bu günün modern peyzaj düzenleme anlayışının da temelini oluşturduğunu görmekteyiz.

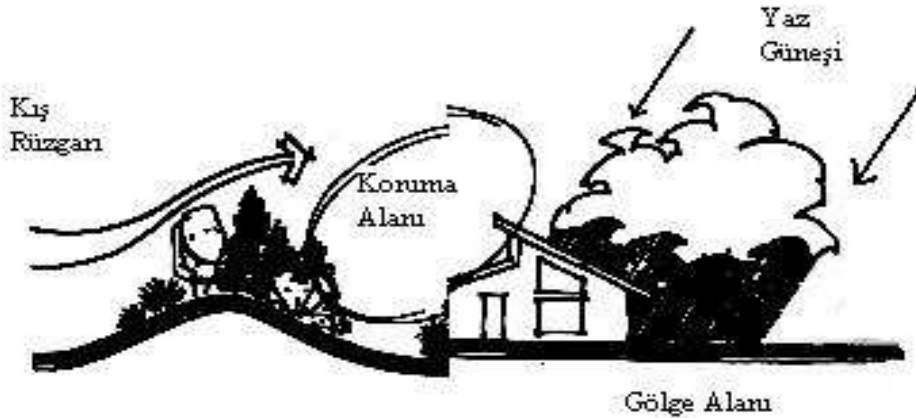
5.3. Kentsel Açık Alan Tasarımında Rol Oynayan Etmenler

5.3.1. Arazi Faktörü

Düz arazilerde genellikle tek düzelik söz konusudur, üçüncü boyut yada bir nokta yoktur. İklim koşullarından korunma çok güçtür bu yüzden düz arazilerin planlamayı kısıtlayıcı özellikleri vardır.

Eğimli arazinin en önemli özelliği inişli çıkışlı olmasıdır, eğimleri ana planlama faktörleridir. Planlamada bir çok fonksiyon getirebilir. (set, teraslama, platform v.b. gibi)

5.3.2. İklim Etkileri



Şekil 5. 1 İklim Etkileri

İklim, biçimlenmeye etki eden en önemli doğa olaylarıdır. İklim koşulları, tasarımı etkileyen mimari işlevlerin ve peyzajın biçimlenmesinde önemli rol oynayan etmenlerdir (Şekil 5.1 de görülmektedir) (Basic Elements of Landscape). Bu faktörleri ısı, nem, rüzgar, güneş, yağış v.b. olarak sıralayabiliriz. Tüm bunların toplamı da iklim çeşitleri oluşur ve iklim, topografya, bitki örtüsü, su gibi çevreyi

oluşturan önemli bir girdiyi teşkil eder. Ayrıca bitkiler seçilirken iklime uygunluk, ve dayanıklılıkları ile de göz önünde tutulmalıdır.

Doğa koşulları ile uyumlu tasarımlar üretmek, doğaya karşı tavır alınmaktan daha akıllıcadır. Yapılanma ve bitkilendirme öyle bir şekilde yapılmalıdır ki iklimin olumlu özelliklerini artırıcı, olumsuz özelliklerini ise altıcı yada ortadan kaldıracı nitelikte olsun. Bunun için tasarımda yada planlamada dikkat edilmesi gereken iklim şartları; en yüksek ve en düşük sıcaklık dereceleri, yağış miktarı ve dağılımı, hakim rüzgar yönü, gücü ve frekansı, güneşli, sisli, bulutlu, karlı, donlu gün sayısı v.b., gibi faktörler olarak sıralandırılabilir. Örneğin, soğuktan sıcaktan rüzgardan v.b. gibi olumsuz koşullardan korunmak amacıyla gölgeli alanlara, rüzgardan koruyucu perdeler gereksinme duyulacak ve bitkilendirme yada yapılanmada seçilecek malzemelerin bu faktörlere göre belirlenecektir.

İklim koşullarında bir diğer dikkat edilecek konu mikroklima/ alt iklim'lerdir. Mikroklima, genel ortamdaki ayrı olan belirli bir nokta etrafındaki atmosfer şartlarının tümü olarak açıklanmaktadır (Meydan Larousse). bir başka sözlük anlamı ise yeryüzeyinin birkaç metre altında yada üstünde, bitki örtüsüyle kaplı küçük alanda egemen olan iklim koşullarıdır (Anabritannica). Mikroklimanın oluşumuna, sıcaklık, nem, buharlaşma, çığ, toprağın cinsi topoğrafik yapısı, üzerinin bitki örtüsüyle kaplı olup olmaması v.b. gibi birçok etkenler neden olabilir. Örneğin bir vadi alanında tabanı üst noktalarına göre gündüz daha sıcak gece daha soğuk olurlar. Bu sıcaklık ve nem farklı rüzgar akışını da etkiler, böylelikle mikroklima koşullarının artmasına neden olur. Mikroklima oluşumunda bir diğer etmen olan suyun yazın serinletici kışın ise ılıtıcı etkisi görülmektedir. Nemin oluşmasına katkıda bulunurlar. Yazın büyük su birincileri bu nem sayesinde meltem adı verilen serin esintilere kışın ise ılık rüzgarlara dönüşür (Basic Elements of Landscape).

Mikroklima koşullarının sağlanmasında doğal bitki örtüsünün de rolü vardır Her şeyden önce gölgelik yaratarak olanı serinletir. Rüzgar yönünün değişmesine neden olur. Diğer faktörler arasında yapılanma derecesi, şekli, kullanılan yer kaplama malzemeleri sayılabilir. Örneğin, yapıların boyu rüzgardan koruyan alanı oluştururken, yer kaplama malzemesi olarak asfaltın kullanılması gelen güneş ışığını doğrudan yansıtıcı özelliğinden ortamı ısıtan etki yapmasına neden olur.

5.3.3 Fiziksel Etkenler

Bu etkenler arasında manzara, ekzos, duman, gürültü, v.b. gibi fiziksel unsurları sayabiliriz. Tasarımlar yada planlamalar da bu unsurlar göz önünde tutulmalıdır. Örneğin kokunun rüzgarla dağılma özelliği vardır, bu yüzden hakim rüzgar yönünün belirlenmesi ve buna göre bitkilendirmenin yapılması bu olumsuz koşulun kapatılmasını sağlar.

Gürültü kirliliği ise çağımızın en büyük çevre sorunlarından biridir. Bunun için çeşitli araştırmalar yapılmış, gürültünün miktarı “db” birimi olarak adlandırılmıştır. Buna göre evde, okulda, açık alanlarda gündüz ve gece en insanı fizyolojik yada psikolojik anlamda rahatsız etmeyecek kaliteli yaşam alanları sağlayabilecek gürültü miktarları belirtilmiştir. Bu ölçütlere göre belirlenenden fazla gürültü çıkaran alanlarda bunun olumsuz etkisini azaltmak amacı ile gürültü emici paravanlar kullanımı dışında yerörütücü, çalı ve ağaçlardan oluşan bitki kompozisyonu ile gürültü kirliliğini önleyici yeşil kuşaklar ile hem estetik hem de amaca yönelik uygun düzenlemeler yapılabilir.

Manzara unsuru ise, eğer tasarımda isteniyorsa, ondan yararlanacak, onu ön plana çıkaracak şekilde bitkilendirilme ve yapılandırmaya özen gösterilmelidir. İstenmeyen manzara söz konusu ise, bakış yönünü değiştirecek, farklı odak noktaları yaratılacak tasarımlar tercih edilmelidir. Böylelikle bu mekanları kullanan bireyler kötü manzaranın olumsuz koşullarından zarar görmeyecekler ve mekanın bu olumsuz koşuluda kapatılmış olacaktır.

5.3.4. İnsana İlişkin Etkenler

İnsan yaşadığı çevre ile sayısız ilişkiler içerisindedir. Çevrenin bizde olan etkisine karşın tepkimizi çok değişik şekillerde gösterebiliriz. Oysa yaşamımızı rahat kılabilmemiz için optimal yaşamsal fonksiyonları oluşturabilmek amacıyla fiziksel çevremizi çoğu zaman yönlendirmek yada değiştirmek zorunda kalırız. Bunun için öncelikle kullanıcı taleplerini belirlemek ve bu taleplere yönelik çevreyi oluşturacak yapıları ve açık alanları şekillendirerek en uygun tasarımı bulmak en uygun olandır.

Kullanıcı istekleri belirlenirken, o toplumun üyelerini iyi gözlemlemek ve ihtiyaçları belirlerken dolaysız katılımlarını sağlamak, genel davranış ilkelerini ve algılamının evrensel dili bilmek gerekmektedir.

Yaşanılabilir alanlar tasarlamak için öncelikle insani faktörlerine dikkat etmek gerekmektedir. Bu faktörleri;

- Fiziksel Gereksinmeler
- Fizyolojik Gereksinmeler
- Sosyal ve Psikolojik Gereksinmeler olarak sıralayabiliriz (Grant W. Reid).

Fiziksel Gereksinmeler:

Tasarımlar sadece estetik/görsel düzenlemeler olmayıp fonksiyonel anlamda kullanılabilir yani işleyen tasarımlar olmalıdır. Bunu yapabilmek için baz alınan nokta insan boyutları ve oranıdır.

Yapılarda insan boyutlarının etkinliği daha açık bir şekilde görülmekle beraber açık alan düzenlemelerinde bu etkiyi çok aşıkâr şekilde görememekteyiz. Bu yüzden ki yapılan tasarımlarda işlemeyen fonksiyonlarla karşılaşılması açık alanlarda daha fazla olmaktadır. Halbuki açık alan tasarımlarında da basamak eni, rıht yüksekliği, sokak mobilyalarının boyutu ve biçimi, zemin kaplama malzemelerinin şekli ve düzeni, bitkilendirmede boyut ve biçimlendirme v.b. gibi tüm tasarım elemanında insani boyut ve oranına dikkat edilmelidir.

Fizyolojik Gereksinmeler:

Daha çok bireylerin biyolojik durumları ile ilgili çevreden aldıkları olumlu yada olumsuz etkilerin oluşturduğu ihtiyaçlardır. Örneğin açık alan tasarımları, alanı tozdan, dumandan, ısıdan, nemden, dumandan, gürültüden, v.b. çevresel etkilerden korumalı konforlu bölgeler sağlamalı, bireylerin fizyolojik güvenliğini temin edici olmalıdır.

Sosyal ve Psikolojik Gereksinimler:

İnsanların psikolojik gereksinimleri, onların yaş, cinsiyet, sosyal sınıf, kültürel geçmiş deneyimlerine göre farklılık gösterir. Yaşamsal taleplerinden gelen ve psikolojik ve sosyal gereksinimleri harekete geçiren faktörler, sosyalleşme, dinginlik, kişisellik, kendini ifade edebilme, bireyin içsel zenginleşmesi olarak sıralayabiliriz.

Sosyalleşme; iletişim, birliktelik ve bir topluluğa ait olma gereksinimlerdir. Katılımcı tasarımlarla bu gereksinimi sağlamak olanağı vardır. Örneğin oturma grubu, meydan da bir havuz, çeşme yada anıtın konumlandırılması, yer kaplama malzemelerinin yapısı ve biçimlenmesi, insanların toplanması ve dağılmasını sağlayan yönlendiriciler alanı kullanan bireylerin sosyal ve psikolojik gereksinimleri üzerinde rol oynayan etkileri oluşturur.

Dinginlik; bireylerin güvenliğe olan özleminden, sakinlikten doğmaktadır. Yalnızca tehlikelerden korunmak anlamında güvenlik değildir dinginlik aslında, çevreden de haberdar olmaktır. Bireye çevrede olup bitenden fikir verme, öz güven kazanmasını sağlamaktır. Birey çevreyi tanıdıkça aşinalık hissi arttıkça dinginlik de artar.

Kişisellik; dinginlik ve kendini ifade edebilmenin örtüşmesiyle oluşur. Bireyin kendini o mekanda rahat, güvende hissetmesi dış dünya ile kolaylıkla iletişim kurabilmesi kişiselleşmeyi de beraberinde getirir.

Kendini ifade edebilme; bireyin hem kendini ile alakalı hem de o mekanı kullanan diğer bireylerle arasındaki ilişkiyle ilgilidir. Birey tasarımda kendini belirli bir alana ait hissetmesi o alanı kendini ifade edebilmek için kullanmasıyla bağımlıdır. Örneğin, çocukların çocuk oyun alanlarında onları en iyi ifade edebilecek fonksiyonlar yüklenmesi hem mekanın amacına uygun kullanılmasını hem de çocuğun kişisel gelişiminde önemli bir etmendir.

Bireyin içsel zenginleşmesi; daha çok kişiye geniş bir seçenek yelpazesi sunan tasarımlarla sağlanır. Sade ve düz tasarımlar yerine daha karmaşık ancak birbiriyle ilintili, ve takip eden düzenlemelerle bireyin yaratıcılık yolu açılır. Bu tür tasarımlar kullanıcının düşsel zenginliğini beslediği gibi estetik anlayışını yükseltici, toplumun beğeni zevk ve kalitesini arttırıcı unsurları oluşturur.

5.3.5. Algı ve Değerlendirme

Algı, “kişinin duyarlılığı ile zekasının birlikte işlemeden doğan üstün seviyede bir dünya tahlilidir. Duyarlık ile duyumsal alıcıların bütünüyle dış nesnelere, sinir sistemimizi ve sinir merkezlerini harekete geçirir. Bu objektif değişimleri karşılayan sübjektif olay, duyumdur” (M.Laourese) ancak insanlar kavram ve kavramsal zeka sayesinde duyuları veya görüntülerini anlar, belli bir nesneye bağlar, kendi dışında bir dünyaya yerleştirir, kısacası algılar demek ki algı, insana özgü bir olaydır. Ne var ki, algılama zekanın işe karışması ve yorumlar yapması, yargılamada, akıl yürütme de yanılmaları yol açabilir. Nitekim Descartes ‘de şüpheli duyular karşısında, yanılmamız için yargı vermektен çekininiz” der.

Bu anlamda bireyin çevreye baktığında algıladıkları bireylere verilen değerlere ve eğitime göre farklılıklar gösterirler. Örneğin üzerinde ağaçlar olan eğimli araziye kimi ağaçların çevreye kattığı karakter ile kimisi eğimli bir araziye baktığını düşünerek algılar (Landscape Architecture).

Farklı tasarımlar farklı algılamalara neden olabilir yada yaş gruplarının farklılığı algılamanın da farklılaşmasını sağlar. Örneğin 18. yy da peyzaj tasarımında kullanılan mitolojik plastiklerle farklı algılar yaratılmaya çalışılmasına sıkça başvurulmuştur. Böylelikle alana dinsel fonksiyonlar yükleme, mutluluk, korku, heyecan, ululuk hislerini arttırma özellikleri verilmeye çalışılmıştır. Başka bir açıdan bakıldığında da bir ağaç bir çocuk için üzerine tırmanacağı oyun oynayacağı bir elamanken, bir yetişkin için gölgelik oluşturan mekana görsel ve estetiksel anlam katan bir unsur yaşlılar içinse sonbaharda nemli ve ıslak havalarda düşen yapraklar yüzünden kaygan zeminler oluşmasını ağlayan bir etmen olarak algılanmaktadır.

Açık alan tasarımlarında, tavan gökyüzü zemin ise topraktır. Bu yüzdendir ki açık alanlarda mekanlar arazinin şekliyle tariflenir ve bitkilerle vurgulanıp algılanması sağlanır. Tasarımda bitki kullanımı yada yapı malzemeleri ile mekanlar yaratılabilir yada tanımlanabilir. Ancak bitkisel materyallerle tasarım yaparken tasarımcının mekansal nitelikleri önceden görme yetisine sahip olmalıdır.

5.4. BİTKİLENDİRME

Tarihten günümüze bitkilere daima simgesel değerler yüklenmiştir. Tanrıların sembolü, uzun ömürlülüğün ve bilgeliğin simgesi olarak görülmüştür. Bitkilerle mimarlık arasındaki ilişki ise Antik Yunan dönemlere kadar uzanır. Bu kolon yada diğer mimari öğelerin üzerindeki süslemelerden görülebilir.

Tarıma dayalı toplumlarda bitkinin hayati değeri söz konusuysen endüstri toplumuna geçtiğimizde bitki, genelde insanların üzerinde doğrudan yaşamsal etkisi yerine görsel ve estetiksel rekreasyon alanları oluşturmasında aracı olarak gelişmiştir.

5.4.1. Bitkilerin Seçiminde Rol Oynayan Etmenler

Tasarım yada planlamalarda bitki materyalinin seçilmesinde bir çok faktör etkindir. Bu faktörlerin belirlenmesinde bitki ile yaşayacağı çevrenin uyumuna ve ileriki yıllarda gelişim hızı ve alacağı formun iyi algılanması gerekmektedir. Bunu yapabilmek için bitkileri çeşitli kategorilere ayırmak ve çevresel koşullar ile bitkinin özellikleri arasındaki ilişkiyi saptamak gerekmektedir. Bu saptamalarda bitkileri ekolojik açıdan inceleme, botanik özellikleri açısından sınıflandırma, estetik özellikleri yönünden dikkate alma yada bitkilerin formlar/biçimsel özelliklerinin belirlenmesi gibi alt başlıklarda ayırmak gerekir (Basic Elements of Landscape).

Ekolojik açıdan; bitkilerin dünya üzerinde dağılımı ve büyüme olanaklarını inceler. Örneğin Marmara bölgesine ait endemik türler sadece bu bölge alanı içinde yetişen ve dünyanın başka bir yerinde görülmeyen türlerdir ki bu özellik tasarıma hem çevre ile uyum hem de kişisellik katar. Bunun aksine ekolojik açıdan yetişmesi uygun olmayan bitki türlerinin tasarımda kullanılması bitkinin çevresine olan yabancılığının yanında gelecekte doğacak kuruma, adaptasyon sorunu, yeterli gelişememe gibi sorunlar ortaya çıkaracaktır.

Botanik açıdan sınıflandırma; bitkilerin ait oldu aile/ tür, sahip olduğu, çiçek/yaprak /meyve gruplarına göre ayrılması ve her bitkiye isim verilmesiyle olur. Bitki adlandırılmasında kullanılan evrensel dil latinedir. Bu adlandırma Antik Yunan dönemine kadar uzanır.

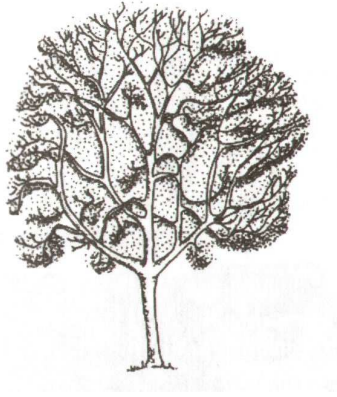
Formal/Biçimsel sınıflandırma: bu grupelemaya göre bitkiler ağaçlar, çalılar, yerörtücüler, çiçekli bitkiler ve sarmaşıklar gruplandırılabilir.

Tüm bu sınıflandırmalar; tasarım içinde kullanacak bitki elemanlarının seçimin de, alanın coğrafi ve iklimsel koşullarına uygun, diğer mimari elemanlarla uyumlu aynı zamanda tasarımın içerisinde birbiriyle uyumlu bitkilendirme nasıl yapılması gerektiği hakkında yol gösterir. Bu sınıflandırmaların ışığı altında bitkisel elemanların ayrıntılı gruplandırılması aşağıdaki gibi yapılabilir.

- **Ağaçlar**

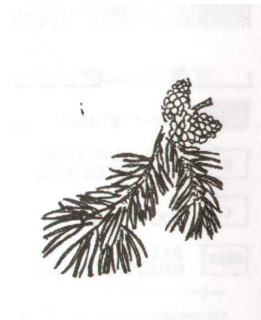
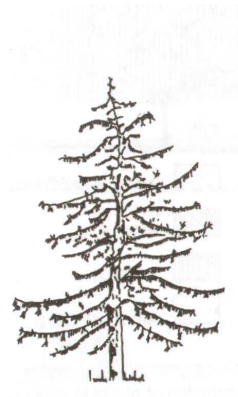
Ağaçlar tek bir gövdeye sahip yüksek boylu olmalarıyla diğerlerinden ayrılır. Ağaçlar başlıca iki bölüme ayrılır

* Yapraklı Ağaçlar; bunlarda herdem yeşil ve yaprağını dökenler olmak üzere ikiye ayrılır. Gövde ve dalları serttir. Şekil 5.2 de yapraklı ağaçların yapıları görülmektedir.



Şekil 5.2 Yapraklı Ağaçlar (Evyapan, G.)

* İbreliler; bu türlerin yaprakları iğne şeklindedir. Herdem yeşildirler. Gövde ve dalları daha yumuşaktır. Şekil 5.3 de ibreli ağaç türlerinin yapılarını görülmektedir.



Şekil 5.3 İbrelili Ağaçlar (Evyapan, G)

Ağaç türlerin seçiminde yapraklı ve ibreli olmaları gibi biçimleri da göz önünde tutulur. Ağaçların çok çeşitli formları vardır bunlar aşağıdaki gibi sıralanabilir.

Geniş: Dallanma yapıları yanlara ve yukarıya doğru geniş açılarla oluşur ve gövdenin üst tarafına doğru yuvarlaklaşır. Bu türler gölge verici ve rüzgar kontrolü için uygunlardır. Ayrıca kentsel açık alan tasarımlarına uygun dekoratif ağaçlardır. Örneğin; Akçaağaç, at Kestanesi gibi

Küremsi: Dallar yukarıya doğru açılı şekilde büyürler. Alt dallanmaları azdır. Örneğin, Fıstık çamı, top akasya.

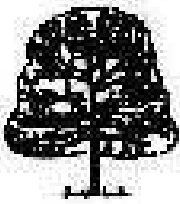
Küpvari: Dallanma yapısıyla oldukça dekoratif ağaçlardır. Grup halinde yada alle olarak kullanılabilir.

Yukarıya doğru dallanan: Gövdenin alt kısmı geniş yukarıya doğru yuvarlaklaşan bir yapı gösterir. Örneğin, Diş budak ve kızıl ağaç.

Konik: Alt tarafı geniş üst tarafı dar olan bu ağaç türleri fon olarak oldukça sık kullanılırlar. Grup yada alle olarak da çok güzel kompozisyonlar oluştururlar. Gökmar, Doğu mazısı.

Kolonvari: Kolon şeklinde olan bu tür ağaçlar silüet ağacı olarak yaygın biçimde kullanılırlar. Servi kavağı, Servi ağacı

Aşağıda ağaçları formsal açıdan biçimleri Şekil 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.8 da görülmektedir. (Evayan, G. 2000).



Şekil 5. 4 Geniş



Şekil 5 .5 Küremsi



Şekil 5. 6 Küpvari



Şekil 5.7 Yukarı Doğru Dallanan



Şekil 5.8 Konik



Şekil 5.9 Kolonvari

Ağaçlar strüktür açısından da gruplara ayrılır. Bunlar

Piramidal : Bu ağaç türleri konik şekilli ağaçlardır. Geniş alt kısmı ve daralan tepesiyle üçgen şeklindedir. Bir çok herdemyeşil ve yaprağını döken ağaç türlerinin klasik şeklidir. Hoş görüntülü bu ağaçlar alle olarak yada grup halinde tasarımda kullanılabilir (Şekil 5.9) (<http://www.bhg.com/bhg/slideshow/slideShow>).

Yayılcı:Düzensiz ve rast gele dallanmaları tipik özellikleridir. Açık asimetrik gölgeli yerler ile oluşturması ile hoş görüntüler oluştururlar (Şekil 5.10) (<http://www.bhg.com/bhg/slideshow/slideShow>).



Şekil 5.10 Yayılcı



Şekil 5.11 Piramidal



Şekil 5.12 Kolonsal

Kolonsal: kolon yada silindir şeklinde olan bu ağaç türleri tepeden aşağıya kadar benzer olan dallarıyla zarif görüntüler sağlar. Mutlaka dar yapılı olmayabilirler ancak dallanma şekillerinden dolayı ince ve dar görünürler.

Dairesel: Heybetli, düzgün ve doğrusal gövdeye sahiptirler. Düzgün ve yuvarlak şekillerinden dolayı peyzaj tasarımlarında gölge temini için oldukça sık kullanılırlar. Güçlü gösterişli ve doğrusal yapıları ile göz alıcıdır. Alle olarak yada grup halinde kullanılabilirler (Şekil 5.12).

Vazo: Bu tür ağaçlar genellikle cadde ve kaldırım kenarları için idealdir. Çünkü görüş alanını kapatmayacak şekilde gövdeden keskin yükselen açıyla dallanırlar. Bu şekilleriyle ters dönmüş üçgeni andırırlar (Şekil 5.13).

Sarkık: bu tip ağaçların dalları aşağıya doğru eğilen şekilde büyür. Böylelikle kapatici yoğun yapraklarıyla zarif görüntüler oluştururlar. Genellikle küçük yapıdadırlar ve sert peyzajı yumuşatarak süslü zarif tasarımlar oluşturulmasını için tercih edilirler (Şekil 5.14).



Şekil 5.13. Dairesel



Şekil 5.14. Vazo



Şekil 5.15. Sarkık

(<http://www.bhg.com/bhg/slideshow/slideShow.>)

Dallanma açısından

- ince dallı
- kalın dallı

Tepe tacı oluşturma açısından

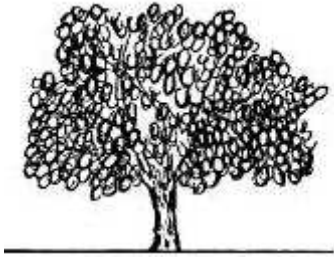
- dağınık tepeli
- toplu tepeli

Yaprak sıklığı/yoğunluğu bakımından

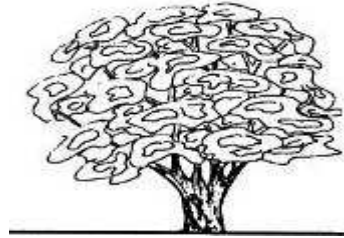
Normal : Manolya, Erguvan, Sakız ağacı, v.b. Şekil 5.16

Ağır : Sarkık diş budak, Diş budak, Mabet ağacı, Sarkık dut v.b. Şekil 5.17

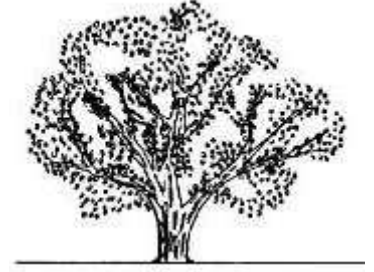
Hafif : Gül ibrişim, Ak huş, İğde, Glediçya v.b. Şekil 5.18



Şekil 5.16 Normal yoğunluklu



Şekil 5.17 Ağır Yoğunluklu



Şekil 5.18 Hafif Yoğunluklu

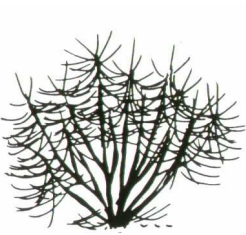
- **Çalılar**

Tasarımda kullanılan bir önemli türde çalılardır. çalılarının boyları genelde 0.9 ile 3 metre arasında değişir. Çalı türleri daha çok park alanlarında kullanılır. Alt dallanmaları fazla olduğundan yoğun trafik ve sirkülasyon olan kent artık alanlarında alle olarak kullanımı pek tavsiye edilmez. Biçimsel karakter olarak çalılar;

Dikey : Şekil 5.19 de dikey formu çalılarının biçimleri görülmektedir bu çalılara örnek olarak Ateş Dikeni, Laz kirazı, altınçanağı v.b. gösterilebilir.

Yayılcı : Bu tür formu çalı grupları şekil 5.20’da görülmektedir. Ardıç, Japon Şemsiyesi v.b. bu tip çalılardan sadece birkaçıdır.

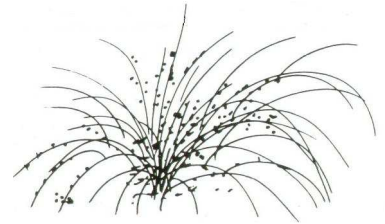
Sarkık- olarak sınıflandırılabilir. Şekil 5.21’de görülmektedir. Örnek olarak, Mor salkım , Sarkık dut, Sarkık Diş budak v.b. sayılabilir.



Şekil 5.19 Dikey Formu



Şekil 5.20 Yayılcı Formu



Şekil 5.21 Sarkık Formu

Çalılarda aynı ağaçlarda olduğu gibi yaprağını döken yada herdem yeşil olmak üzere ikiye ayrılır. Ayrıca çiçeklenebilen yada yalnızca yapraklanan türler olarak da ayrılırlar.

Çalı türler genellikle mekanı sınırlamak yada çevrelemek, seviye farklılıklarını ortaya çıkartmak, perde, çit oluşturmak, tozdan rüzgardan korumak, yönlendirici ve görüş açılarını ayarlayıcı v.b. gibi birçok fonksiyon yüklenerek tasarımlarda kullanılır.

- **Yer Örtücüler**

Bu türler bodur büyüyen yada toprak yüzeyini kaplayan bitkileri kapsar. Bunlar tasarımda birçok özellik için kullanılır. Örneğin duvar yada yer kaplama malzemesi olarak kullanılabilir gibi, bodur türleri bordür oluşturmada, çiçekli türleri renk ve doku oluşturma, erozyon önlem, vurgu amacıyla kullanılır.

5.5. Bitkilerin İşlevleri

Tasarımda kullanılan ağaç, çalı, yer örtücü, mevsimlik v.b. gibi bitkisel materyallerle mekanlar yaratılabilir, var olan mekanların vurgulanması, mekanların birbiriyle ilişkilendirilmesini, yönlendirilmesi v.b. gibi bir çok fonksiyonlar oluşturulabilir. Binaların çevresi kuşatılabilir, yönlendirici akslar sağlanabilir. Evyapan bitkilerin işlevlerini şu şekilde sıralamıştır.

- 1- Yapıları çevreleri ve birbirleriyle bağdaştırma dış mekanları bağlama,
- 2- Sınır ve alanları tanımlama, vurgulama yada ayırma,
- 3- Dolaşım açısından; araç trafiğini ayırma, yaya trafiğini yönlendirme, trafikten korunmak üzere fiziksel engel oluşturma, doğrusal aksları, köşe yada birleşim noktalarını vurgulama,
- 4- Çevredeki bina gibi elemanları gövdeden dallara, dallardan saplara, yapraklara taşıyan ölçek atlaması ile ölçeğe getirme,
- 5- Görsel engellemeler oluşturarak gizliliği sağlama, istenmeyen görüntüleri örtme,
- 6- Dış mekan yaratma ve tanımlama, tavan etkisi vererek, çeşitli alanları birbirinden ayırarak yada çevreleyerek dış mekana kimlik kazandırmak,
- 7- Seviye farklarını belirleme eğimleri vurgulama,
- 8- Görüş açılarını yönlendirerek vistalar yaratma, görüş açısını bir nesneye bir binaya doğru yada onlardan uzak bir noktaya çevirme,
- 9- Rüzgar, güneş, toz, gürültü v.b. gibi fiziksel etkilerden koruma,
- 10- Alt-iklim kontrolü sağlama,
- 11- Güzel koku verme,
- 12- Biçim, doku ve renk aracılığıyla bina yer kaplaması veya su yüzeyi ile uyum yada tezat oluşturmak,
- 13- Önemli bir peyzaj elemanını yada mimari elemanı öne çıkarmak,
- 14- Erozyon kontrolü sağlama,

Ağaçlar ve çalılar bu işlevleri gerçekleştirmek için soliter , grup yada alle olarak kullanılabilir.

5.6. Bitkisel Elemanların Bir Araya Getirilmesi

Bitki elemanları bir araya getirirken onların var olan formsal ve fiziksel özelliklerinden yararlanır. Bu biçimsel özellikleri sayesinde var olan mekanlar vurgulanabilir, yada mekanlar yaratılabilir. Bitkiler durağan değildir, mevsimlere ve yıllara göre değişiklik gösterirler. Bu yüzden ki tasarımcının daha öncede dediğimiz gibi algısının kuvvetli görmesi ve elindeki bitki materyalinin biçimsel özelliklerini ilmesi gerekir. Bunun yanında bitkilendirme yalnızca rekreasyon alanlarını güzelleştirmek için seçilmemelidir. Bitkilerin tasarım içerisinde işlevsellikleri de olmalıdır. Bu doğrultuda bitkisel tasarımlarda bitkilerin estetik, ekolojik özelliklerinin yanı sıra işlevsel özellikleri de göz önünde tutulmalıdır. Bitki materyallerini bir araya getirirken şunlara dikkat edilmelidir.

Anlatım gücü: Gerek dokunma gerekse görme duyumuzun üzerinde etkisi vardır. Yaprakların, dalların, gövdenin; rengi, ölçüsü, yoğunluğu, biçimi, alt-üst yüzey

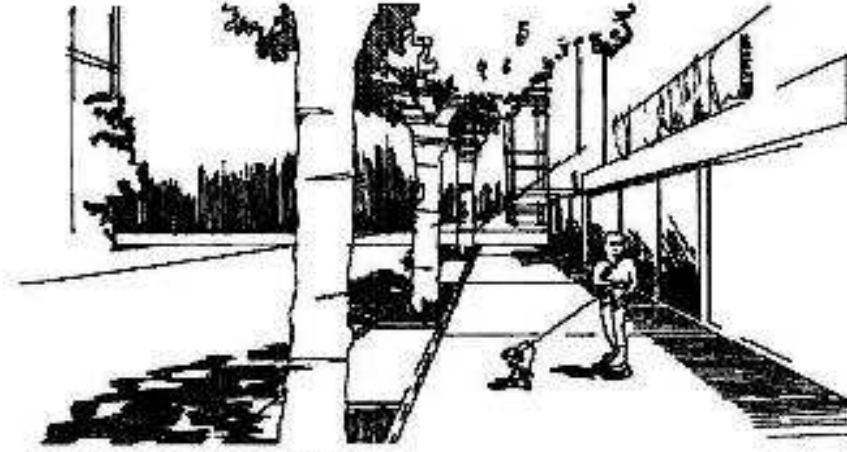


Şekil 5. 22. Zıt formlu bitkiler

görüntüsü, uzunlukları, kalınlıkları v.b. gibi tüm özellikleri dokuyu oluşturan görsel özelliğini arttıran yada azaltan unsurlardır. Şekil 5.21 de zıt formlu bitkilerin birlikte kullanımı görülmektedir(Basic elements of Landscape). Örneğin, yaprağını döken ağaç türlerinde yazın oluşan yeşil ve yoğun doku kışın yerini çıplak dallara ve farklı bir dokuya bırakır. Bu özellik bize yazın güneşli günlerinde gölgelik mekanlar yaratırken, kışın ise güneş ışığını etkilemeyen bir tasarım sağlar. İbrelili ağaçların

oluşturdukları sık dallı ve yoğun dokusu yaz-kış yeşil kalması hem mahremiyet özelliğini arttırıcı hem de kışın yeşil rengini devam ettirmesiyle insanlar üzerinde huzur ve dinlendirici özellik sağlar. Zıt dokulu bitkilerin tasarımda bir arada kullanılması monotonluk hissinin yok olmasına, mekanda vurgu hissini kuvvetlendirerek alanı belirlememize yardımcı olur. Bir mekanı büyük göstermek istediğimizde dokunun özelliklerinden yararlanabiliriz. Örneğin hoş dokulu bitkiler¹ uzağa çarpıcı dokulu bitkiler² yakına dikilmelidir, küçültmek istediğimizde bunun tam tersi yapılmalıdır. Bunun nedeni, hoş dokulu bitkilerin izlenimi daha dinlendiricidir ve kullanıldıkları mekanı daha geniş gösterirler, çarpıcı dokulu bitkiler ise uzaktan bakıldığında olduğundan daha büyükmüş gibi görünür ve o mekanı daha küçük görünmesine neden olur.

Ölçek/Oran; Tasarımı yapılacak mekânın şekli ve büyüklüğünü kullanılacak bitkilerin ölçeğini de belirler. Tasarımda kitle, hacim, yüzey, boşluk, doluluk arasındaki oran tasarımın iyi ve kullanılabilir olmasını belirler. Oran bitkilerin kendi arasında olması gerektiği gibi bitki materyalleri ile yapı elemanları arasında da olmalıdır. Şekil 5.23'de ölçek ve orana örnek bir figür görülmektedir (<http://www.census.gov/population/www/documentation/twps0027.html>).



Şekil 5.23 Ölçek Oran

¹ Hoş dokulu bitkiler: Küçük yapraklı ve çiçekli yada ince narin dallı bitkilere denir.

² Çarpıcı dokulu bitkiler: İri yapraklı, çiçekli veya iri güçlü gövdeli yoğun dallı bitkilendir.

türlerdir. Yada alıç, Mahonia, Ateş dikenini gibi çalı gruplarının meyvelerinin güzel renkleri ile tasarımlar da renklendirme için tercih edilen türlerdendir.

Çevreye Uygunluk; her çevre kendi bünyesinde uygun elemanları kabul eder yabancıları ise ret eder. Bu tüm canlı ve cansız varlıklar için geçerlidir. Açık alan tasarımlarında yapısal elemanlar ile bitki materyali arasında ölçü, renk ve cins bakımından önce kendi arasında daha sonra çevre ile uyuşmaları gerekmektedir. Örneğin bikri materyalinin yoğun olarak kullanıldığı bir tasarım türü içerisinde çelik konstrüksiyonlu bir pergola örneğindense ahşap konstrüksiyonlu olması uyum ve bütünlük açısından tercih edilendir.

Denge; Doğada kendinden var olan bir denge mevcuttur. Denge insana güven ve huzur hissi oluşmasını sağlar. Denge'nin sağlanması için ister formal ister informal düzenlemeler olsun bir ana aks oluşturulmalıdır. Formal düzenlemelerde bu ana aksın böldüğü parçaların tasarımını birbirin simetriği şeklinde görülür. Bu tasarım anlayışının en güzel örneklerini Rönesans ve Barok akımlarında görmekteyiz. Formal anlayışta ana aksın vurgulandığını ve öne çıkarıldığını görmekteyiz informal da ise ana aksın varlığı görülmez sadece hissedilir bazen de ikinci yada üçüncül akslarla denge kontrol edilir. (Şekil 5.25,5.26) (Gardens of Florance)



Şekil 5.25 Denge

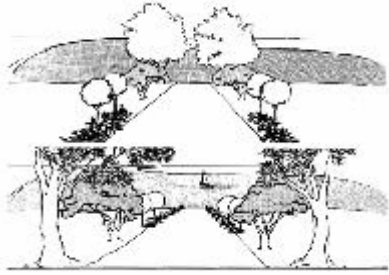


Şekil 5.26 Denge

Dikkat Çekme Vurgu: Her düzenlemede mutlak bir ana geçiş noktası vardır. Açık alanlarda da bu daha çok öne çıkmıştır. Kullanıcıların ana geçiş noktası ve buna bağlı olarak ikincil geçiş noktaları ile bir mekandan diğerine geçişi sağlanır. Bunun için ana geçiş noktasının diğerlerinden daha çok belirgin ve dikkat çekici olması tasarımda kullanılan bitkilerle vurgulanması ile sağlanabilir.

Dizi, Ritim ve Tekrar: Dünya doğal koşulların hazırladığı bir seri ve düzen dizisinden oluşmuştur. Bu düzen dizisi serbest olduğu için genellikle fonksiyon, estetik açısından dağınıklık gösterirler. İnsanın eli değen tasarımlar içinse mekanda objeler kullanıcıyı sonuca götüren ve diziyi sonuna kadar takip etmesini sağlayan bir sıralama içinde olmalıdır. (Şekil 5.27)

Ritim ise bir hareket ifadesidir. Dizinin tekrarlanması ile oluşan hareketlerin tümüdür. Ritim oluşturulması genel olarak 3 şekilde olur.



Şekil 5.27 Dizi, Ritim Tekrar
Landscape Desing

1. Aynı materyallerin tekrar
2. Materyal büyüklüğünün tedrici (azar azar) çoğaltıp azaltılması
3. Renklerin belirli bir tüzen içinde tekrarlanması

Bir tasarımda monotonluk, şekil, renk ve kitle tekrarı ile yok edilebilir. Ancak tekrarda ölçüyü kaçırmamak gerekir çok fazla tekrar istenilen etkinin kaybolmasına neden olur.

Birlik ve Kompozisyon: Kompozisyon, bir eserin yada bir düzenlemenin tüm ünite ve parçalarını belirli bir uyum içerisinde bir araya getirme sanatıdır ve bir araya getirilen objelerin birbirilerini tamamlamasını sağlayacak şekilde organize edilmesidir. Kompozisyonun bir başka tanımıyla iş birliği, uygunluk birbirine ağırlık olarak da tanımlayabiliriz. İyi bir kompozisyon oluşturmak için bitkilerin iyi tanınması ve mimari yapı elemanları ile arasındaki ilişkinin iyi analiz edilmesi

gerekir. Çok değişik ölçüleri ve formları bir araya getirmek ve bunlar arasında uyum yaratmak oldukça zordur. Bu yüzden de bir tasarımda kompozisyon en önemli ilkeyi temsi eder. Açık alan düzenlemelerinde bitkilerin bir araya getirilmesinde dikkat edilen 3 renk kompozisyonu vardır.

1. Monokrom Renk Kompozisyonu: bu kompozisyon türünde genellikle yeşil ve yeşilin tonları kullanılarak düzenlenir. (Şekil 5.28)
2. Polykrom Renk kompozisyonu: Doğada ve süs bitkilerinde bulunan tüm renklerin bir arada kullanılması ile oluşturulur. (Şekil 5.29)
3. Doğal Renk Harmonisi: bu tür düzenlemelerde doğanın taklidi yapılarak renk bitkilerin bir araya gelmesinde doğallık yaratılması amaçlanır.(Şekil 5.30)



Şekil 5.28
Monokrom



Şekil 5.29
Polykrom



Şekil 5.30
Doğal renk
Harmonisi

5.7. Tasarımda Bitkisel Elemanların Kullanım Biçimleri

Çevremizde gördüğümüz nesnelere biçime sokarak algılarız. Gözün algısı pozitif ve negatif elemanların ortamda olmasıyla sağlanır. Örneğin beyaz bir düzlem içerisinde kenar hatların siyahla çizilmiş kareyi algılamamız, arka planı negatif eleman olarak beyazdan oluşması sayesinde olur. Biçimler pozitif ve negatif elemanların bir araya gelmesiyle olur, biçimler belirlendikçe mekanlar yaratılır. Mekan sınırlandıkça belirlenir ve mekansal nitelikler kazanır. Mekanımızı sınırlarken farklı yöntemler kullanarak farklı işlevlerde mekan yaratılabilir (Arslan, Deniz).

Tüm bu tasarım kriterlerine göre bir araya getirilen ağaç, çalı, yer örtücü v.b. gibi bitki materyallerini tasarımda yapı malzemeleriyle beraber yada tek başlarına mekanları ve onlara yüklenen fonksiyonları belirlemede kullanabilir. Bitki materyallerinin açık alan tasarımlarında kullanım şekilleri ve amaçları ve alana yükledikleri fonksiyonları şu şekilde sıralayabiliriz.

1. Vurgu Amacıyla Kullanım: Örneğin, küçük bir süs ağacını görsel açıdan toplanma noktası haline getirebiliriz. Yada giriş yolunu belirleme amacıyla aksın başında kullanabiliriz. Bir başka açıdan gösterişli bir mimari yapının ön plana çıkması amacıyla binanın önüne dikilen küçük çalılar binanın gösterisini daha da iyi vurgular. Özellikle farklı renkteki çalılar, bitki grupları içerisinde baskın durumda olduklarından alan içerisinde baskınlık yaratırlar odak noktası olarak kullanılabilirler. Yer örtücü türler ise genelde sorun çözücü olarak nitelendirilebilir. Dar buna ek olarak, dekoratif olmayan yüzey görüntüsü birleşme alanları, setler v.b. yerlerde kapatıcı ve ortama estetik görüntü sağlayıcı özelliklerinden yararlanılabilir. (Şekil 5.31, 5.32)



Şekil 5.31 Vurgu Amacıyla Kullanım
Arslan Deniz



Şekil 5.32 Vurgu Amacıyla Kullanım
Gardens of Florance

2. Çevreleme amacıyla: Tasarımın da genellikle alanların belirlenmesi, köşelerin yumuşatılması için ağaçların kullanımı yaygındır. Mekanın ağaçlarda çevrelenmesin ayrıca bir ayırıcı duvar hissini sağlar. Belki görsel olarak duvar gibi kesin bir ayırım etkisi yapmasa da bu hissi uyandırır. Çalılar da ise sınır belirleme de daha sık kullanım vardır. Yuvarlatılmış çizgili sınırlar oluşturmada yada düz çizgi sınırları oluşturmada rahatlıkla kullanılabilirler. Hem kullanıcıyı görüş açısını engellemeden hem de gerekli sınır hissini veren bitki türleridir. Ayrıca bodur olan türler önde diğerleri arkada olacak şekilde tasarımlarda sınır vermenin yanı sıra derinlik katma etkisi de oluşturulabilir. (Şekil 5.33)



Şekil 5.33 Çevreleme Amacı ile Kullanım
Dan KILEY

3. Koruma amacıyla: Koruma amacını fiziksel yada çevresel etkenler olarak ikiye ayırabiliriz. Fiziksel etkenlerde çalı gruplarının sık dallı ve yoğun büyüyen türlerden seçimi insanların veya hayvanların gitmelerini istemediğimiz yerlere gitmekten alıkoymak set görevi görmesini sağlanabilir. Yada bu etki çocuk oyun alanlarında çocukların trafik yoğunlu olan bölgelere kontrolsüz çıkışlarını önleyebilmek amacıyla uygulanabilir. Bir başka açıdan baktığımızda bu sınır bitkilerini çalı grubu değil de yoğun dallı ibrelili türlerden seçtiğimizde istenildiğinde muazzam bir duvar etkisi yaratarak hem mahremiyeti hem de dış kullanıcıların fiziksel etkenlerden korunmasını sağlayabilir. Çevresel etkenler içinse bitkiler değişik şekillerde kullanılabilir. Bunlardan bazılarını şu şekilde görürüz (Şekil 5.34).



Şekil 5.34 Koruma Amacıyla
Florance of Gardens

- a. Gölge oluşturma: Geniş yapraklı yaprak döken ağaçlar genellikle gölge için kullanılan türlerdir. Atkestanesi, Çınar, Akçaağaç gibi. Yoğun yaprakları sayesinde yazın koyu gölge sağlarken; kışın yapraklarını dökerek ılık güneşli mekanlar sağlarlar. Eğer yaz kış gölge istenirse herdemyeşil türler tercih edilmelidir. Ancak bu tür gölgelendirmede ağacın yeri dikkatli seçilmelidir. Güneş ışınları yaz ve kış farklı açılardan geleceğinden aynı yerde gölgelendirme olmaz bu yüzden ki gölgelendirmek istenen alan ve ağacın konumunu iyi ayarlamak gerekir. Gölge alanlar elde etmede bir diğer yol bitkisel materyallerle yapısal materyallerin iş birliği şeklindedir. Bu şekilde kullanım genellikle pergola, çardak yada terasların üst kısımlarına doğru yoğunlaşan sarıncı yayılıcı bitki türleri ile olur. Örneğin, Begonvil, Asma, Sarmaşık, Sarıncı gül, ve Hanımeli bunlara dekoratif duruşları, çiçeklerinin renkleri yada kokuları ile güzel örnekler teşkil eder.
- b. Rüzgar Kırma Amacıyla: hakim rüzgar yönünün belirlenmesinden sonra o yöne dikilecek herdemyeşil ve yoğun dallı türler rüzgar korunması açısından önemli etkileri vardır. Yada rüzgar koridoru oluşturarak rüzgarı istenilen şekilde yönlendirmek mümkündür.
- c. Toz-Gürültü önleyici olarak Kullanım: Sık dokulu ve herdemyeşil türler formsal özellikleri açısından toza ve gürültüye karşı siper olabilirler. Servi, Yalancı Servi, Mazı bu türler arasında en idaealleridir. Ancak gürültü kontrolü için sadece boylu ağaçlar yerine önce yerörtücü sonra sık dokulu çalı türleri ve en son herdemyeşil ağaçların bulunduğu bir yeşil kuşak en iyi sonucu verir.

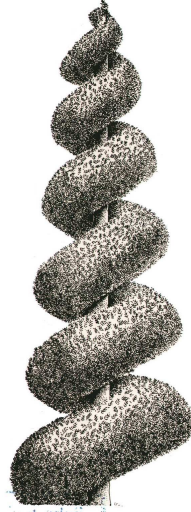
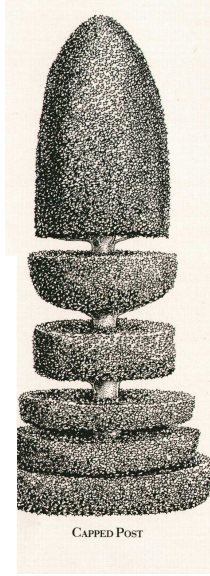
4. Siluet Amacıyla Kullanım: Genellikle uzun ağaç türleri ve güzel formlu ağaçların soliter olarak kullanılmasıyla oluşturur. Mekana güzel bir fon verme ve uzaktan bakıldığında alanı belirleme amacıyla yaygın olarak kullanılır. Yada mekanların çizgilerini yumuşatmak ve uzaktan algılarını kuvvetlendirmek içinde yararlanılabilir. Örneğin Manolya, Sedir, v.b.



Şekil 5.35 Yol Ağacı Olarak Kullanım
Arslan Deniz

5. Yol Ağacı Amacıyla Kullanım: Kentsel açık alanlar içerisinde önemli yerlerden birini teşkil eden cadde ve sokaklardır. Bu alanların ağaçlandırılması insanlar üzerinde huzur ve sıcak bir ortam hissini uyandırırken bir yandan da trafiğin o yoğun ve kötü faktörlerini kapatıcı etki gösterirler. Bunun için bu alanlara uygulanacak bitki türlerinin ekzos ve diğer kirli gazlara dayanıklı türler olmasına ve alt dallanmasının az olmasına dikkat edilmelidir ki trafiğin akışını engelleyecek setler oluşturmazlar. Yol kenarlarında dikilen ağaç türleri genellikle kışın yaprağını döken iri yapraklı ve gölge veren türlerdir (Şekil 5.35). Örneğin, Çınar, Atkestanesi. Bunun sebebi bu tür ağaçların hem alt dallanmaları azdır hem yüksek boylu olmaları nedeniyle araç yada yaya trafiğini engelleyecek koşullar ortaya çıkartmazlar. Bununla birlikte belirli aralıklarla dikildiğinde muazzam bir görüntü oluşturarak yol boyu hem yönlendirici hem de gölge verici özelliğini tasarıma yansıtır. Orta refüjlerde ise genellikle çalı türleri tercih edilir. Bu türlerin düzenli ve düzgün budanması ile iki araç yolunu birbirinden muntazam ayırması aynı zamanda görüş alanını kısıtlamaması özelliği sayesinde yol boyu yeşilin verdiği huzuru ve güveni araç içindeki kullanıcılara hissettirirler. Bu türler için genelde Laz Kirazı, Kadıntuzluğu, yada ibrelilerden Alıç türleri kullanılır.

6. Diğer Amaçlı Kullanımlar: Bunları çalıların yada yer örtücülerin dekoratif amaçla kullanımları olarak gösterebiliriz. Örneğin Espalier kullanım denilen çalıların düz bir hat üzerinde farklı şekillerde budanarak kullanılması bir sınır bitkisi olan çalının monotonluğunu kırarak farklı seviyelerde duvar varmış



Şekil 5.36 - 5.37 Topiary
Gardens of Florance

izlenimini yaratabilir. Diğer bir yöntem, bodur çalıların bordür bitkisi olarak kullanımları, seviye farklılıklarına dikkat çekmek yada seviye farklılıkları yaratmak, bir yapısal alanın çevresini sınırlayıp belirtmek veya mekan içerisinde bölünmüş mekanlar yaratmak için kullanılabilir. Bunlara ek olarak başka bir kullanım şekli ilk kez eski Roma bahçelerinde uygulanan bir çalı budama sanatı olarak ortaya çıkan "topiary" dir. Bu tip budana çalılara genellikle hayvan şekilleri bunun yanında eşya ve insan figürleri de verilmeye çalışılır. Bu birazda insanoğlunun doğaya egemen olması onun şeklini değiştirmesi arzusundan ortaya çıkmış bir sanat türüdür Bu tip bitkilerin tasarımın genellikle dikkat çekici bölümlerinde yada gezinti sırasında hoş bir şekilde kullanıcının karşısına çıkmasını sağlayarak sürprizler yaratılması ve monotonluğun kırılmasını sağlamak amacıyla uygulanır. Sarıncı-Tırmanıcı türler tel kafesler yada ince ahşap panellerin üzeri sardırılarak hem ayırıcı özellik hem de mahremiyet özelliği gösterirler. Yer örtücülerde eğimli alanlarda toprak kaymalarını engellemek amacıyla toprak tutucu özelliğinden faydalanılabilir aynı zamanda zemin kaplayıcı olarak gösterdiği yumuşak doku ile mekana sıcaklık katar. Mevsimlik çiçekler ise tasarımda renk unsurlarıdır. Özellikle yumuşak zemin ile

sert zemin arasındaki geçiş noktalarını yumuşatmak, ağaç, çalı çevrelerinde vurguyu ve fon hissini arttırmada kullanılabilir. Yeni tesis edilen mekanlarda ağaç ve çalılar istenilen görkemli büyüklüklerini alıncaya kadar onların cılız görüntülerini gizleyici ve tasarıma hareket ve canlılık getirici özellikleri vardır. Binbir seçenekli renkleri sayesinde tasarımcının en sık başvurduğu türlerin içerisinde yer almaktadır. Şekil 5.38 da yer örtücülerin ve çiçeklerin kullanım şekli görülmektedir. Çiçek kümeleri gerekli ve yeteri kadar kullanıldığında çok güzel tasarımlar ortaya çıkarır ve mekanın estetiksel değerini artırır.

Şekil- 5.38 Yer Örtücülerin ve Mevsimlik Çiçeklerin Kullanımı Biçimine Bir Örnek



5.8. SONUÇ

Mekan biçimlerin belirlenmesi ve sınırlanması ile oluşur. Mekanı oluşturmanın çeşitli yolları vardır. Bu yollarla mekanları oluştururken yapı malzemelerinden yararlanılır. Yararlanılan yapı malzemelerine göre biçimlenen mekanların işlevleri ve özelliklerinde farklılıklar görülebilir.

Kentsel açık alanların biçimlenmesi ve tasarımlarında mekan oluşturma ilkelerinden yararlanılır. Mekanların yaratılması kullanılan malzemelere ve onların bir araya getirilmesine göre değişik biçimler ve işlevler kazanır. Kentsel açık alanlarda tasarım yaparken yapısal malzemeler ile bitkisel malzemelerin bir araya getirilmesi, birbirleri ile ilişkileri yada kendi aralarındaki ilişkilerine dikkat edilmelidir.

Yukarıda bitkisel malzemelerin özellikleri ve bir araya getirme prensiplerine değinilmiştir. Kentsel açık alanlarda etkili ve kullanışlı planların yapılması, tüm bu bir araya getirme ve mekan oluşturma ilkelerinden yararlanılarak yapılan tasarımlar sayesinde olacağı söylenebilir.

6. İSTANBUL ve KENT ÖZELLİĞİ

İstanbul'un kıyı kenti olarak en önemli özellikleri açısından onu farklılaştıran diğerlerinden ayıran en çarpıcı özelliği su ile kıyı olmasından çok suyun kentin içinden geçmesidir. Bu özellik onun coğrafi konumuna, topoğrafik yapısına, kıyı şekillerine bunlara bağlı olarak hareketine, dinamizmine, kimliğine, kentsel sitemine v.b. gibi birçok özelliğine doğrudan etkide bulunmaktadır.

Genel anlamda İstanbul kenti, ekonomik organizasyonları, kıyının arkasındaki bölge ile ilişkisi (hinterland), kentin kaynakları ile ilişkisi, ulaşım sistemi ile ilişkisi, l gibi tüm bu bileşenlerinin oluşturduğu, ekonomik sisteminin omurgasını oluşturan kenti önemli bir liman merkezi haline getirmesi, giriş-çıkışlar ile yoğunluğun yaşandığı kıyı bölgeleri ile diğer kıyı kentlerinden ayrı yada benzer kendine özgü tüm karakteristik özellikleri bünyesinde barındırmaktadır.

İstanbul kentinin daha M.Ö 7 yy'da başlayarak gelişen önemi iki kıtanın birleşme (yada ayrılma) noktası olma özelliğindedir. Avrupa ve Asya'nın su yada kara yollarının kesiştiği bu önemli nokta tarih seyri içerisinde bir çok uygarlığa ev sahipliği yapmış bu özelliği sayesinde her zaman kendisine özel bir kimlik kazandırmayı başarmıştır.

Canseverin, dünyada iki kıtayı birleştiren ve her iki bölgesinde de yerleşim yeri olan nadir alanlarıdır biri olarak tanımladığı İstanbul kenti bu özelliği bakımından iki kıta arasında köprü görevi görmüştür. İstanbul'da görülen bu boğaz özelliği Cebelitarık'ta da görülse de bu durum biraz daha farklıdır. Çünkü boğazın her iki yakasında farklı toplumlar yaşamaktadır. İstanbul'un bu özelliğini benzer olarak iki kıtayı birleştirici nokta anlamında ve aynı toplumun her iki yakada da yerleşmesi açısından önemli bir örnek Çanakkale boğazında teşkil etmektedir.

İstanbul kentinin bir diğer avantajı da, bir nehir gibi taşmaları yada açık denizlerde olan büyük gelgitlerine dayalı su seviyelerinin değişmesi veya çok büyük fırtınaları olmadığı için liman özelliği bakımından kıyaslanılmayacak elverişliliğidir. Açık deniz olmamasına rağmen kıyılarındaki su seviyesinin derinliği, deniz araçlarının yanaşmaları içinde engelsiz bir ortam hazırlamaktadır. Bu durum boğazın tamamında Haliç'in bir kısmında bu şekildedir. Kıyının, derinliği, engellere sahip olmaması,

yüzey hareketleri gibi fiziksel özellikleri kıyının kullanımı için çok çeşitli işlevler yaratılmasına neden olmaktadır. Örneğin İstanbul'da liman yeri olarak bile bir çok kullanılacak yer vardır. Gemilerin yanaşabileceği kriterleri bir çok kıyı şeridi sağlamaktadır. Bütün bu özellikler kıyının kullanım işlevini arttırıcı ve büyük bir esneklik potansiyeline sahip ve çeşitlik yaratıcı özellikleri de beraberinde getirir.

İstanbul tarihin ilk çaplarından beri Karadeniz'in göl olmaktan kurtaran ve açık denizlere ulaştıran boğaz sahip olmasının nedeniyle, endüstri, ticaret ve kültür merkezi olarak gelişimini sürdürmüştür. Bunun sonucu olarak ilk çağlardan günümüze dünyanın dört bir yanından gelen ticaretin yoğun yaşandığı odak noktalardan biri olarak varlığını sürdürmüştür. Ve üzerinde bulunan uygarlıkların zenginliklerinde en önemli payı oluşturmuştur (Erdoğan 1973).

İstanbul kentinin ilk yerleşim alanları olarak bilinen bu gün "sur içi" olarak adlandırılan mekan, deniz ticaretine uygun konumu ile ön plana çıkmıştır. Daha sonra kent bu mekanın çevresinde genişleme başlamıştır. Kent Konstantin tarafında genişletilinceye kadar kentin tek geçim kaynağı olarak denizciğinin varlığını sürdürdüğünü görmekteyiz (Kuban, 1993). Bunun nedeni olarak kentin nüfusunun artması ve kentin kendisini beslemesi konusunda yaşadığı sıkıntıların artması olarak gösterilmektedir ve kentin arka alana doğru genişlemesi sonucu ortaya çıkmaktadır.

İstanbul'un ev sahipliğini yatığı üç büyük imparatorluğunda, idari ve siyasi fonksiyonlarını taşıdığı ticaretin yapıldığı en önemli kent olma unvanını her zaman korumuştur. Özellikle Galata'da toplanmış liman işlevleri kentin tarihi boyunca kimliğini korumuştur. Hatta 19.yy'ın sonuna kadar İstanbul dünyanın birinci sınıf liman kenti olarak sayılmaya devam etmiştir. Devrin tüm gezginleri İstanbul limanından bahsederken Londra limanı ile karşılaştırma yapar onunla ölçerlerdi. Buradan da anlaşılacağı gibi İstanbul limanı o dönem Londra ile karşılaştırılacak kadar hareketli ve önemliydi.

Eğer ki İstanbul limanı tüm dünya limanlarında olduğu gibi aynı hızla gelişim gösterseydi bu gün sayılı limanlar arasında ismi yer alabilecek kapasiteye sahipti. Ancak küçük limanları artık tamamen işlevini yitirmiş, ana limanları ise sınırlı kapasitede çalışır duruma gelmiştir. Bu durumda eski İstanbul'un liman ticareti özelliğinden çok daha uzak durumda olmasına neden olmuştur. Örneğin Galata

limanı kent içerisinde oluşundan ve özellikleri açısından yük taşımacılığına çok uygun değildir, bu işleve sahip Harem (Haydarpaşa) limanı ise faaliyetini büyük ölçüde başka alanlara kaydırmıştır. Tezin ilerleyen bölümlerde özellikle galata limanı için önerilen proje ve dünyadaki diğer liman kentlerinin projeleri ile karşılaştırılması yapılacaktır.

Her ne kadar liman işlevi ve popülerliğini kaybetmiş olsa da ve kendine kapalı bir durum sergilese de deniz ile bağlantı diğer kıyı alanları ile ilişki anlamına gelmekte buda evrensellik hissini ortaya çıkartmaktadır. Bunun sonu olarak hareket ve dinamizm iç bölgelere göre her zaman çok daha yoğun yaşanmaktadır.

İstanbul'un bu özelliğine bakıldığında tüm dünya kentleri gibi özellikle savaş yıllarından sonra ekonomik, kültürel, sosyal bir çöküş içersine girmiştir. Ancak bir fark olarak toparlanma süreci diğer gelişmiş ülkelerin kentleri kadar hızlı ve erken olmamıştır. Bu anlamda kent sınıflandırmaları yabancı araştırmacıların yapıırken mega-kent, dünya kenti, Euro-kent kavramı gibi tanımlamaları arasında İstanbul kentinin ismine rastlanmaz. Bu durum bize genel anlamda kentler bir yöne doğru gider gibi görünürken aslında kazandıkları bireyselliklere göre sınıflandırmalara girdiklerini ortaya koyar.

Geddes'in ilk defa ortaya attığı "Dünya Kenti" kavramın ölçütleri ve anlayışları farklılaştırılarak günümüze kadar getirilmiştir. Bunun sonunda da yukarıda bahsettiğim yeni kent isimleri türemiştir. Bu kentlerin sınıflandırılırken en belirleyici özellikleri nüfus yoğunlukları olarak görünüyor olmasıdır. Büyük oranda ülkenin nüfusun büyük çoğunluğuna sahip olan baskın kentler bu tanımlamaları alırken gelişmiş olan ülkelerde ise sadece nüfus yoğunluğunun bu tanımlamalar için yeterli olmadığına daha önceki bölümlerde değinilmişti. Bu baskın kent kavramına baktığımızda İstanbul kenti için farklı bir durumun ortaya çıktığını görmekteyiz. Clark, bir araştırmasında baskın kent örneklerinin ülkenin toplam kentsel nüfusunun en az % 50'sini oluşturması gerekirken toplam nüfusunun da %10 başlayarak çok değişik oranlara toplanmış olduğunu savunmaktadır. Oysa İstanbul 'un D..İ.E den alınan son nüfus sayılarına bakıldığında Türkiye'nin kentsel nüfusunun %20.6'sını oluşturduğu görülmektedir. Oranlara bakıldığında yukarıdaki kavramlara göre İstanbul kentinin nüfus yoğunluğu bakımından baskın kent sınıflandırmasına girmediği görülmektedir.

Bu genellemeler doğrultusunda İstanbul kentinin baskın özelliği gelişmekte olan bir ülkenin liman kenti olmasından ve ülke üzerinde hakimiyet kurmasından kaynaklanmaktadır. BM verilerine göre İstanbul kenti 900'lerde dünyanın en büyük 5 kenti arasında iken, 17.yy. 700.000 nüfusla dünyanın en büyük kenti durumuna gelmiştir. Bugünse 20. yy gelindiğinde 10 milyonluk nüfusuyla 20'li sıralarda bulunmaktadır(Kent ve Ulaştırma Planlaması). İstanbul özellikle nüfus patlamasını 1980'den sonra yaşamıştır. 1980'lerde 2,753.000 olan nüfus 1990da 7.010.000 a ulaşmıştır (D.İ.E).

Dünya kentlerinin önemli bir başka özelliği de daha önce bahsedildiği gibi ekonomik anlamda odak noktaları olmasıdır. Bu dünya ekonomisine karar verebilme yetisine sahip, sermayenin toplandığı, yoğunlaştığı, kontrol edildiği yada organize edildiği kentlerdir(Clark, 1996). Bu amaçla bir çok aktiviteden bahsedebiliriz, bankalar, değiş-tokuşlar, borsa, seyahat acenteleri, oteller, lokantalar v.b. örneklerinde olduğu gibi. İstanbul kenti bu anlamda sahip olduğu belirli bir hareketlilik ve dinamikliğe sahiptir. Buda kentin uluslararası ağ içinde belirli bir konumda olmasını sağlamaktadır.

Tüm bu açıklamalarda İstanbul kentini liman kentine göre incelediğimizde aslına bakıldığında coğrafi konumu açısından tekliliğini, onu diğerlerinden ayırın özelliği su götürülmez bir gerçektir. Ancak bu sahip olduğu özgünlük ile önemi son yıllarda doğru orantıda değildir. Bir çok yapay limanın buldukları önemin yanı sıra (örneğin Japonya) her şeye rağmen doğal liman olma özelliğini koruyan İstanbul hak ettiği yoğunlukta ve önemde değildir.

6.1. İstanbul Kıyı Fiziksel Özellikleri

İstanbul'un bu ayrıcalıklı fiziksel koşullarına göz attığımızda liman kentinin önemini ve gelişiminde ne kadar önemli bir yer kapladığını görmekteyiz. Fiziksel özellikler olarak sıraladığımızda

Coğrafi konumu

Topoğrafik yapısı

Kıyının morfolojik özellikleri; olarak sıralayabiliriz.

Coğrafi Konum: Bizans dönemi İstanbul'u inceleyen Erbersolt, tüm dünya limanları gibi Kostantinapolis'te kozmapoliten karakter taşımakta olduğunu vurgulamaktadır. İstanbul'un bulunduğu boğaz konumu, deniz yollarının birleştiği kavşak noktası olması, bunun yanında kara yolu özelliği olarak da bağlayıcı nitelikte olması İstanbul'un önemli bir merkez oluşunun en temel nedenlerini oluşturmaktadır.

Deniz ulaşımı bakımından da oldukça özel bir kenttir. İç sularda olması ve açık denizlerde oluşan büyük gelgitlerin yaşanmaması, fırtınalara pek fazla sahne olmaması ve doğal bir liman olan Haliç'e sahip olması açısından önemli ticaret ve ulaşım ağı haline gelmiştir. Bu özellikleri kente suyun vazgeçilmez ilişkisi aynı zamanda da sıradanlığını gözler önüne koymaktadır.

Bu anlamda İstanbul'un coğrafi konumu anlamıyla Haliç'i ve boğazı onun vazgeçilmez ve kimliksel karakteristik yapısını oluşturmaktadır. Tarihten günümüze boğaza çok farklı isimler verilmiştir. Bunlara "Öküz Geçimi", "Denizlerin Buluşma Yeri", "Denizler körfezi" diye örnekler verebiliriz (Aran, 1973).

Topoğrafik Özellikler: İstanbul kentinin denize kıyı olmasının dışında topoğrafik özellikleri bakımından kente kattığı kişisellik aşikar şekilde görünür niteliktedir. Kentin en kaba tarifiyle topoğrafik şekli Odon de Deuil'in 12. yy yaptığı gezide anılarında tepeler, düzlükler ile oluşan topografya çeşitliliğine sahip bir kent olarak nitelendirmesinden anlayabiliriz. İstanbul'un her tarafından suyun yükseldiği, doğanın baskınlığını sürdürdüğü, hareketli bir sahne ve görkemli bir manzaraya sahip ve bu manzaraların her yerde kolaylıkla bulunamayacağı eşsiz doğal güzellikler sahip yapısından tüm seyyahlar bahsetmektedir (Ebersolt, 1996).

Engebeli topografyalar vadi, tepe, ve yamaç(eğim)den oluşan 3 bölümden meydana gelir (Dorward 1990). burada yamaçlar tepe ile vadi arasındaki bağlayıcı elemanları oluşturur. Ulaşım sisteminin karakterini de topografyanın yapısı belirler. İstanbul bu üç temel şeklin bir araya gelişiminden oluşmuştur.

Bu sisteme göre İstanbul'un kıyı alanlarının yerleşime uygunluğu, boğaz boyunca devam eden düzlükler özellikle ilk çağlardan kolonilere ev sahipliği yapmasını sağlamıştır. O yüzden ilk çağlardan itibaren İstanbul'da yerleşim başlamış ve gelişmiştir. İç kısımlara doğru ilerledikçe yamaçlara doğru yerleşim yayıldığı

gözlenmektedir. İleriki yıllarda karanın yüksek kotları peyzaj için önemli mekanlar oluşturmuştur. Bu özellikleriyle beraber yüksek kotlar duvar oluşturma, ve manzaranın daha iyi görüldüğü noktalar oluşturulmasını sağlayıcı mekanlar yaratmaktadır. Romanın simgesi haline gelen 7 tepesini İstanbul'da da görmekteyiz. Bu özelliği ile Romanın doğuda ki uzantısı unvanını alan Kostantinapolis bu sayede, en büyük özelliği olan boğaz silüetini de kazanmıştır.

Kıyı morfolojisi: İstanbul'un kıyı biçimlenmesinde yalnız tek bir biçim görülmez. Koy/körfez/haliç/boğaz gibi bir çok kıyı morfolojisinin bir arada bulunmasından oluşmuştur. Bu anlamda sade bir nehir kenti yada kıyı kentinden farklılık gösterir. Suyun kara içinde birleşimi yada yoluna baktığımızda ise boğaz ne nehir nede açık deniz gibi özellik gösterir. Bundan dolayı açık denizlerde olan kabartılara, nehirlerin aşırı yağışta altında oluşturdukları kabarıla, yad gelgitlerden oluşan deniz suyu çekilmelerini yaşamaz. Bu özellikte bir çok kıyı kentinde bulunan kıyıları koruma zorunluluğunu ortadan kaldırır.

Örneğin Venedik'te olan suyun kabarması ile kentin sular altında kalma tehlikesi ,yada açık denizlerin kenarlarında bulunan bir çok limanda olduğu gibi suyun kabarması/ çekilmesi etkisinin oluşturduğu kötü koşullardan oldukça uzaktır.

İstanbul kentinin bu kendine özgü fiziksel özellikleri, engebeli oluşu ve haliç ile boğazın etkisiyle üç parçaya bölünmüş olması kendi içinde ortaya çıkardığı güzelliklerin yanında handikaplarda neden olmuştur. Örneğin ulaşım sorunlar yaratmış kentin bütünlük hissini parçalamıştır. Bu üç parça tarihinden bugüne kadar farklı şekillerde gelişmiştir. Bu parçalar daha öncede belirtilen nehir kenarı yerleşimlerinde çift taraflı eşit ağırlıklı kullanımdan ziyade tek taraf ağırlıklı kullanım görülmektedir. Bu yerleşim farklılıkları başlangıçta daha çok parçalar arında ulaşımın iyi olmamasından kaynaklanmıştır. Avrupa ve Asya yakasında mesafenin oluşu ve ulaşım ağının çok iyi gelişmemesinden dolayı kentin bütünlük dokusu kırılmıştır. Bu dokunun üçüncü parçası da haliçtir. Daha çok nehir ölçeğinde olan bu alan fiziksel özellikleri bakımından doğal liman oluşu, denizden geliş yönün bakıldığında konu ile ilk çağlarda korunma amacıyla benzersiz avantajlar sunmaktadır.

Boğazın iki kıyıyı birleştirirken birbirinden farklı uzaklıklar sunması ve 5 ayrı yerden kırılma yaratması ayrı yönler için, topoğrafik özellikleri, yeşil örtüsü, kullanış farklı Boğaziçi mekanının oluşumunu sağlamaktadır (Ağat, 1963). Bu kıyıların monotonluğunu kıran ve değişkenlikler yaratan bir özelliktir.

6.2. İstanbul Doğal Peyzaj Dokusu

İstanbul kentinin sahip olduğu parçalı ve engebeli topografyası kente doğal ve çeşitli peyzaj noktaları da sunmaktadır. Peyzaj gözlemcilerin baktığı noktadan ve bakılan objelere göre çeşitlilik gösterirler. Bu peyzaj çeşitlerini sıralayacak olursak;

- a- Panoramik peyzaj: Bu tür peyzajda sınırlama yoktur. Peyzaj objelerinin hepsi görünür konumdadır ve birbirlerini engellemezler. Örneğin; karşı kıyı, adalar, Marmara denizinin ötesindeki tepeler kısaca baktığımızda gözümüzün alabildiği ve algılayabildiğimiz tüm objeler panoramik peyzaj içerisine girmektedir. İstanbul kentinin topografyasının da sunduğu uygunluk, yüksek bakış noktaları ve kıyı boyunca yataylık algının artmasına ve panoramik peyzajın genişliğine etkilidir.
- b- Özel Peyzajlar: özelliği olan objelerin bulunduğu peyzaj gruplarıdır. İstanbul bu anlamda da oldukça zengin bir kenttir. Örneğin kız kulesi, galata kulesi, hisarlar, camiler, Haydarpaşa gar binası v.b., özelliklerin yanında köprülerin akşam oluşturduğu görüntülerde bu türün içerisine konulabilir.
- c- Sınırlı Peyzajlar: Sürekliliğe sahip, gruplanmış objeler ile sınırlandırılmış büyük veya küçük alanlarının oluşturduğu peyzajlardır. İstanbul'un kara ve denizle sınırlandırılmış doğal topografyasında bu çeşit peyzaja oldukça sık rastlanmaktadır. Kıyıların lineer ve tek düze olmayışı, sınırlılık karakterini oluştururken, karanın yüksek kotları duvar etkisi görerek bu tür peyzajın tüm çeşitliliğini gözer önüne serer.
- d- Odaksal Peyzajlar: Bir merkeze yönelmiş peyzajlardır. İstanbul da odaksal peyzajın en güzel örneği Boğazdır.
- e- Detay Peyzajları: en yakın ön plan mesafelerinde oluşan peyzaj görüntüleridir. İstanbul da panoramik peyzajın fazlalığı bazen sadece ön planda olan bir objeye dikkat çekme özelliğini oluşturmaktadır. Örneğin boğazdan geçen bir vapur, yada karşı kıyı içerisinde yükselen mimarileri ile bir cami v.b.

- f- Geçici Peyzajlar: bu tip peyzaj türleri çeşitli koşullarda ortaya çıkar. Bunlar hava koşulları, gölgeler, yansımalar, işaretler, .vb. gibi. Örneğin Barbaros bulvarından denize bakıldığında hava koşullarına göre ortaya çıkan Yalova kıyıları geçici peyzaja bir örnektir. Bu tür peyzaj türleri İstanbul kentinde çok fazla görülmektedir.

Topografyanın peyzaj üzerindeki etkilerinin dışında hava sirkülasyonunun iyi sağlanması, güneşlenmenin iyi olması ve birbirinin görüşünü kesmeyen alanlar oluşturması, mekansal zenginlik yaratması özelliklerini de katmaktadır. Bu özelliklerine bağlı olarak kent yaşantısına kattığı zenginlik, perspektif çokluğu, algılamaya göre farklılıkların oluşturduğu çeşitlilikler İstanbul kentinin karakteristik özelliklerini ortaya koymaktadır.

6.3. İstanbul Kenti Liman Özelliği Ve Gelişimi

İstanbul kentinin tarihi yarımada olarak bilinen bölgesinin, henüz hiçbir yerleşim bulunmadığı çağlarda doğal liman olduğu bilinmektedir. Bu gün Eminönü, Kadırga ve Lanka olarak bilinen bu bölgelerde deniz şu an mevcut olduğu kıyı şeridinden çok daha içerde bulunmaktaydı (Müler, Wiener, 1998). Mevcut duruma gelişin doğal koşullardan çok insan elinin değmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Doldurma ve rıhtım yapımıyla kıyının bazı özellikleri bozulsa da İstanbul tüm dünya kıyı kentlerine baktığımızda doğallığını hala koruyan ender kentlerden biri olarak sayılmaktadır.

Daha sonraki yıllarda Haliç’de tersanelerin geliştiğini görmekteyiz ve dönemin en önemli en etkin tersane bölgesi olarak işlevini uzun zaman sürdürmüştür. Daha sonra bozulan ekonomik koşullar ve endüstrinin gelişimi buna bağlı olarak deniz teknolojilerinin gelişimi ile yeni gemi anlayışının ortaya çıkması bölgenin işlevini kaybetmesine yalnızca onarım alanı olarak faaliyet göstermesine neden olmuştur.

Boğazın bağlayıcı özelliği, deniz ulaşımına uygun kıyı alanları ve Karadenizi açık denizlere bağlama özelliği ile yıllar boyu cazibesini korumuştur. Marmara ve Haliç’de var olan doğal limanları ile tarihte en önemli deniz kuvveti olarak ilk sıralarda olmaya başarmıştır. 1970’lerden sonra plansız gelişim sonucunda kentin

liman özelliğinde uzaklaştığı içine kapanık bir kara kenti haline dönüştüğü ve su ile ilişkisini sadece görsel anlamda kaldığını görmekteyiz.

50 ve 60 yıllarda savaştan sonra ortaya çıkan motorlu taşıtların trafiğe girmesi ile birlikte kıyılarda sahil yolları yapılmaya başlanmış bu kapsamda Sirkeci'den Florya'ya uzanan sahil şeridi doldurularak kazanılan alanı motorlu taşıt trafiği için kullanmışlardır. Bu gelişimden sonra sahil surlarının deniz ile olan ilişkisi kesilmiş ve özelliklerini tamamen kaybetmişlerdir. Ayrıca bu yolun kesintisiz ve süratli olma özelliği göstermesi kıyı ile olan bağlantıyı sınırlamasından çok kesme noktasına getirilmiştir. Bu tip bir doldurma işlemi de Dalan zamanında yapılmış kıyı şeridi yok edilip, kıyı kenarında olan tüm yapıların özelliklerini kaybetmesine kıyının kara ile bağlantısının kopmasına neden olmuştur. Daha sonraki yıllarda da kıyı doldurma ile sahil yolu yapma özentisi katlanarak artmış ve hemen hemen İstanbul'un tüm kıyı şeridinde doldurma yapılarak araç trafiğine ait sahil yolları yapılmıştır.

Sonuç olarak kıyılarda geri dönüşümü zor, kıyının özelliğini kaybettirici yönde gelişim hızla ilerlemiştir. Tüm dünyada gelişim gösteren liman kentleri faaliyetleri sonunda İstanbul'da da bir canlanma görülmeye başlanmıştır. Bu anlamda eski işlevini yitirmiş olan Galata limanını kent içerisinde oluşundan ve tarihi dokuya sahip eşsiz bir alan sunması nedeniyle önceki örneklerde olduğu gibi “yolcu limanı/cruise port*” işlevinin yüklendiği yenileme projesi gündeme gelmiştir.

Bu projede emsallerinden örnek alınarak (örn: Sdney, Rotterdam, Londra v.b.) limanın işlevlerine, ait olduğu toprakların geleneksel özelliklerini kaybetmeden modern fonksiyonlar yüklemek amaçlanmaktadır. 2003 yılında tasarımı biten proje henüz hayata geçirilmemiştir. Projenin ana ilkelerine bakıldığında şu an işlevsellikleri ile göz önünde olan dünyada sayılı limanların ana planlama ilkelerine göre belirlendiği ve İstanbul kriterlerine uygulandığı görülmektedir

Dünyadaki büyük “cruise liman” ları saip oldukları sorunlara yönelik çözümler getiren projeler üretilerek oluşturulmuştur. Bu duruma benzer olarak İstanbul kenti için Galata Pot projesi de İstanbul özeline ve sorunlarına yönelik olarak düzenlenmiştir(Yapı Dergisi).

* cruise port: daha çok turizm amacıyla işlev gören, konteynır ve yük gemilerinin daha farklı bölgelere kaydırılmış limanlardır.

6.4. İstanbul ve Diğer Liman Kentlerinin Karşılaştırılması

Bu bölüme kadar değinilen konulara bakıldığında, kıyı kentlerinin tarihsel süreçleri, yerleşim şekilleri ve yoğunlukları, kentleşme sürecinde kıyı kentlerinin yeri, ekolojik değişimlerin kıyı kentlerinin nasıl etkilediği, kıyı kentlerinde kentsel açık alanlar ve bu alanlarının bitkilendirilmesinde dikkat edilecek noktalar, kıyı kentlerinin yeniden gelişim süreçlerinde tekrar canlanması için yapılanlardır. Son olarak İstanbul kentinin tarihten günümüze gösterdiği gelişim ve kıyı kentlerinin yeniden gelişimi sürecinde durduğu noktaya değinilmiştir.

İstanbul gibi su ile yakından ilişkili kentlerde kıyı alanlarının doğru şekilde planlanması, ekonomik, kültürel ve sosyal anlamda kente kimlik kazandırmak ve uluslararası pazarda rekabet gücünü arttırmak açısından oldukça önemlidir. Ancak İstanbul kenti diğer kıyı kentlerine göre oldukça geride kalmış, su ile ilişkisini yineden kazanma aşamasında kendini uzun süre geri planda tutmuştur.

İkinci dünya savaşı ile birlikte tüm dünyada görülen ekonomik kriz liman kentlerini de etkilemiştir. Özellikle liman işlevlerinin artık eskisi kadar yoğun olmaması bu kentleri ekonomik anlamda dar boğaza sokmuştur. Bu kötü durumdan tüm dünyadaki kıyı kentleri gibi İstanbul'da etkilenmiştir. Tersanelerin artık işlevlerini kaybetmeye başlaması sadece bakım/onarım anlamında çalışması ve yeni gemilerin yapımının , liman ticaretinin ve kıyı alanlarda var olan iskanın azalması işsizliğin artmasına neden olmuştur. Bu alanların ekonomik anlamda fakirleşmesi, kültürel ve sosyal anlamda da düşmeye neden olmuştur.

Bu gelişimler sürecinde 1980 yılında Londra'da "Kıyı alanlarını geliştirme derneği" (LDDC)* kurulmuştur. İlk olarak Londra'da ortaya çıkan bu kuruluş ile kıyı kentlerinin yeniden gelişim süreci ile birlikte ekonomik anlamda da gelişmeler başlamıştır. Dünyanın en büyük liman kenti olan Londra'yı diğer kıyı kentleri izlemiştir.

Aşağıda bu liman kentlerinin projeleri ile İstanbul kentini için hazırlanan liman projelerinin karşılaştırılması yapılmaktadır.

* LDDC: London Docklands Development Corporation



13

Şekil 6.3 Projelendirme sırasında bir görünüş

http://www.city.toronto.on.ca/waterfront/fung_report.htm

Toronto limanın gelişimine baktığımızda projenin ana ilkelerini şu şekilde belirtilebiliriz.

- 1-En yüksek düzeyde kültür bölgesi oluşturmak,
- 2-Kent kıyı alanının doğal ve kültürel değerlerini korumak ve arttırmak,
- 3-Tüm kıyı alanı boyunca güçlü görsel kimlik kazandırabilmek,
- 4-Kıyı alanlarında kültürel aktiviteleri ve kamusal alanları arttırmak ve geliştirmek



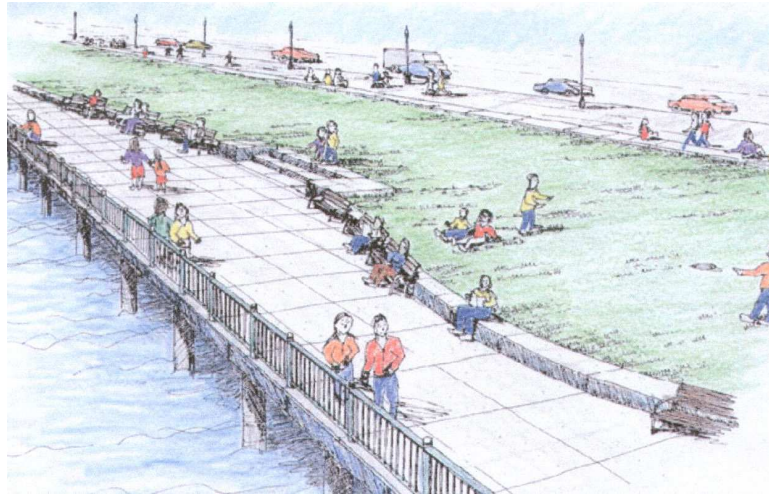
Şekil 6.4. Limanın
Peyzaj
Düzenlemesinin Kuş
Bakışı Görünümü

Şekil 6.4.'de Toronto liman alanında bir bölümünün kuşbakışı resmine bakıldığında meydanların, rekreasyon alanlarının, caddelerin, v.b. alanların bitkilendirilmesinde rol alan belirli kriterlerin de ön plana çıktığı fark edilmektedir. Caddelerde yol boyunca ağaçların sıralı olarak kullanımları, yapı elemanları arasında sınırlayıcı ve belirleyici olarak bitkisel elemanların faydalanılması yada açık alanlarda gölgelik mekanların grup bitkileriyle oluşturulması kullanılan bitkilendirme kriterlerinden bazıları olarak karşımıza çıkmaktadır.

❖ **San Fransisco Liman Projesi:**



Şekil 6.5. Liman Projesinde Bir Rıhtımdan Görünüş



Şekil 6.6. Kıyı açık alanının taslağından görünüş. Cadde ve kıyının birleşme noktası. Oturma, dinlenme ve seyretme mekanlarının oluşturulması.



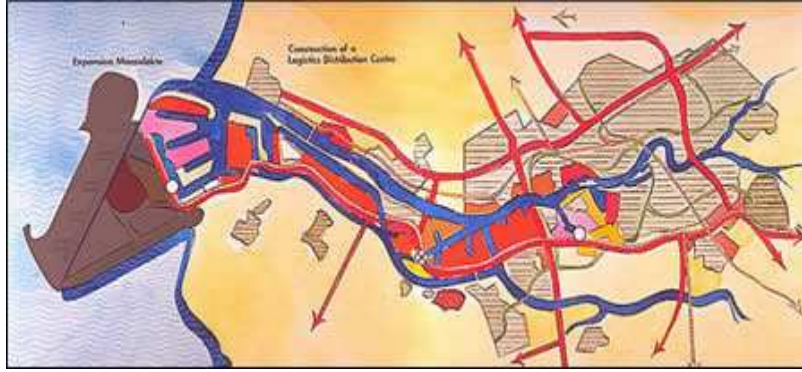
Şekil 6.7. Limanda bulunan turistler için yeme-içme gibi ihtiyaçların ve dinlenme yerlerinin bulunduğu açık alanlar

Fransisco Liman projesini incelediğimizde yine kıyı boyunca aktivitelerin devamlılığı sağlanarak kıyı alanına kimlik kazandırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca kıyı alanları rıhtımlarla bölerek her birine farklı işlevlerin yüklendiği görülmektedir (Crusise limanı, Yük limanı, ülke içi ve kent içi dolaşım ağının olduğu rıhtımlar gibi). Kıyı bölgelerinde fırsat alanları denilen iş sahaları yaratılarak kıyı bölgesinin ve halkının gelişimine sağlanma yoluna gidilmiştir. Bunun yanı sıra kent halkını kıyı bölgesinden yararlanabilmesi için kentsel açık alanlar ve parkların yapıldığı alanlar, turistler için konaklama alanları, konferanslar, törenler v.b. faaliyetlerin olduğu mekanlar, lokantalar, alışveriş merkezlerinin varlığını görmekteyiz. Tüm bunlar kıyı alanına hareket ve çekicilik kazandıran işlevler olarak karşımıza çıkmaktadır. Liman düzenlemesinin iklimsel faktörlerin etkisini görmekteyiz. Tropikal bitkilerin kullanımının daha yoğun olduğu görülmektedir. Şekil 6.6. da görülen taslakta deniz kenarında oluşturulan rekreasyon alanının çim olarak düzenlenmiştir. Böylelikle manzaranın seyredilmesi ve yürüyüş için alan yaratılmıştır. Şekil 6.8'da yolcu terminal önünde belirleyici ve vurgu amacıyla kullanılan bitki elemanlarını görmekteyiz böylelikle terminal giriş ve çıkış yönlerinin belirlenmesi ve yolcuların yönelmesini sağlamak amaçlanmıştır.

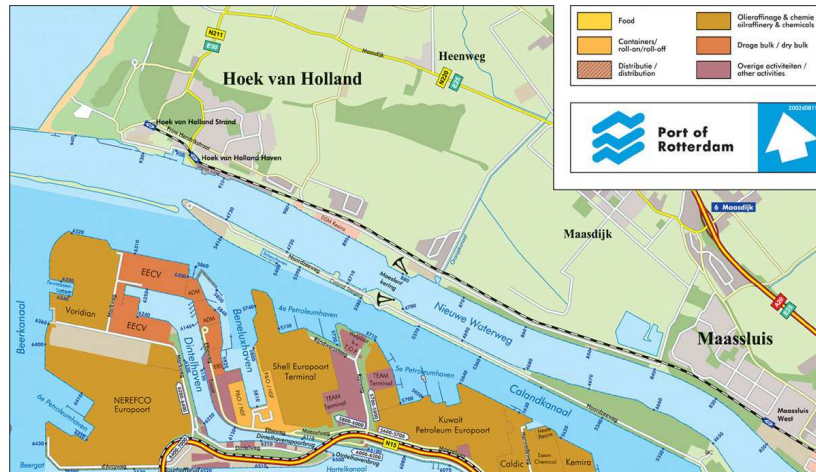


Şekil 6.8. Yolcu gemilerinin yanaştığı terminalin taslağı. Yoğun yaya trafiği için terminalin önünde geniş bir cadde ve alan bırakılmıştır.

❖ **Rotterdam Limanı:**



Şekil 6.9. Rotterdam limanın 2020 ye kadar bitirilmesi düşünülen projesi.



Şekil 6.10. Rotterdam limanın şu anki mevcut planı

<http://www.portofrotterdam.com/organizations/UK/Themes/PortVision2020/Index.asp>

Rotterdam limanının 2020 yılına kadar bitirilmesi düşünölen projenin 3 anahtar kriteri vardır. (Şekil 6.8)

- 1- Kentin uluslararası liman rekabetini güçlendirmek ve endüstriyel tesislerini arttırmak
- 2- Kentin ve bölgenin ekonomik yapısını güçlendirilmesine yardım etmek
- 3- Kentte daha iyi yerleşim alanları ve yaşanılabilir çevre yaratmaya yardım etmek

Bu 3 ana fikrin altında liman alanı için alınan önemli kararlara baktığımızda,

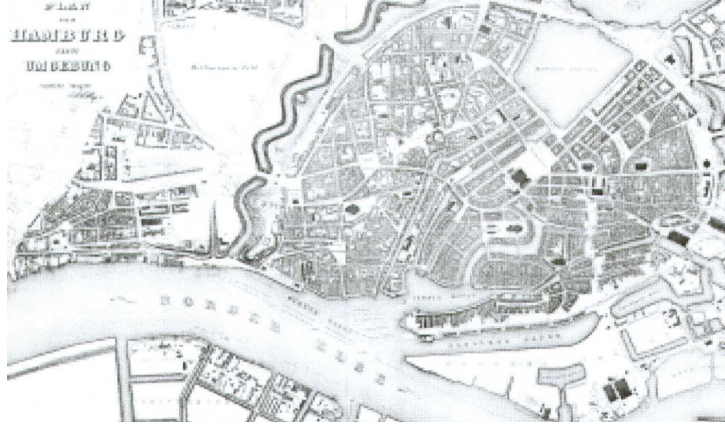
- 1- Limanı denizin içine uzatarak inşa etmek ve daha büyük gemilerin yanaşmasına olanak sağlayabilmek,
- 2- Liman ulaşılabilirliğini raylı sistemler, kara yolları, kanallar ile arttırmak ve geliştirmek,
- 3- Liman bölümleri için çözüm getiren tasarımlar yaratmak, endüstri, yerleşim, rekreasyonel alanlarını nehrin iki yakasına da eşit olarak yaymaya çalışmak,

Bu amaçlar doğrultusunda Rotterdam limanı gelişimi hale sürdürmektedir. Limanın bitkilendirmesinde bölgenin iklimsel özellikleri dikkate alınarak, vurgulayıcı ve yönlendirici olarak kullanım amaçlanmıştır. Bitki elemanlarının açık alanlarda gölge amacıyla ve sınır belirleyici olarak kullanıldığı görölmektedir.

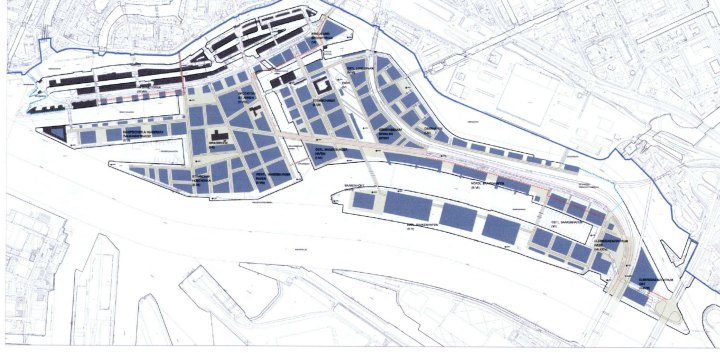
❖ **Hamburg HafenCity Limanı,**



Şekil 6.11.Limanın Kuşbakışı görünüşü



Şekil 6.12. Limanın Eski Görünüşü



Şekil 6.13. Liman Projesi

Şekiller http://www.hafencity.com/html/info_uk.html

Limn projesine bakıldığında kentte ve bölgede ekonomik anlamada gelişim sağlanmasına yardımcı olacak, var olan sorunlar için çözüm getirecek yeniden düzenlenmeler hedeflendiği görülmektedir. Limn projesinde üzerinde durulan önemli konuları şu şekilde sıralayabiliriz.

- 1- Ulaşım ağı: Limn bölgesine ve iç taraflara ulaşımın kolaylıkla sağlanabilir olması ile, kara ile kıyı arasındaki ilişkiyi güçlendirmek,
- 2- Ekolojik açıdan kara, su ve yeşil alanların korunmasını ve geliştirilmesini sağlamak,
- 3- Kentin tarihsel dokusunu ve kültürünü bozmadan koruyup geliştirecek tasarımlar üretmek,

- 4- Kirlenme sorunlarına önlem getirici ve ortadan kaldıracı tasarımlara önem vermek,



Şekil 6.14. Liman Projesi Maketi

Şekiller http://www.hafencity.com/html/info_uk.html

Liman projesinin maketini incelendiğinde daha çok açık alan tasarımların alçak boylu bitkilendirmenin seçildiği ve çim alanların oluşturduğu düz alanların çokluğu görülmektedir. Manzaranın seyir etkisinin kaybolmaması için alçak boylu bitkisel elemanlar tercih edilmiştir. Bunun yanında liman projesinde diğerlerinden farklı olarak çatı bahçelerinin sıkça uygulandığını binaların üst katlarında çalışanlar için açık alanlar oluşturma yoluna gidildiği görülmektedir.

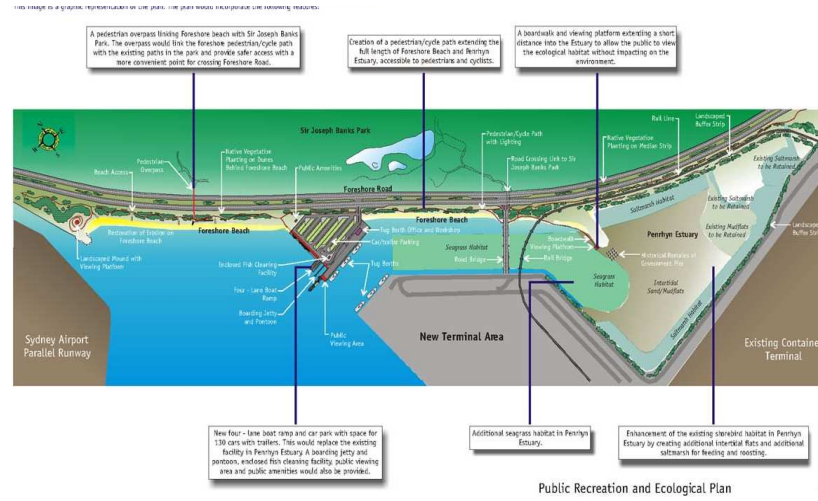
❖ **Sydney Liman Projesi:**



Şekil 6.15. Kuşbakışı Görünüş



Şekil 6.16 Liman haritası



Şekil 6.17. Limanın kültürel, rekreasyonel, yeme-içme, dinlenme v.b. alanları gösterdiği harita

Şekiller: <http://www.sydneyports.com.au/botany/main.asp?pageid=235>

Sydney limanı 1995 yılında bitmiştir. Sydney’ın olimpiyat için düzenlenen yeni kent kimliği altında kıyı alanına da düzenlemeler getirilmiştir. Bu kapsamda liman alanının geliştirilmesinde dikkate alınan konuları aşağıdaki gibi özetlenebilir.

- 1- Limanın tüm rıhtım ve bölgeleri ile kentin iç bölgelerine olan ulaşım ağını düzenleyerek ulaşım kolaylığı sağlamak,
- 2- Ticaret aktivitelerini arttırarak kıyı alanı boyunca yaymak,
- 3- Kültür alanlarını, rekreasyonel alanları, dinlenme alanlarını, eğlence alanlarını, konaklama alanlarını düzenlemek ve kıyı boyunca yaymak,

- 4- Yolcu yükünü karşılayacak gemi ulaşım ağı sağlamak ve acil durumlarda hızlı cevap verebilecek kapasiteye ulaştırmak,
- 5- Liman yük boşaltımının da güvenli ve hızlı bir şekilde yapılmasını sağlamak
- 6- Deniz truzimi için ayrılan alanların uluslararası rekabet gücünü arttırmak,
- 7- Kıyı bölgesinde devamlı canlı ve akıcı bir hareket sağlayarak, limanın işlevini ve çekiciliğini arttırmak

Liman projesinde bitkilendirmenin iklimsel faktörlerin dikkate alınmasıyla yapıldığı görülmektedir. Sydney liman projesi genelde sahil bölgesinde genellikle alçak oylu bitkilendirme tercih edildiği görülmektedir. Daha çok arka kısımlarda yüksek boylu ağaçların kullanıldığı görülmektedir. Böylelikle ön tarafta bulunan manzaranın net algılanması sağlanmıştır. Arka alanlarda görülen yüksel boylu bitkilendirme ile fon, belirleyici, vurgu amaçlı kullanımların ortaya çıktığı görülmektedir.

❖ **Londra Canary Wharf**

İlk kıyı bölgesini gelişiminin başladığı kent olan Londra şu an dünyanın en büyük liman kenti olma özelliğini de korumaktadır. İlk gelişimine 1980 yılında LDDC'nin kurulması ile başlayan liman kenti ticari anlamda da dünyanın en önemli alanı olarak sınıflandırılmaktadır. Liman gelişiminde ilk başladığı yıllarda ekonomik anlamda çöküşte olan kent için ilk düşünülen ve ön planda tutulan nokta kentin ekonomik olarak gelişmesiydi. Bu yüzden Londra kıyı alanı ticari anlamda gelişmeye başlamış iş alanlarının yaratılması ile birlikte kentin ekonomik durumu yükselmiştir. Daha sonra kentsel açık alanları, lokantalar, alışveriş merkezleri, kültür ve sanat mekanları ile kıyı alanlarını gelişimi hızla devam etmiştir.



Şekil 6.18 1970'lerde limanda görünüş



Şekil 6.18. 1920'lerde limandan görünüş limandan görünüş



Şekil 6.20. 1987 yılı



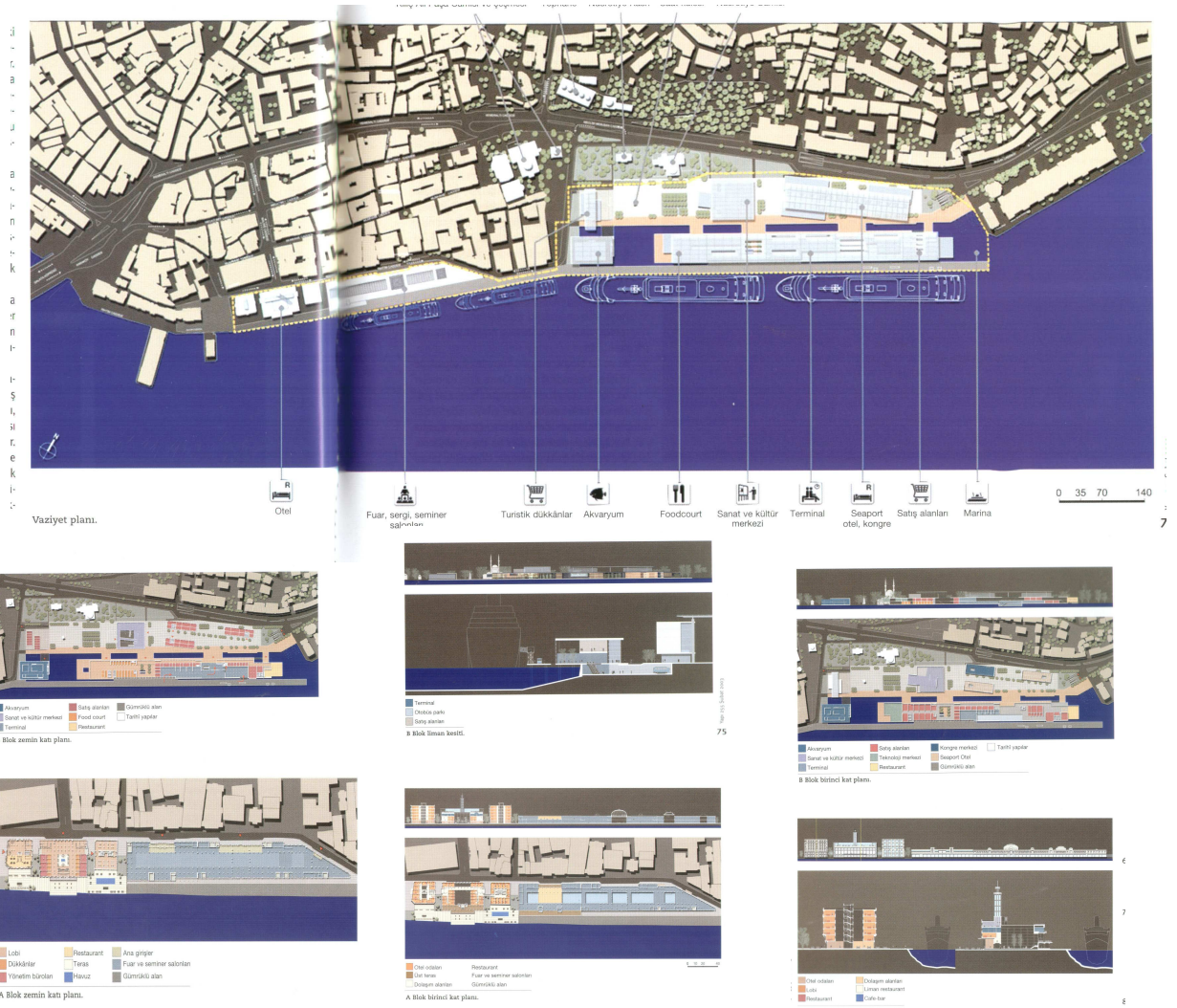
Şekil 6.21. 40 1992 yılı

Şekiller: <http://www.canarywharf.com/mainFrm1.asp?strSelectedArea=History>

Londra limanında yapısal elemanların ağırlığı hissedilmektedir. Buna rağmen yapılar arasında kalan bölgelerde, sahil boyunca, meydan ve caddelerde bitkilendirmenin özenle yapıldığını görmekteyiz. İş merkezi olarak ön plana çıkan ve hareketin yoğun olduğu alan insanların dinlenmesi, öğle araları yada hafta sonlarını geçirebilecekleri ara mekanlar yaratılmasına dikkat edilmiştir. Yağışlı ve kapalı iklimi göz önüne alınarak daha çok soğuğa dayanıklı ve herdem yeşil türlerin tercih edildiği bitkilendirme de doğal peyzaj yaratılmaya çalışılmıştır. Böylelikle bölgenin tabii dokusu bozulmadan yapısal alanlar ile yeşil alanlar arasında dengenin kurulması amaçlanmış olduğu söylenebilir.

Galata Port Projesi

İstanbul kenti için hazırlanan Galata Port projesinde de yukarıda saydığımız tüm bu kriterlerin temel alındığını görmekteyiz. Aşağıda projeden alınan resimler incelendiğinde dikkate alınan tasarım faktörleri de görülmektedir. Liman alanının bitkilendirmesine de baktığımızda ise projenin planlama kararlarında bahsedildiği ekolojik dengenin sağlanması ve rekreasyon alanlarının oluşturulması kapsamında değinildiği görülmektedir. Ancak alanın Şekil 6.23 ve 6.24 projelendirilmiş olan haline ve şua anki durumunu gösteren kuşbakışı fotoğraflara bakıldığında bitkilendirme anlamında çok fazla bir şey yapılmadığı daha çok alanın mevcut bitkilendirmesinin korunması yoluna gidildiği söylenebilir. Oysaki diğer liman projelerini incelediğimizde deniz ile kara arasında liman bölgesinde çim alanların yad alçak oylu bitkilendirmenin yapıldığı böylelikle kıyı alan kullanımının en yüksek seviyeye çıkarılması amaçlandığı görülmektedir.

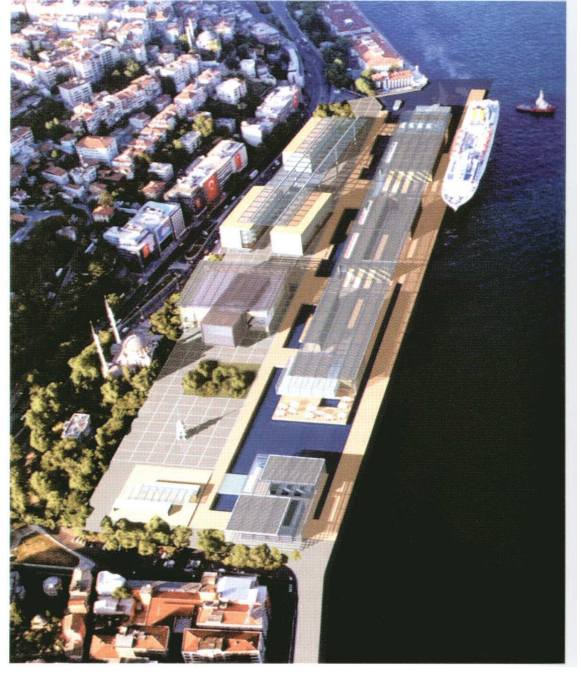


Şekil 6.22 Galata Port Liman Projesinde İşlevlerin yüklendiği alanların gösterildiği projeler, Yapı Dergisi

Yukarıda proje alanlarına bakıldığında mevcut artdepoların kullanım şekillerinin değiştirildiği yada yenilendiği görülmektedir. Ancak bitkilendirme ile ilgili çok fazla detayın gözükmemektedir. Buna rağmen projenin ana fikrinden yola çıkarak yol aksları boyunca boylu ve herdem yeşil türlerin tercihi ile alle grubu yaratılması düşünüldüğü görülmektedir.



Şekil 6.23. Alanın Şimdiki Halinden Bir Görünüş



Şekil 6.24. Projelendirilmiş Hali

Galata limanına yeni bir öneri getiren bu projede, otellerin, fuar,sergi,seminer alanlarının bulunduğu sanat ve kültür merkezleri, alışveriş merkezleri, terminaller, marinalar v.b. gibi bir çok işlevler yüklenerek canlılık ve hareket kazanılmaya çalışıldığı görülebilir.

Tüm bu liman kentlerinin gelişimleri ve gelişim süreçlerinde dikkate aldıkları kriterleri derleyecek olarak aşağıdaki gibi sıralama yapabiliriz.

- 1- Ekolojik gelişime ve çevreye duyarlı tasarım,
- 2- Bölgenin tarihi dokusunu koruyan tasarımlar
- 3- Kentte ekonomik anlamda güç katacak ve kenti uluslar arası platforma taşıyacak yatırımlar sağlayan tasarımlar
- 4- Kente gelen turistlerin kentle ilk temas noktaları olmalarından dolayı kenti yaşatan ve en iyi şekilde tanıtan tasarımlar

5- Kent halkının denizle olan ilişkisini düzenleyici ve arttırıcı tasarımlar

6- Kentte yeni bir kimlik ve baskınlık sağlayacak kente özelliğini verebilecek tasarımlar

7- Limanını sadece kıyı alanında sınırlı kalmaması ve kentin iç tarafına doğru etkileşimini arttıran tasarımlar (Lokanta, Eğlence, Rekreasyon gibi etkileşim alanları yüksek faaliyetler)

8- Kültür- Sanat- Teknoloji gibi kendine özgü nitelikleri ortaya çıkartan tasarımlar

9- Kentte yeni istihdam sahaları açarak ekonomiyi canlandıracak özellikler (bürolar, ticaret merkezleri, perakende satış yerleri .v.b.)

10- Bölgeye gece- gündüz hareket getirerek dinamizmi arttırıcı, yoğunluğu koruyan tasarımlar

İstanbul kentinin deniz ile olan bağlantısı, sınırları ile paralel olarak ilerlemektedir. Bu yüzden ki İstanbul kentinin kıyı açık alanlarını sadece Galata Limanı ile sınırlandırmak mümkün değildir. İstanbul'un en önemli kıyı açık alanını Boğaz ve Haliç oluşturmaktadır diyebiliriz. Bu bölgelerin tarihine bakıldığında sahil sarayların, yalıların, ve eğlence yerlerinin gözde mekanları olduğu görülmektedir. İstanbul kentinin boğaz ve haliç kıyılarını incelediğimizde dolgu ile oluşturulan taşıt yolunun karşılıklı olarak ağaçlandırıldığı görülmektedir.



Şekil 6.25. Üsküdar sahilinden bir görünüş
Arslan,Deniz



Şekil 6.26. Sahilden bir görünüş
Arslan,Deniz

Kentin eski dokusuna ve bitkilendirmesine baktığımızda genellikle yaprağını döken geniş, yuları dallanan ağaç türlerinin tercih edildiği görülmektedir. Boğazın karakteristik özelliği olarak alçak boylu ağaçların ön tarafta yüksek boylu ağaçların ise genellikle yapıların arkasında fon oluşturma amacıyla kullanıldığı görülmektedir. Şekil 6.27 Dolmabahçe Sarayının bitkilendirilmesinde bu özelliği görmekteyiz. ayrıca deniz tarafında ağaçların boylarının tedrici olarak değiştirilmesi ile ritim oluşturulduğu görülmektedir. Ancak son düzenlenen sahil parklarında bu özelliklerin yerini hafifi yoğunluklu yaprağını döken türler ile geniş dallanmaması ile dikkat çeken herdem yeşil fıstık çamlarının kullanıldığı görülmektedir.



Şekil 6.27. Dolmabahçe Sarayında Görünüş
Arslan,Deniz



Şekil 6.28. Balat Sahil Parkı
Arslan,Deniz

Şekil 6. 28’de yukarıda anlatılan yeni tür sahil parklarına bir örnek görmekteyiz. Daha çok gölgelik mekanlar yaratmak için kullanılmış bitki grupları oturma alanları ile desteklenmiş basit kullanımlı sahil parkları oluşturulmuştur.



Şekil 6.29. Kasımpaşa Sahil Parkı
Arslan,Deniz

Şekil 6.29’da görülen Kasımpaşa sahil parkında ise daha kapsamlı bir park alanı görülmektedir. Bu parka çocuk oyun alanları ile yüklenen değişik işlevler kullanıcı profilini ve tercihini de etkilemektedir. Ayrıca parkın deniz kısmının daha alçak boylu ağaçlar ile bitkilendirilmesi, parkın bölümlere ayrılarak rekreasyon alanları oluşturulduğu (piknik, oturma , gezinti alanları, v.b.) görülmektedir.

7.SONUÇ

Su ile ilişkili olan kara parçaları daima yerleşim yeri olarak ötekilerden daha çekici ve elverişli konumda olmuşlardır. Ayrıca su ile bir şekilde ilişkili olan bu kara alanlarının tarihte her zaman ilklere sahne olduğunu görmektetiz. Örnek olarak ilk kent olarak kurulan İndülüs'ün nehir ile bağlantısı, medeniyetler beğışı olarak adlandırılan Mezopotamya'nın iki nehir arasında kalan verimli bir ova olması, yada doğal limanları ile ünlü Akdeniz ülkelerinin deniz ulaşımını başlatması ve yıllarca tek hakim olması gibi.

Kıyı kentlerinin su ile olan bağlantısı onları kendi benzerleri ile birbirine bağlayan görünmez bir ağ oluşturmalarına neden olmuştur. Bu özellik sayesinde dünya ile ilişkili, dışa açılımlı, ortak pazarlara sahip kentlerin ortaya çıktığını görmekteyiz.

Diğer bir yandan bakıldığında ise bu dışa açılım ve ötekiler ile etkileşimin, dünyada oluşan olumlu yada olumsuz tüm gelişmelerin en kısa ve etkili biçimde kıyı kentleri üzerinde tesir etmesine neden olduğu söylenebilir. Bu yüzden kıyı kentlerinin tarihi gelişimlerine baktığımızda sürekli bir dalgalanma ve iniş çıkışlar karşımıza çıkmaktadır. Ortaçağ'a kadar zenginliklerini ve güçlerini sürdüren kıyı kentleri yasaklamalardan ve ekonomik buhranlardan en çabuk etkilenen bölgeler olmuştur. Ortaçağın sonundan 18. yy sonlarına kadar olan süreçte yeniden canlanmayı ve hareketliliği tüm kıyı kentlerinin tarihinde okumaktayız. Özellikle I.Dünya Savaşı döneminde ekonomik dar boğaz ve tüm dünyanın içine düştüğü yokluktan kıyı kentleri de nasibini almıştır. Daha sonra endüstri devrimi ile birlikte seri üretime geçilmesi, hızlı yapılaşma kentlere olumlu olarak yansımış gibi gözüksede hızlı nüfus artışları ve yaşam standartında ki düşüşler kıyı kentlerini yeniden dar boğaza süreklemiştir.

İlk olarak Londra kentinde başlayan kıyı alanlarının yeniden gelişim projesi, tüm dünyayı etkileyen ekonomik krizden kurtulma yollarını aramak amacıyla ortaya çıkmıştır. Bunun yanında kıyı kentlerinin, dünya oluşan akımlardan etkilenmesinin en güzel örneklerinden birini bu kentte görmekteyiz. Öyleki, Amerika başlayan kentsel açık alanlar ve kentin yaşam refahını yükseltmek için kentte soluk alıcak mekanların eklenmesi, Londra liman projesinde de en önemli planlama kararlarından biri olmuştur.

İstanbul kentini incelediğimizde ise, “kıyı kentlerinin yeniden gelişimi” süreci içerisinde, gösterdiği değişimin yavaş olduğu söylenebilir. Kent tarihinde önemi bir yeri olan ve kenti dışa bağlayan liman eski canlılığını son yıllara yitirmiştir. Oysa ki İstanbul’un var olan liman özelliği, kendi gibi liman ülkelerinde bile ender sayılacak kadar el değmemiş ve doğal kalmıştır.

Kentin tarihine bakıldığında, sahip olduğu coğrafi ve siyasi konumu ile ev sahipliği yaptığı uygarlıklara zenginlik ve şöhret getirmiş olduğunu söylenebilir. Bu özelliğini çağlar boyu korumuş olan kentin, daha önceki bölümlerde değinilen çeşitli olumsuz koşulların etkisi ile bu gün olması gereken seviyenin çok altında kaldığı görülebilir.

XV. yy da Londra limanı ile eş değer olan Galata limanı, tıpkı rakibi gibi aktif ticaretin yapıldığı kenti uluslararası anlamda dışarıya taşıyan ve ona ekonomik açıdan güç katan önemli bir mekandı. 20.yy başlarında tüm liman kentlerinin girdiği olumsuz koşullardan İstanbul kenti de aynı hızla etkilenmiştir, ancak 20. yy ortalarına doğru başlayan yeniden gelişim akımına aynı hızla cevap verememiştir.

İstanbul’da yeniden gelişim çalışmalarına son yıllarda başlandığı söylenebilir. Bu çalışmaların kapsamında, kentin tarihi dokusunu kaybetmeden kenti uluslararası düzeyde rekabet edecek niteliklere getirme amaçlanmaktadır. Tüm bu çalışmaların, kentin yaşam koşullarını yükseltmek, ekonomik, kültürel ve sosyal anlamda kaynaklarını arttırmak ilkeleri hedeflenerek yapıldığında en doğru sonuca ulaşılacağını söyleyebiliriz. Bu anlamda kent için geliştirilen Liman Projesi, kentin ekonomik anlamda kazanç kapısı olması, kentte yaşayan halkın rekreasyonel ve kültürel ihtiyaçlarını karşılayabileceği, kenti dış dünyaya en iyi şekilde tanıtılabileceği, kentin kimliğini yansıtabilecek, kente çeşitli iş olanakları sağlayabilecek ölçüde olduğunda, uluslararası rekabet gücü bulabilecektir.

Tasarımı bitmiş olan projenin planlama kararlarına baktığımızda, hedef alınan sorunlar ve çözümlerinin yurt dışı örnekleriyle benzeştiği söylenebilmektedir. Kıyı kentlerinin birbirleri ile olan benzerliğini basit olarak, su ile karanın ilişkisinin kentin ekonomik, sosyal ve kültürel yapısını aynı doğrultuda etkilemesinden dolayı olduğunu söyleyebiliriz. Yukarıdaki kıyı kent örneklerinde gördüğümüz ortak payda altında toplanan sorunlar ve çözümler bu ortak benzerlikten dolayı olmaktadır.

Ancak bunun yanında kıyı kentleri kara kentlerinden çok daha fazla kendi içinde farklılık gösterim eğilimindedirler. Bu farklılıklar, suyun kara ile birleşmesi, coğrafi özellikleri, kentin tarihi mirası onların kendi içinde özel kimlikler kazanmasına, birbirlerinden ayrılmasından meydana gelir. İşte bu noktada yapılan projelerin ortak çözümler getirdikten sonra kentin özeline inilerek kente uygun, kenti anlatan tasarımlar ortaya koyması gerekmektedir.

Dünyada geliştirilen tüm liman projelerine baktığımızda doğal peyzajı koruma ve geliştirme ilkelerinin önemini görmekteyiz. İstanbul kenti bu açıdan da diğerlerinden oldukça şanslı olmasına rağmen bu özelliğini korumak yerine sürekli tahrip etmeye gitmektedir. İstanbul kentinin doğal Boğaz peyzajı, yer yüzünde sadece Marmara ve İstanbulda bulunan sayısız endemik bitki türü, ve kentin inişli çıkışlı toğğrafyası sayesinde oluşan doğal bakı alanları kentin eşsiz zenginliklerinden sadece bir kaç tanesi olarak sayılabilmektedir. Kent tarihinde bu özelliğinden oldukça fazla yararlanmış kıyının hemen önde alçak boylu bitkilendirme, yapı alanları ve yüksek boylu bitkilendirme ile eşsiz İstanbul boğaz silüetininde oluşmasını sağlamıştır. Ancak son yıllarda kıyı alanlarının taşıt trafi için doldurulması ve karayolu olarak tahsis edilmesi, bir çok binanın, surun yada yeşil alanın özelliğini yitirmesine neden olduğunu söylenebilir.

Galata Port projesinde de bu ortak paydaların ışığı altında İstanbul kentinin özel yapısı, tarihi özelliği, kent insanının yaşayış stili dikkate alınarak kendine özgü, İstanbul'u ve İstanbulluyu anlatan tasarımları hedeflenmesi ile en başarılı sonucu doğuracağı düşünülebilir.

Bunun için kentin iyi okunması gerekir. Kenti okurken bizi en doğru sonuca ulaştıracak unsurlar hiç kuşkusuz kentsel mekanlardır. Kentsel mekanlar olarak adlandırdığımızda açık alanlar, kentsel dış mekanlar, kentsel açık alanlar terimleri karşımıza çıkmaktadır. Tüm bunların bileşkesi ile kentsel mekanları ortaya çıkar. Kentsel mekanlar kentin tüm yaşamının ve karakterinin yansıdığı ayna noktalarıdır. Kent hakkında bilgiyi en doğru veren alanlardır. Bu tür mekanların tasarımlarını yaparken tüm unsurların dikkate alınması, kentte yaşayan halkın ihtiyaçları, kentin coğrafi ve fiziki özelliklerinin getirisi, dikkate alınarak yapılması gerekmektedir. Bu yüzden ki tasarımlarında onlara yüklenen işlevler ve görevler kentin kimliğine uygun ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte olması gerektiği söylenebilir.

KAYNAKÇA

Ağat, N., 1963. Boğaziçinin Turistlik Etkisi Yayınlanmamış Doktora Tezi İTÜ İstanbul

Akesen, A., 1998. Rekreasyon Planlaması ders notları İÜ. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarşığı bölümü İstanbul

Amidon, J., 2001. Radical Landscapes reinventing Out Door Space, Thames & Hudson Ltd. London

Aque, M., 1997. Yer olmayanlar Türkçesi Turhan Ilgaz Kesit Yayıncılık

Arslan, D., 2005. Bitkilerin Mimari Dili Mimarist Dergisi Sayı:16 S 85-92

Arslan, R., Unal, Y., Gül, A., Kılıç, A., Sönmez, Ö., 1992. Tuzla Kıyı Bandı Yapı Dergisi Sayı 131 S:69-74

Atasoy, A., 2002. Hasbahçe Osmanlı Kültüründe Bahçe ve Çiçek, Aygaz A.Ş., İstanbul

Aydoğan, K., 1982. Afrika Coğrafyası, A.Ü. Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi yayınları, 259 Coğrafya Araştırma Enstitüsü Yayınları No:18, Ankara.

Bender, R., 1993. Where the City Meets the Shore, in Waterfronts, A New Frontier for Cities on Water pp. 32-35 ed. Rinio Bruttomesso, Citta'd' Aqua Venice

Braunfels, W., 1998. Urban Design in Western Europe Regime and ARchitecture 900-1900 trans. Northcott KJ The Univ. of Chicogo Pres, Chicogo London

Brown., J., 2001. The Modern Garden Thames & Hodson Ltd. 181 A High Holborn, London.

Buttler G., 1959. Introduction to Community Recreation, Mc Gras Hill Company, London

Büyük Larousse, 1986 Gelgir Maddesi, Cilt: 9 S:4470

Clark, D., 1996. Urban World/ Global Cİty Routledge, London

- Darword, S.**, 1990. Design for Mountain Communities Van Nostrand Reinhold C. NY
- Ebersolt, J.**, 1996. Bizans İstanbulu ve Doğu Seyyahları Çev. İlhan Arda para Turizm ve Tic. İstanbul
- Erinç, S.**, 1973. Doğal Ortam ve Sonuçları İstanbul Boğazı ve Çevre Sorunları Sempozyumu 12-15 Kasım 1973, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, İstanbul
- Evyapan, G.**, 2000. Peyzaj Tasarımı Ders Notları, OTTU, Ankara
- Eyuçe, A.**, 2005. Kent Mekanları Mimarist Dergisi Sayı:15 s: 15-18, İstanbul, 2005
- Mariachiora P.**, 2001. Gardens of Florence and tuscany: a complete guide Florence, Giunti.
- Franchis M.**, 1987. Urban Open Space, Advances in Environment, Behavior and Design, Vol: 1 E. Zube and G. Moore (Eds) Plenum Pres.
- Francis, M., Carr, S., Rivlin, L.G., Stone, A.**, 1992. Public Urban Spaces, Cambridge Univ. Pres.
- Frey, Z.**, 2001. Defining the City in Handbook of Urban Studies, Sage Pub., London
Tousand Oaks, New Delhi
- Gissens, A.**, 2000. Çeviren Hüseyin Özel, Cemal Güzel Ankara, 2000
- Grant W. R.**, 1987. Landscape Graphics Whitney Library of Design, NY.
- Guggenhemer, C.E.**, 1969. Planning for Parks and Recreation Needs in Urban Area, NY
- Hall, P.**, 1993. Forces Shopin Urban Europe in Studies Vol: 30 no:6 883-898
- Hortshorn, T.A.**, 1992. Interpreting City An Urban Geograhly John Wiley&Sons NY.
- Hoyle B., Pinder D.**, 1992. Cities abd the Sea Change and Development in Comtemparay Eurpe in Eroupen Port Cities in Transition, Belhaven Pres. London.

- Hudson, B.**, 1996. Cities on the Shore, the Urban Littoral Frontier, Pinter, London NY.
- İzgi, U.**, 1999. Mimarlıkta Süreç Kavramlar-İlişkilerYapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Kiley, D.**, 2000. In His Own Worlds. American's Master Landscape Architect Thames&Hudson, London
- Knox, P.L.**, 1995. World cities in a world- system eds. Knox P.L& Taylor Cambridge Uvi. Pres., Cambridge
- Kuban, D.**, 1993. Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine İstanbul Sayı: 4 İstanbul
- Leatherman, S.**, 1996. US Cities Subject to Sea Level Rise in Aquopolis 1996/4 Marilia Ed. Venice 58-65
- Lynch, K.**, 1960. the Image of the City Cambridge the MIT Pres.
- Manduso, F.**, 1990. The Venetion Case, Marco Polo.
- Marsh, W.M.**, 1991. Landscape Planning John Wiley and Sons, N.Y
- Meijer, M.**, 1993. Growht and Decline of European Cities: Changing Possitions of Cities in Europe, Urban Studies vol. 30 no.6 981-990
- Meydan Larousse**, 1972. Algı Maddesi, Cilt: 1 S:277
- Meydan Larousse**,1972. Kent Maddesi Cilt 7 S:174
- Meydan Larousse**, 1972. Kıyı Maddesi Cilt:7 S:227
- Meyer, H.**, 1999. City and Prot International Book Rotterdam, Oxford Brooks Univ., Design Criteries of Urban Design Studies, The School of Arcitecture. (<http://www.rudi.net>)
- Ramonet, I.**, 1997. The Explosion of Megacities, London.
- Reekie, R.F.**, 1972. Design in the Built Environment, Edward Arland, London.

Sassen, S., 1994. *Cities in a World Economy*, Pine Forge Pres, Thousand Oakes, California.

Sezgin, B., 1996. *Taksim Maçka Yeşil Alanın Evrimi ve kullanım Açısından Dğerlendirilmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İTU Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tonton, B., 1996. *Açık Mekan Kullanımı ile Kullanıcı İsteklerinin İrdelenmesi*, Kuruçeşme Cemil Topuzlu Parkı Örneği Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi İ.T.U. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Unal, Y., 1997. *Üç Boyutlu Sanat Eserlerinin Kent Peyzajına Etkilerinin Taksim İstiklal Caddesi Üzernde Örneklerle İrdelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi İTU Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Vallega A., 1993. *Waterfront Revelopment A Centrel Objective for Castal Management*, *Waterfronts a New Urban Frotier for Cities on Woler Bruttomes so R.*, ed.) Centro İnternazionale Citta2 D'acque Venezia.

Webstars Ninth New Collegate Dictionary, 1983. "Identity"

Wiberg, U., 1993. "Medium sized Cities and Renewal Strategies" the Journal of the Regional Science Association International Papers

Yapı Dergisi Galata Port Projesi sayı: 255 s:72-78 Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul, 2003

Yıldızcı, A.C., 1982 *Kentsel Yeşil Alan Planlaması ve İstanbul Örneği*, Doçentlik Tezi İTU, İstanbul.

[http:// www.co.pima.az.us/cob/code](http://www.co.pima.az.us/cob/code) (Pima Country Code 1989 Pima Country Board of Supervisors Tucson Arizona)

<http://www.canarywharf.com/mainFrm1.asp?strSelectedArea=History>

<http://www.portofrotterdam.com/organizations/UK/Themes/PortVision2020/Index.asp>

http://www.hafencity.com/html/info_uk.html

<http://earth.jsc.nasa.gov/sseop/efs/land.htm>

<http://www.sydneyports.com.au/botany/main.asp?pageid=235>

<http://www.die.gov.tr/>

http://www.city.toronto.on.ca/waterfront/fung_report.htm

http://www.bhg.com/bhg/slideshow/slideShow.jhtml;jsessionid=HY4ICOUAF2YHZQFIBQSCBHQ?slideid=/templatedata/bhg/slideshow/data/TreeShapes_031105.xml&page=1&catref=cat1130002

<http://www.census.gov/population/www/documentation/twps0027.html#tabA>

Tablo1 – Soğuğa Dayanıklı Türler

| Tür adı | Tür adı |
|---------------------------------|-----------------------------|
| <i>Abies bornmülleriana</i> | <i>Quercus rubra</i> |
| <i>Chamaecyparis lawsoniana</i> | <i>Rhamnus alaternus</i> |
| <i>Picea orientalis</i> | <i>Robinia pseudoacacia</i> |
| <i>Pinus nigra</i> | <i>Salix spp.</i> |
| <i>Pinus silvestris</i> | <i>Spirea spp.</i> |
| <i>Thuja occidentalis</i> | <i>Symphoricarpos albus</i> |
| <i>Acer negunda</i> | <i>Syringa vulgaris</i> |
| <i>Acer pseudoplatanus</i> | <i>Tilia tomentosa</i> |
| <i>Aesculus hippocastanum</i> | <i>Ulmus campestris</i> |
| <i>Berberis spp</i> | <i>Vibirnum opulu</i> |
| <i>Betula alba</i> | <i>Quercus rabur</i> |
| <i>Cydonia japonica</i> | |
| <i>Crateagus oxycantha</i> | |
| <i>Eleagnus angustifolia</i> | |
| <i>Forsythia viridissima</i> | |
| <i>Franxinus exelsior</i> | |
| <i>Ginkgo biloba</i> | |
| <i>Lonicera nitida</i> | |
| <i>Philadelphus coronarius</i> | |

Tablo- 2 Rüzgara Dayanıklı Türler

| Tür Adı |
|-------------------------|
| Acer spp. |
| Catalpa bignonioides |
| Crataegus oxycantha |
| Cupressus macrocarpa |
| Eleagnus angustifolia |
| Gleditschia trşacanthas |
| Melia azedarach |
| Pinus nigra |
| Pinus pinarter |
| Populus spp. |
| Quercus ilex |
| Quercus rabur |
| Rhamnus alaternus |
| Robinia pseudoacacia |
| Salix spp. |
| Sophora japonica |
| Tamarix spp. |
| Ulmus campestris |

Tablo-3 Susuzluğa Dayanıklı Türler

| Tür Adı | Tür Adı |
|-------------------------|------------------------|
| Acacia cyanophilla | Pinus brutia |
| Acer pseudoplatanus | Pinus nigra |
| Albizzia julibrissin | Pinus pinaster |
| Berberis spp. | Pittosporum tobira |
| Betula alba | Polygonum |
| Casuarina equisetifolia | Populus alba |
| Catalpa bignonioides | Pyracantha |
| Cedrus spp. | Roinia pseudoacacia |
| Celtis australis | Rosmarinus officinalis |
| Cersis siliquastrum | Sophora japonica |
| Cotoneaster spp | Tamarix spp. |
| Cupressus macrocarpa | Ulmus |
| Cupressus sempervirens | Lagerstromeriia indica |
| Eleagnus angustifolia | Lavandula officinalis |
| Gleditsia triacanthas | Mahonia aquifolium |
| Hedera helix | Melia azedarach |
| Myrtus communis | Nerium oleander |

Tablo-4 Kireçli Topraklarda Yetişen türler

| Tür Adı | Tür Adı |
|---------------------------------|-------------------------------|
| <i>Accia cynophylla</i> | <i>Forsythia</i> spp. |
| <i>Acer negundo</i> | <i>Fraxinus</i> spp. |
| <i>Acer psedoplatonus</i> | <i>Ginkgo biloba</i> |
| <i>Aucuba japonica</i> | <i>Hibiscus syriacus</i> |
| <i>Buxus sempervirens</i> | <i>Juglans regia</i> |
| <i>Berberis</i> spp. | <i>Kerria japonica</i> |
| <i>Buddleida davidii</i> | <i>Ligustrum</i> spp. |
| <i>Cedrus libani</i> | <i>Mahonia aquifolium</i> |
| <i>Cercis siliquastrum</i> | <i>Philadelphus</i> spp. |
| <i>Chaenomeles japonica</i> | <i>Picea glauca</i> |
| <i>Chamaecyparis lawsoniana</i> | <i>Pinus brutia</i> |
| <i>Cornus mas</i> | <i>Pinus nigra</i> |
| <i>Cotoneaster</i> spp. | <i>Pinus pinea</i> |
| <i>Creteagus</i> spp. | <i>Populus</i> spp. |
| <i>Cupressus arizonica</i> | <i>Ptracantha coccinea</i> |
| <i>Cupressus macrocarpa</i> | <i>Quercus rubra</i> |
| <i>Cupressus sempervirens</i> | <i>Robinia</i> spp |
| <i>Eleagnus angustifolia</i> | <i>Romsarinus officinalis</i> |
| <i>Deutzia</i> spp. | <i>Sequoia sempervirens</i> |
| <i>Evonymus</i> spp. | <i>Spirea</i> spp. |

Tablo-5 Tuza Dayanıklı Ve Sahilde Yetişebilen Türler

| Tür Adı | Tür Adı |
|------------------------|------------------------|
| Acacia cyanophilla | Myrtus communis |
| Artemisi spp | Pinus brutia |
| Attriplex | Pinus nigra |
| Aucuba japonica | Pinus pnaster |
| Baccharis halimifolia | Pittosporum spp |
| Berberis thunbergii | Populus alba |
| Betula verrucosa | Quercus ilex |
| Beddleia spp | Rhamnus |
| Crateagus oxycantha | Robina pseudoacacia |
| Cataneaster spp. | Rosmarinus officinalis |
| Cupressus macrocarpa | Salix alba |
| Cupressus sempervirens | Salix babalonica |
| Eleagnus spp | Sambacus nigra |
| Evonymus japonica | Santolina spp. |
| Fraxinus spp | Spiraea spp. |
| Forsythia intermedia | Tamarix spp. |
| Gledtsia triaicanthos | Ulmus |
| Hibiscus syriacus | Viburnum spp. |
| Ligustrum spp | Wistaria spp |
| Mahonia aqufolium | Yucca spp. |

Tablo-6 Kirli Havaya Dayanıklı Olan Türler

| Tür Adı | Tür Adı |
|-------------------------|------------------------|
| Acacia cyanophylla | Hedera helix |
| Acer spp | Kerri japonica |
| Aesculus hippocatanum | Lavandula angustifolia |
| Aucuba japonica | Ligustrum spp |
| Berberis spp. | Lonicera spp |
| Beddlea spp | Magnolia spp |
| Buxus spp | Mahonia aquifolium |
| Casuarina equisetifolia | Nerium olaender |
| Catalpa bignonides | Philadelphus spp |
| Chaenomeles spp | Pinus nigra |
| Crateagus spp | Polygonum spp |
| Cornus spp | Pittosporum tobira |
| Cotoneaster spp | Pyracantha spp |
| Deutzia spp | Quercus spp |
| Eleagnus spp | Rhamnus spp |
| Evonymus spp | Robina spp |
| Forsythia spp | Salix spp |
| Fraxinus spp | Sambucus spp |
| Ginkgo biloba | Sophora japonica |
| Gleditsia triacanthos | Spiraea spp |
| Symphoricarpos spp | Ulmus spp |
| Syringa spp | Viburnum spp |
| Taxus spp | Tilia spp |

Tablo-7 Asit Topraklarda Yetişebilen Türler

| Tür Adı |
|---------------------|
| Abies spp |
| Berberis thunbergii |
| Betula spp |
| Cotoneaster |
| Hydranea spp |
| Magnolia spp |
| Picea spp |
| Rhamus |
| Salix spp |
| Tsuga spp |
| Viburnum spp |

Tablo-8 Rutubetli Ve Islak Topraklarda YetiŖen Türler

| Tür Adı |
|--------------------------|
| Abies spp |
| Betula pendula |
| Chamaecyparis lawsoniana |
| Fraxinus spp |
| Kerria japonica |
| Liquidambar orientalis |
| Phylladephus spp |
| Picea spp |
| Populus spp |
| Quercus rabur |
| Salix spp |
| Sambucus nigra |
| Thuja occidentalis |
| Viburnum opulus |

Tablo-9 Gölge Yarı Gölgede Yetişenler

| Tür Adı |
|------------------------|
| Abies bornmülleriana |
| Acacia cyanophylla |
| Acer negundo |
| Acer pseudoplatanus |
| Aesculus hippocastanum |
| Celtis australis |
| Cercis siliquastrum |
| Fraxinus excelsior |
| Pinus pinea |
| Ulmus campestris |

Aksoy Y., Arslan D., Yayınlanmamış Kitap Çalışması, 2001