

T.C.
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ÇANAKKALE KENT KIYISININ
KENTSEL PEYZAJ TASARIMI
AÇISINDAN İNCELENMESİ

Alper SAĞLIK

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Tezin Sunulduğu Tarih: 25 Ocak 2010

Tez Danışmanı:
Prof. Dr. Abdullah KELKİT

ÇANAKKALE

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

ALPER SAĞLIK tarafından PROF. DR. ABDULLAH KELKİT yönetiminde hazırlanan “ÇANAKKALE KENT KIYISININ KENTSEL PEYZAJ TASARIMI AÇISINDAN İNCELENMESİ” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Abdullah KELKİT

Yönetici

Yrd. Doç. Dr. Füsun ERDURAN

Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIRIM

Jüri Üyesi

Jüri Üyesi

Sıra No:.....

Tez Savunma Tarihi: 25/01/2010

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

Hazırlanan bu Yüksek Lisans Ç.O.M.Ü - BAP tarafından 2009/33 no'lu projeden desteklenmiştir.

İNTİHAL (AŞIRMA) BEYAN SAYFASI

Bu tezde görsel, işitsel ve yazılı biçimde sunulan tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uyularak tarafımdan elde edildiğini, tez içinde yer alan ancak bu çalışmaya özgü olmayan tüm sonuç ve bilgileri tezde kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

Alper SAĞLIK

TEŞEKKÜR

“Çanakkale Kent Kıyısının Kentsel Peyzaj Tasarımı Açısından İncelenmesi” konulu Yüksek Lisans tez çalışmamda beni yönlendiren ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen değerli hocam ve danışmanım Prof. Dr. Abdullah KELKİT’e, ayrıca her konuda yardımını esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Füsun ERDURAN’a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tüm çalışmalarım boyunca göstermiş oldukları sabır, destek ve yardımlarından dolayı babam Vedat SAĞLIK, annem Aysel SAĞLIK, kardeşim İlker SAĞLIK ve eşim Elif SAĞLIK’a özel teşekkür ve şükranlarımı sunarım.

Alper SAĞLIK

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
DKKÇ	Denizel Kıyı Kenar Çizgisi
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
KKKÇ	Karasal Kıyı Kenar Çizgisi
KKÇ	Kıyı Kenar Çizgisi

ÖZET

ÇANAKKALE KENT KIYISININ KENTSEL PEYZAJ TASARIMI AÇISINDAN İNCELENMESİ

Alper SAĞLIK

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Prof. Dr. Abdullah KELKİT

25.01.2010, 132

Toprak, hava, su ve bunlara bağlı bitki örtüsü ve faunayı barındıran kıyı bölgeleri, insan yerleşmeleri ile yıllar içinde değişimlere uğramış ancak bu değişimler belli bir plana göre olmadığı için; ekoloji, yerleşme, ticaret, endüstri, ulaşım ve rekreasyon açısından kıyı sorunlarına neden olmuştur.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkelerdeki kıyı sorunları önemli boyutlardadır. Ancak ülkemizde, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi kıyı koruma, kıyı canlandırma, kıyı geliştirme, kıyı dönüşüm ve kıyı yenileme ilkeleri yasal ve yönetsel bakımdan tam olarak oluşturulmamıştır. Bu yüzden kent kıyıları yoğun ve bilinçsiz kıyı kullanımları ile karşı karşıyadır.

Bu araştırmada, kıyıların yeniden tasarlanması sürecinde kıyı tasarım ilkeleri belirlenmiş, kıyı ile ilgili yeniden projelendirme çalışmalarına değinilmiştir. Kıyı ile ilgili kanun ve yönetmelikler incelenmiş ve yapılması gerekli değişiklikler üzerinde durulmuştur.

Çanakkale kenti Yeni ve Eski Kordon kıyı kesimi araştırma alanı olarak seçilmiştir. Araştırma alanının ve yakın çevresinin genel özellikleri ve kentsel kıyı tasarımda etkili olabilecek çevresel ve ekolojik değerler belirlenmiştir.

Yeni ve Eski Kordon kıyı kesiminin gelecekte yeniden tasarlanması sürecinde amaçların ve tasarım kararlarının neler olması ve nasıl uygulanması konuları incelenmiş, kıyısal alandaki sorunların çözümüne yönelik öneriler getirilmiştir.

Anahtar sözcükler: Çanakkale, Kıyı, Kıyısal Tasarım, Peyzaj

ABSTRACT

INVESTIGATION OF CANAKKALE CITY COASTLINE IN TERMS OF URBAN LANDSCAPE DESIGN

Alper SAĞLIK

Çanakkale Onsekiz Mart University

Graduate School of Science and Engineering

Chair for Landscape Architecture Thesis of Master of Science

Advisor: Prof. Dr. Abdullah KELKİT

25.01.2010, 132

Coastal regions, which harbor soil, air and water with related flora and fauna, have changed over the past years. However these unplanned changes have resulted in coastal problems in terms of ecology, settlement, trade, industry, transportation and recreation.

Coastal problems are to a significant extent in developing countries such as Turkey and developed countries. However, unlike developed countries, principles of coast protection, coastal reviving, coastal development, coastal transformation and renewing have not been formed on constitutional and administrative level in our country. Therefore coastlines of cities are facing intensive and unconscious uses.

In this study, the principles of coasts designing during the redesigning of the coast were defined and re-projecting studies on coasts were dealt with. Constitutions and legislations on coasts were examined and necessary amendments were discussed.

Coastline of the New and Old Cordon of Çanakkale city was chosen as the study area. General features of the study and surrounding area along with environmental and ecological values, which could be crucial in city coast designing, were determined.

Assessment on the aims and designing issues of the re-designing of the coastline of the New and Old Cordon and how these issues should be implemented in the future were made and suggestions on the problems of coastal area were proposed.

Keywords: Çanakkale, Coastal, Coastal Design, Landscape

İÇERİK

	Sayfa
TEZ SINAVI SONUÇ BELGESİ	ii
İNTİHAL (AŞIRMA) BEYAN SAYFASI	iii
TEŞEKKÜR	iv
SİMGELER VE KISALTMALAR	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
BÖLÜM 1 – GİRİŞ	1
BÖLÜM 2 - ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR	3
BÖLÜM 3 - KURAMSAL TEMELLER	8
3.1. Kıyılar ve Uygarlıklar	8
3.2. Kıyının Tanımı	9
3.2.1. Coğrafi veriler ışığında kıyı tanımı	12
3.2.2. Ekolojik veriler ışığında kıyı tanımı	13
3.2.3. Topografik veriler ışığında kıyı tanımı	14
3.2.4. Yasal veriler ışığında kıyı tanımı	15
3.3. Kıyının Kullanım Amaçları	15
3.3.1. Yerleşim	16
3.3.2. Turizm	18
3.3.3. Sosyo-kültür	20
3.3.4. Ulaşım	22
3.3.5. Rekreasyon	24
3.4. Kıyıların Turizm ve Rekreasyonel Amaçlı Yeniden Tasarlanması	33
3.4.1. Kıyılarının yeniden tasarlanmasının amaçları	34
3.4.2. Kıyılarının yeniden tasarlanması konuları	35
3.4.3. Kıyılarının yeniden tasarlanması organizasyonu	37
3.5. Kıyı Tasarım İlkeleri	38
3.5.1. Hedef belirlemek	38
3.5.2. Biçim	39
3.5.3. İşlev	39
3.5.4. Toplumun bilinçlendirilmesi	40
3.5.5. Finansal uygulanabilirlik	40

3.5.6. Yasal onaylamalar	41
3.5.7. Yapım teknikleri	41
3.6. Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması	54
BÖLÜM 4 - MATERYAL VE YÖNTEM	59
4.1. Materyal	59
4.2. Yöntem	60
BÖLÜM 5 - ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA	61
5.1. Çanakkale Kentinin Doğal Özellikleri	61
5.1.1. Coğrafik konum	61
5.1.2. İklim	62
5.1.3. Topografya	62
5.1.4. Jeoloji	63
5.1.5. Su kaynakları	64
5.1.6. Toprak	65
5.1.7. Bitki örtüsü	66
5.2. Çanakkale Kentinin Kültürel Özellikleri	67
5.2.1. Tarihsel gelişim	67
5.2.2. Nüfus ve demografik yapı	71
5.2.3. Ekonomik yapı	72
5.2.4. Kentsel gelişim ve imar durumu	73
5.2.5. Kentsel arazi kullanımı	79
5.3. Çanakkale Kent Kıyısının Tarihsel Gelişimi	80
5.4. Kent Kıyısının Mevcut Alan Kullanımı	87
5.5. Çanakkale Kenti Yeni ve Eski Kordon Kıyı Kesimi Peyzaj Tasarımının İrdelenmesi	98
BÖLÜM 6 - SONUÇ VE ÖNERİLER	116
KAYNAKLAR	125
Çizelgeler	I
Şekiller	II
Özgeçmiş	V

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Tarih boyunca su kenarları insanoğlunun yiyecek, yerleşme, çoğalma ve öğrenmeyi sağlayabildiği en ideal yaşam alanlarından biri olma görevini üstlenmiştir. Su, işlevsel açıdan sağladığı kolaylıklar yanında uygun iklimsel özellikler, manzara ve eğlenceli zaman geçirilebilecek alanlar da sunmaktadır. Bütün bunların dışında su, şüphesiz tüm canlı varlıkların yaşamlarını sürdürebilmeleri için temel bir ihtiyaçtır.

Su kenarları karayolu ile su yolu ulaşımının birleştiği noktada doğal bir ortamdan farklı fiziksel özelliklere sahip diğer bir (doğal) ortama geçiş mekânıdır. İnsan yerleşmeleri ve evrimi sürecinde suyun varlığı insanların suya dayalı bir kültürü oluşturmalarında önemli bir veridir. "Su, kentlerin kurulmasında coğrafya, savunma, ekonomi, teknoloji, ulaşım, sosyal ve kültürel yaşam, ekoloji gibi gelişme süreci dinamiklerinin şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin geliştiği ve bu işlevlere bağlı olarak zaman içinde kentin gelişimini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçası olmuştur" (Kılıç, 2001).

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz yaklaşık 8252 km'lik sahil şeridine sahip olup, su ve buna bağlı kıyı aktivitelerine imkân veren ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Kıyı mekanları, turizm ve rekreasyon amaçlı kullanıma imkan tanırken diğer yandan da kıyı kentinin çekiciliğinden kaynaklanan, göç ve artan nüfustan dolayı çeşitli problemlerle de karşı karşıya kalmıştır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye Dünya'nın nüfusu en hızlı artan ülkelerinden biri olmuştur (Anonim, 1997).

Türkiye'nin topraklarının büyük bölümü Asya kıtasında, bir bölümü de Avrupa kıtasında, illerinden sadece ikisi; İstanbul ve Çanakkale'nin toprakları hem Asya hem de Avrupa kıtasında yer almaktadır. Çanakkale'yi aynı adlı boğaz ayırmaktadır. Çanakkale boğazı Marmara - Ege Denizi ile Marmara-Karadeniz'i birbirine bağlamaktadır. Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı'nın iki katıdır ve en dar yeri orta tarafında 1300 m'dir. Boğazın en geniş yeri 7 km, uzunluğu 60 km'dir. En derin noktasının derinliği 167 metre olan boğazın ortalama derinliği 65 metredir. Burası güneyde Çanakkale kenti kuzeyde Kilitbahir'in olduğu yerdir (Anonim, 2002). Böylesine önemli bir coğrafya elbette çok eski çağlardan beri insanların ilgisini çekmiştir. Hem yerleşim hem de bir kıtadan ötekine geçmek için bir geçiş yolu olarak, topoğrafyasının güzelliği ve eşsiz tarihi mirası ile çekici

bir şehirdir. Doğal nüfus artışı ile büyüyen şehir, çarpık kentleşme, ulaşım, gürültü, doğal ve tarihsel çevrenin tahribi, ekolojik dengenin bozulması gibi sorunlar ile karşı karşıya kalmıştır.

Toprak, hava, su ve bunlara bağlı bitki örtüsü ve faunayı barındıran Çanakkale kent kıyısında, insan yerleşmeleri ile yıllar içinde değişimler olmuş ancak bu değişimler belli bir plana göre olmadığı için, ekoloji, yerleşme, ticaret, endüstri, ulaşım ve rekreasyon açısından kıyı sorunlarına neden olmuştur.

Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkelerdeki kıyı sorunları önemli boyutlardadır. Ancak ülkemizde, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi kıyı koruma, kıyı canlandırma, kıyı geliştirme, kıyı dönüşüm ve kıyı yenileme ilkeleri yasal ve yönetsel bakımdan tam olarak oluşturulmamıştır. Günümüzde diğer kent kıyıları gibi Çanakkale kıyıları da yoğun ve bilinçsiz kıyı kullanımları ile karşı karşıyadır (Şekil 1.1).



Şekil 1.1. Çanakkale kent kıyısı (<http://www.canakkale.gov.tr/>).

Bu araştırmada; Çanakkale kent kıyısının kamu kullanımına ve gelecek kuşaklara doğal miras olarak bırakılabilmelerine yönelik, sahip olduğu tarihi, doğal, estetik ve ayırt edici özgün niteliklerinin korunması gerekliliği vurgulanmıştır. Kıyı mekânının var olan kimliği yok edilmeden yeni bir kimlik oluşturulmasına dair tasarım ilkeleri belirlenmeye çalışılmıştır. Araştırmaya konu olan Çanakkale kent kıyısının kendini şekillendiren tarihi süreci ve boğaz üzerinde yer alan konumu ile bu bağlamda ele alınması gerekliliğinden yola çıkılarak, nesnel olandan özele doğru gidilen bir değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

BÖLÜM 2 ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR

Bakan ve Konuk (1987), “Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi” başlıklı çalışmalarında; öncelikle insan ve çevre konusunu açıklamışlardır. Kentsel dış mekanlar kavramı, kentsel dış mekanların tanımı ile kentsel dış mekan ve tasarım ilişkisi başlıklarında incelenmiştir. Kentsel dış mekanlara ilişkin tabloların bulunduğu bölümde Türkiye’de açık alan ve yeşil alan gereksinimi ile diğer kentsel hizmet alanları için ölçütler verilmiştir.

Bilgin (1995), “Türkiye’de Kentsel Mekanın Yönlendirilmesinde (Kent) Planlama – (Kentsel) Tasarım İlişkileri Örnek Toplu Konut Uygulamaları” konulu çalışmada; planlama ve tasarım kavramlarının tarihsel gelişimi açıklanmıştır. Planlama- kentsel tasarım ilişkileri, kentsel mekan ve kentsel tasarım kavramı ile planlama – tasarım ilişkisi başlıklarında incelenmiştir. Toplu konut kavramı ve gelişimi açıklandıktan sonra toplu konut alanlarının fiziksel ve sosyal çevre açısından değerlendirilmesi yapılarak sonuçlar açıklanmıştır.

Gökçen (1996), “Çevreye Duyarlı Kentsel Yerleşme Tasarımı Örnek Çalışma: Alaçatı” çalışmasında; giriş bölümünden sonra kavramsal çerçeve ve tarihsel bir bakış açısından insan-çevre ilişkilerinin geçirdiği evreler tartışılmıştır. Ekolojik açıdan çevreye duyarlı tasarım kuramı anlatılarak global düzeyden başlayarak, yerel düzeye kadar inen tüm aşamalarda yöntem, strateji ve taktikleri ele alınmıştır. Son bölümde anlatılan temel tasarım ilkeleri Alaçatı yerleşiminde değerlendirilmiştir.

Kaplan (1998), ”Kent Merkezlerinde Erişebilirliği ve Mekan Kullanımının Duyarlı Kentsel Tasarım İlişkin Yeniden Tanımı” başlıklı çalışmasında; toplumsal ve kültürel kaynak olarak kent meydanı, sokak meydanı kullanımı ve bunun mekansal - davranışsal öğelerini tanımlamış, erişebilirlik kavramının yeniden tanımlanması yapılmış, erişebilirlik kavramı hareketlilik kavramından ayırt edilmeye çalışılmıştır. Mekansal bütünleştirmeye katkıda bulunan araçlar olarak belirlenen bir yayalaştırma ve trafik durultma yaklaşımları açıklanarak, bu yaklaşımların kuramsal temelleri yurtdışında uygulanmış farklı örneklerin incelenmesi aracılığıyla ülkemiz kent merkezlerinde uygulanabilirliği incelenmiş ve önerilerde bulunulmuştur.

Sağlar (1998), “Kamusal Mekanlar ve Tasarım İlkeleri” konulu çalışmasında; öncelikle kamusal mekan ve kentsel mekan kavramları üzerinde durulmuştur. Tarihsel süreç içerisinde kamusal mekanlar tarif edilerek mekanın kamusal mekan olma özelliğini etkileyen faktörler açıklanmıştır. Taksim meydanının değerlendirildiği çalışmada çeşitli öneriler sunulmuştur.

Yücel (1999), “İzmir Kenti Konak-Alsancak Kıyı Kesimi Peyzaj Planlaması Üzerine Bir Araştırma” başlıklı çalışmasında; kentin kamu dünyasını zenginleştirmek, kent silüetini canlandırmak ve güçlendirmek amaçlanmıştır. Alanı rekreasyonel ve kültürel aktivitelerle kuşatarak ziyaretçileri kent içine çekmenin yolları araştırılmıştır. Dış mekanda yapılan koşu, bisiklet, yürüyüş gibi sporlara ve rekreasyonel aktivitelere ortam sağlayarak, kent sakinlerinde terapik bir etki yaratılmaya çalışılmıştır. Çok şeritli yolla kıyıyla ilişkisi kesilen İzmir halkını, kıyıya yeniden çekmek amacıyla çeşitli çözüm önerileri getirilmiştir.

Ayataç (2000), “Planlama Sürecinde Kentsel Tasarımın Yeri ve Rolünün Tanımlanması İçin Bir Yöntem Denemesi: Örnekleme Alanı Türkiye” konulu çalışmasında; kentsel tasarım kavramını irdelemiş ve planlama sürecinde kentsel tasarımın değerlendirilmesini kentsel tasarım sürecine yaklaşımlar, kentsel tasarım süreci aşamalarının tanımlanması ve kentsel tasarım kontrolü başlıkları altında yapmıştır. Çalışmada ayrıca, Türkiye’de imar planlama sürecinde kentsel tasarımın değerlendirmesini yapmış ve bu konuyu bir alan araştırmasıyla irdelemiştir.

Erten (2000), ”Mekansal Standartların Doğru Kullanılması ve Tasarım” konulu çalışmasında; mekansal standartların planlama disiplinde tek belirleyici unsur değil tasarıma yön veren kurallar dizini olması gerektiği vurgulanmaktadır. Mekansal standartların kent planlama disiplinde tek egemen araç olarak kullanılması sonucu standartlaşmış mekanlar üretildiği belirtilmiştir. Sonuç bölümünde ise mekansal standartların farklı bağlamlara özgü tasarım ilkelerini yöneten yardımcı koşullar olarak görülmesi gerektiği önerilmiştir.

Aydoğan (2001), “Kent Kimliğinin Ortaya Çıkartılması Amacıyla Kentsel Tasarım Rehberlerinin Kullanımı: Kemeraltı Örneği” adlı çalışmada; öncelikle kent kimliği kavramı üzerinde durulmuş, kentsel tasarım ve kentsel tasarım rehberi kavramları açıklanmıştır. Tarihi kent dokuları için tasarım rehberi oluşturma yöntemi farklı başlıklar

altında incelenmiştir. Örnek çalışma alanının (İzmir-Kemeraltı) analizi yapılarak Kemeraltı tasarım rehberi oluşturulmuştur. Sonuç bölümünde çalışmanın hayata geçirilmesine ilişkin düşünceler aktarılmış ve araştırmadan sağlanan faydalar açıklanmıştır.

Dündar (2002), “Mekan Organizasyon Bilimlerinin Yeniden Yapılanmasında Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım” konulu çalışmasında; planlama/tasarım kuram ve pratiğinde var olan kavramsallaştırmalar, var olan kavramsallaştırmalara ilişkin arızalar, mekan kavramsallaştırmalarına ilişkin arızaları aşmaya yönelik yeni arayışlar, kentsel tasarımın telafi edici niteliği başlıkları altında mekan organizasyonunun gerçeklik düzlemine ilişkin yansımalar anlatılmıştır. Kentin tasarımı uluslar arası ölçekte incelendikten sonra konuyla ilgili Türkiye deneyimleri anlatılmıştır. Yeniden yapılanma ve tasarım eylemleri açıklanmış ve kentsel tasarım farklı başlıklar altında değerlendirilmiştir.

Yerliyurt (2002), “Kent Kimliği, Kent Estetiği ve Turizm Olgusu Paralelinde Değişen Alanya’nın, Kentsel Estetik Sorunları Üzerine İrdemeler ve Örnek Alan Olarak Seçilen Atatürk Caddesi ile İlgili Öneriler” konulu çalışmasında; kent kimliği, imgesi, estetik kavramlarının açıklandığı ilk bölümden sonra tasarım kılavuzları anlatılmıştır. Çalışma bölgesi olan Alanya’nın mekansal oluşumu ve kentin sorunları incelenmiştir. Son olarak Atatürk Caddesi örneğinde kent estetiği için yapılacak öneriler sunulmuştur.

Ak (2005), “Kentsel Dış Mekanlar Bağlamında Çanakkale Saat Kulesi ve Çevresine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması” konulu çalışmasında; kentler, kentsel dış mekanlar, görsel analiz konularında bilgilerin verildiği kuramsal temeller açıklanmış; Çanakkale ilinin doğal ve kültürel özellikleri, Çanakkale kent merkezi, araştırma alanı hakkında genel bilgiler, araştırma alanının görsel analizi, araştırma alanıyla ilgili anket sonuçları değerlendirilmiştir. Sağlıklı-yaşanabilir ve kimlikli mekanlar oluşturma konusunda öneriler geliştirilmiştir.

Arslan (2005), “Kıyı Alanlarının Yeniden Gelişimi Sürecinde Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği” çalışmasında; kentsel açık alanların gerek bitkisel gerekse yapısal düzenlemelerinde göz önünde bulundurulması gereken noktalardan söz edilmiştir. Bunun için, mevcut kentsel açık alanları düzenlerken, öncelikle geçmişten günümüze peyzajın aldığı yol ve bunun tasarıma etkisinin nasıl olduğu üzerinde durulmuş, 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 tartışılmıştır.

Sağ (2005), “Kamu Yararı Kavramının Kıyı Mevzuatında Ele Alınış Biçimi” konulu çalışmada; kıyıların farklı kullanımlara olanak tanıyan çok yönlü bir kaynak olduğu vurgulanmaktadır. Farklı kullanımlar arasındaki yarış; birincisi, kıyı kaynaklarının insan yararı için kullanılma ve tüketilme zorunluluğu, diğeri de bu alanların gelecek nesiller için korunması ve koruma-kullanma dengesinin sağlanabilmesi olan iki karşıtlık oluşturduğu belirtilmiştir.

Aksoy (2006), “Kent Plajları ve Tasarım Kriterlerinin İrdelenmesi” konulu çalışmasında; yapılan tanımlamalara ve belirlenen kriterlere göre kent plajı sayılabilecek özellikte Avrupa, Amerika ülkeleri ve Türkiye’de uygulaması yapılmış örnekler genel özellikleri ile incelenmiştir. Sonuç olarak bu örneklerden yararlanılarak, Türkiye’de yapılacak plaj düzenlemelerine uyulması gereken temel esaslar ve kıyı planlaması ilkelerine uygun tasarımlar ve çözümler için öneriler geliştirilmiştir.

Aybay (2006), “Üsküdar – Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi” konulu çalışmada; tarihi ve doğal güzellikleri barındıran kıyı mekânlarında gelecek planlaması yapılırken koruma, yenileme, geliştirme ve gerekli noktalarda yeniden canlandırma planlarının, kullanımı destekleyecek aktivitelerin varlığı ile bütüncü bir yaklaşımla yeni sorun yaratmama bağlamında ele alınması gerektiği vurgulanmıştır.

Ceylan (2006), “The Effectiveness Of Turkish Coastal Legislation In Ensuring The Protectionutilization Balance” adlı çalışmada; kıyı ile ilgili tüm yasal düzenlemelerin kıyı kullanım kararları üzerindeki etkilerine odaklanmaktadır. Kıyı alanlarının, kullanımlar arasındaki koruma kullanma dengesini sağlayan, halk katılımını dikkate alan, tarihi ve kültürel mirası koruyan, doğal değerleri ve çevrenin dinamizmini göz önünde bulunduran, çevre duyarlı bir yaklaşım ile planlanmasının gerekliliği vurgulanmaktadır.

Türk (2006), “Bütünleşik Kent Planlama ve Tasarıma Yönelik Bir Yöntem” konulu çalışmasında; planlama sürecinde kentsel tasarımın yeri ve önemi, planlama ve kentsel tasarım bütünlüğü ve bu doğrultuda konunun gerekliliği ve kapsamı irdelenmiştir. Kent

planlama ve kentsel tasarıma ilişkin tanımlar, kavramlar, günümüzde kentsel tasarımın gerekliliği ve önemi, tasarım ilke ve politikaları, araçları, Türkiye ve örnek ülkelerde kent planlama süreci ve bu süreçte kentsel tasarım yeri tartışılmıştır.

BÖLÜM 3

KURAMSAL TEMELLER

3.1. Kıyılar ve Uygarlıklar

Su, yeryüzündeki tüm bitki örtüsü, hayvan çeşitliliği ve insan varlığının kaynağıdır. İnsanoğlunun yarattığı ilk büyük uygarlıklardan, en son gelişkin yerleşme merkezlerine dek, hemen tümünün "kıyılarla" yakın bir ilişki içinde olduğunu, mutlaka bir denizin, gölün ya da akarsuyun kenarında, en azından yakınının da kurulduğunu görürüz (Keleş, 1997).

Uygarlıkların merkezi konumundaki kıyı kentleri, her tür taşımacılık yoluyla, sık sık yiyecekler, mallar, sistemler, araçlar, teknolojiler ve insanlarla dolup taşmaktadır. Böylece sürekli değişim içinde olan bir toplum ortaya çıkar. Birbirine bağlı ancak yeniliklere açık bir toplum doğar.

Suyun cazibesi, ışıltısı, çekimi, bitmek bilmeyen hareketliliği ve değişimi, insanın yaratıcılığına ışık tutmaktadır. İş hayatından, rekreasyona, aktif faaliyetlerden pasif faaliyetlere kadar çeşitlilik sağlar. Hayat su kenarında farklı ve tektir. Kıyılar, birçok ölçeklerde, farklı enlemlerde, çeşitli coğrafik zonlarda olmasına rağmen, her yerde aynı manyetik etkiyi uyandırır. Kıyılarda yoğun bir biçimde algılanan "Açıklık" duygusu, kentlerdeki "Kapalılık" duygusu ile bir ikilem oluşturmaktadır. Açıklık duygusunun birinci boyutu fiziksel ve görsel boyuttur. Kıyılar, kentlerin yüksek yoğunluklu, gürültülü, belirli ekonomik amaçlara yönelik şekilde yapılaşmış ve kapalı karakterdeki çevresine karşıt bir işlev görerek, özgürlük duygusu, rahatlama, dinlenme olanağı vermektedir. Açıklığın ikinci boyutu, kıyılardaki dinlenme aktivitelerinin sosyal engelleri kırmada da bir olanak yaratmasıdır (Fidan, 1991).

Kıyı kentleri, farklı sosyal çevrelerden insanların bir araya gelmesiyle oluşan farklı bir kültürün merkezidir. Kıyılar, bölgelerindeki ekonomik hareketliliğin çok önemli öğeleridir. Kıyı alanlarındaki hassas çevre ve doğal kaynaklar üstünde, ekonomik faaliyetlerin yoğunluk ve çeşitliliğinin önemli etkisi olmaktadır. İthalat ve ihracatın alt yapısıdır ve gelişmenin sürekliliği için gereklidir. Denizler gibi sürekli değişim içindedir. Hava olaylarına bağımlı değişmekte, farklı kültürler oluşmakta ve yeni teknolojiler doğmaktadır. Kıyı bölgelerinin canlı yaşamı için önemi ne kadar tartışılmaz olsa da, insanlık tarihi ile kıyıların yıpranması göreceli olarak başlamıştır (Fidan, 1991). Endüstriyel devrime paralel olarak her noktaya ulaşımın sağlanmasıyla, kentlerin ölçekleri ve görünüşleri dramatik bir şekilde değişime uğramıştır. Kıyı kentlerinin, kültürel

kimliklerinin büyük bir hızla ortadan kalkmasına yol açan bir çarpık yapı yığılması kendini göstermiştir. Ticaret yaygınlaştıkça, depolama ve hareket ihtiyaçları artmış, kıyı kentlerinde ikamet eden kişilerin su kenarıyla olan ilişkileri, malların dağıtımı için gerekli ambarlar, rıhtımlar ve tren yollarıyla kesilmiştir. Otomobilin gelmesiyle suya ulaşım iyice engellenmiş, sadece balık alım-satımında kullanılan bir promonat ve bir limanı diğerine bağlayan bir geçiş zonu halini almıştır (Torre, 1989). Bunun sonucunda da, kültürler gerekli olgunluğa ve kültürel düzeye erişmeden, kıyılar yitirilmiştir. Küçük büyük tüm kıyı kentlerinde, bu olağanüstü zonun yeniden kazanılması ve kaybedilen değerlerin geri getirilmesi için aşırı bir yeniden diriltme çabası söz konusudur. Tarihi liman ve kıyı kesimlerinin yeniden ele alınıp, halka kazandırılmasını içeren projeler geliştirme zorunluluğu doğmaya başlamıştır (Kuroyanagi ve Watanebe, 1991).

Kent kıyılarının yeniden tasarlanması çalışmalarında birçok faktör etkili olmuştur. Bu faktörler:

- II. Dünya Savaşı sonrası teknolojik değişimler,
- Tarihi değerlerin korunması ilkesinin benimsenmesi,
- Çevresel sorunların ve su kirliliğinin ön plana çıkması,
- Kent merkezlerinin yeniden gelişiminin hedeflenmesi,
- Kentsel yenileme çalışmalarıdır.

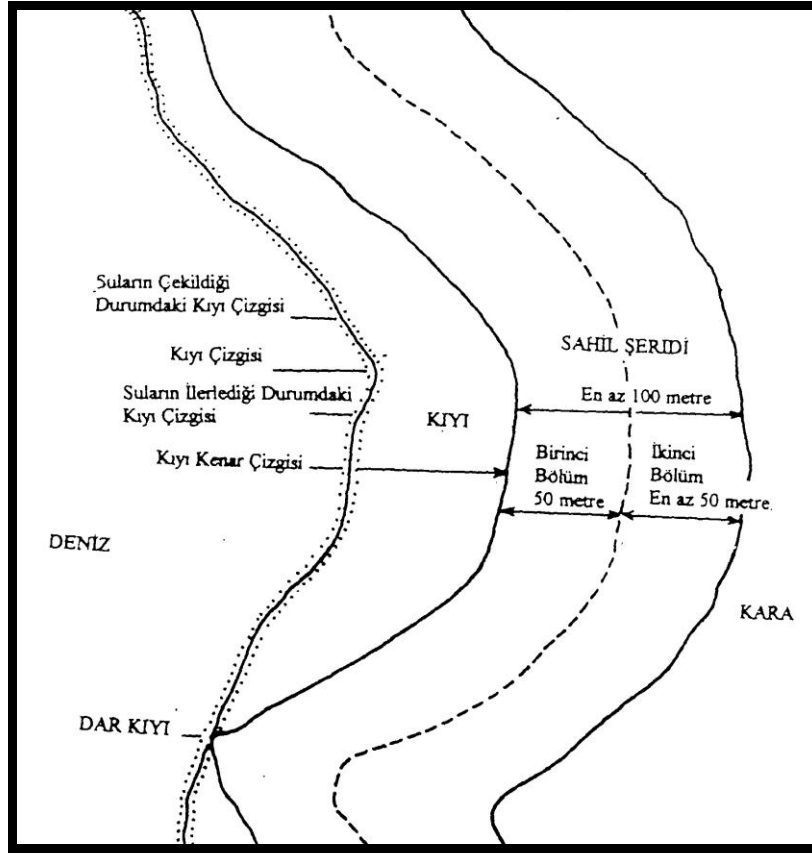
Tüm bu faktörler, kent kıyılarını son 30 yıl içinde büyük değişimlere zorlamıştır (Breen ve Rigby, 1994).

3.2. Kıyının Tanımı

Kıyılar, doğal çevre elemanı olan suyun tasarımıyla bulunduğu görsel iletişim ve etkileşim içinde bulunduğu en önemli alanlardır. Su ve karanın bulunduğu çizgi olan kıyı, "deniz, göl, akarsu gibi her türlü doğal su kütlelerini çevreleyen toprak şeridi" olarak belirlenmiştir. Bu tanımlamaya göre kıyı bir kara parçası, bir toprak şerididir. Bu kara parçasının su varlığı yanında bulunması onun temel özelliğidir.

Başka bir tanıma göre kıyı, deniz, göl ve akarsular ile yan yana bulunan ve birbirleriyle bütünlük sunan alanlardır (Şengül, 1995).

Konuyu planlama ve koruma bütünü içinde incelerken, daha geniş bir alanı düşünerek, "Kıyı suyun en düşük seviye çizgisi ile tarım arazisinin başladığı çizgi arasındaki su hareketlerine konu olan ve onun etkisi ile oluşan alanlardır." şeklinde de bir açıklamada bulunulabilir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Kıyı kenar çizgileri ve onlarla ilgili kıyı şeritleri (Doğan ve Erginöz, 1997).

Bu alanın alt sınırı, en düşük seviye çizgisi ile kıyı çizgisi (yani suların karanın derinlemesine doğru olağan en fazla ulaşabildiği noktalardan oluşan çizgi) arasında kalan kısmı "İç kıyı", kıyı çizgisi ile üst sınır (yani tarım arazisinin başladığı çizgi) arasındaki kısım ise "Dış kıyı" dır. Erol (1992) kıyı ile ilgili aşağıdaki biçimde tanımlar getirmiştir:

- **Kıyı çizgisi** : Deniz, doğal ve yapay göl ve sürekli akan akarsularda en düşük su düzeyi sırasında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgidir.

- **Karasal kıyı kenar çizgisi (KKKÇ)**: Bugünkü deniz kıyı çizgisi, veya doğal ve yapay göllerle sürekli akan akarsuların, taşkınlar dışındaki, güncel su ve hava hareketleri (dalga ve rüzgar) etkisiyle oluşan ve kıyı çizgisinden sonra kara yönünde devam eden kumluk, çakıllık, taşlık, kayalık, sazlık, bataklık (lagün) ve rüzgar kumulu alanlarının, kuruyan akarsularda ise, taşkınlar dışında, suların yıl içinde en çok yükseldiğinde kapladığı alanların doğal sınırır.

- **Denizel kıyı kenar çizgisi (DKKÇ)**: Bugünkü deniz kıyı çizgisi, veya doğal ve yapay göllerle akarsuların en çekik olduğu düzey altında su derinliklerinde, güncel dalga hareketleri etkisiyle oluşan ve kıyı çizgisinden deniz yönünde devam eden kumluk, çakıllık ve benzeri sualtı alanlarının doğal sınırır. Pratikte burası çalkantılı deniz tabanı

olarak tanımlanabilir ve o bölgedeki en büyük dalga boyunun yaklaşık dört katı bir derinliğe karşılık gelir. Örneğin orada dalga yüksekliği 3m.ise, etkilediği derinlik 10-12 metre olur.

- **Kıyı :** Kıyı çizgisine göre kara yönündeki karasal (KKKÇ) ve deniz yönündeki denizel (DKKÇ) kıyı kenar çizgileri arasındaki alandır.

- **Sahil şeridi :** Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara ve deniz yönünde, kıyı kuşağındaki yaşam koşullarına olumsuz etkiler yapmayacak genişlikte bir şerittir. Bu şerit imar planlı yerlerde 10, diğer yerlerde 30 metreden daha dar olamaz. Bu kuşağın her kıyı kesimindeki derinliği, kıyıda doğal dengeleri koruyacak şekilde ayrıca belirlenir.

- **Kıyı kuşağı:** Bugünkü deniz, göl ve akarsu kıyı kenar çizgileri dışında kalan, ancak kıyının iklim etkisi altında bulunan kıyı boyu düzlükleri olup, kıyıdan yararlanma bakımından korunması ve planlı olarak mülkiyet edilmesi gereken bir kuşaktır.

- **Eski kıyı:** Bugünkü deniz ve göl suları ile akarsuların, rüzgârların oluşturduğu kıyı bölümleri dışında; ortalama 1000- 6000 yıllık eski dönemlere ait olup bugün etkin bulunmayan deniz, göl, akarsu ve rüzgârların oluşturduğu kumluk, çakıllık, lagün, fosil, kumul, ya da aktif olmayan kıyı yarı (falez) alanlarıdır. Eski kıyıları bugünkü karasal kıyı kenar çizgisinin kara tarafında dışında, sahil şeridi ve/veya kıyı kuşağı içinde kalır. Ancak kıyı boyunda yapılacak olumsuz etkiler, bu eski kıyı alanının yeniden güncel süreçlerin etkisi altına girmesine neden olur. Onun için uygulamada buralarda daima dikkatli olmak gerekir.

- **Kıyı gerisi:** Kıyı kuşağının kara içi yönündeki sınırı dışında kalan ve kıyıdan yararlanma bakımından fazla önem göstermeyen alanlardır. Denizel KKÇ dışında kalan deniz alanları da uygulamada kıyı gerisiyle eşdeğer sayılır. Kıyıları ve akarsu yatakları devletin hüküm ve tasarrufu altında olan yerlerdir ve mülkiyet elde edilemez. Kıyı kenar çizgileri dışındaki eski kıyı, eski kumul, eski lagün, deniz dibi alanlarının hangi şartlarda kamu kullanımına açılacağı ya da mülkiyet elde edileceğine, bilimsel araştırmalar yapıp olumlu sonuç alındıktan sonra karar verilir.

Kıyı terim anlamıyla, denizin en alçak çizgisiyle kara arasındaki tampon bölgesidir. Denizin dip durumuna göre kıyı sarp, düz, yumuşak ya da eğimli, v.b. gibi terimlerle adlandırılır.

Kıyıların oluşumu farklılıklar göstermektedir. Deniz veya göl seviyesindeki değişimler, aşınma ve kıyı birikintilerin yığılması veya toprak hareketleri sonucunda her birinin ayrı ayrı ya da üçünün aynı anda olmasıyla görülür. "O statik" adı verilen birinci etmen, buzulların birbirini takip eden genişleme ve daralmaları deniz sularının hacminde

değişiklikler yaptığı için dördüncü zamanda çok önemli olmuştur. Bu durumda ve ikinci durumda, terk edilen kıyı çizgisi yatay olarak kalır. Buna karşılık toprak hareketleri olursa çizginin yataylığı bozulur ve bütün kısımları yeni kıyı çizğine oranla aynı yükseklikte olmaz. Bu duruma Akdeniz ülkelerinde çok sık rastlanır. Dördüncü zaman buzulları alanında da başka bir bozulma olur ve buzul yükü altında çöken toprak erimeden sonra oldukça yavaş bir şekilde yükselir. Bu oluşuma örnek olarak İskandinav ve Finlandiya kıyılarının başlıca özelliği olan, izostatik hareketleri gösterilebilir (Anonim, 1972). Kıyıların şekilleri bu oluşum farklılıklarına göre belirlenmiştir. Bu şekiller insanoğlunun yerleşim şekillerini belirleyici unsurlar olmuştur. İnsanın kıyı yerleşiminde gelgit kıyılarının önemi de oldukça fazladır.

Hudson (1996)' da " ilk yaşam için hayat veren nokta nehir kenarı konumunun gösterildiği, ancak beslenmek, yerleşmek, üretmek ve öğretmek için en iyi olanağı denizin sunduğunu" ileri sürmüştür. Gelgit kıyısı, suyun değişiklikleri, sıcaklık ve tuzluluk değişiklikleriyle bitki örtüsü, 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 (Anonim, 1986).

Kıyı alanları doğal kaynak olarak sahip oldukları çeşitli eko sistemler ve sundukları doğal, ekonomik ve sosyal olanaklar nedeniyle sürekli ilgi odağı olmuş alanlardır. Bu kaynakların coğrafi olarak eşit dağılmamış olması, uluslar ve uluslar arası artan talepler karşısında sürekli tartışma konusu olmakta, artan talebe bağlı olarak doğal kaynakların arttırılmaması, doğal olmayan kaynak oluşturma sürecini gündeme getirmektedir. Böylece dolgu ve kurutma işlemiyle, kıyı alanlarından karasal alan kazanılmaya çalışılmakta, bu işlem doğal kıyı değerlerinin elden çıkmasına ve kaybedilmesine yol açmaktadır. Ancak bu tür alanlar kıyı kullanımında önemli bir yere sahiptirler (Akkaya ve Müftüoğlu, 2001).

3.2.1. Coğrafi veriler ışığında kıyı tanımı

Deniz hareketleri ile karanın yapısı (eğim ve yapısı, yüksekliği, özel iklim koşulları, bitki-hayvan dokusu ve insan faaliyetleri) zaman içinde karşılıklı etkileşim sonucunda, kara ile deniz temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler. Kıta kenarları da jeolojik devingen bir yapıya sahiptir. Bu devinim içinde pek çok kıyı türleri ortaya çıkmıştır (İnandık, 1957).

Kıyı biçimlerinin oluşmasında dalgalar, kıyı akıntıları, dip akıntıları, gelgitler ve diğer faktörler ve süreçler etkili olmaktadır (Anonim, 1986).

Erozyon kıyılarının yer biçimleri (İnandık, 1957);

- Deniz kayalıkları
- Dalga Oluşumlu Platformlar
- Deniz Bacaları
- Deniz Kemerleri olarak
- Çöküntü kıyılarının yer biçimleri;
- Deltalar
- Bariyer Ada /Haliç Sistemleri
- Düz Sahil Kıyıları
- Kumsallar ve kıyı kumulları olarak tanımlanmaktadır.

Kıyı kentleri ve üzerlerinde yer aldıkları kıyı yeryüzü şekilleri düşünüldüğünde, erozyon kıyıları kökenli yer biçimlerinin yerleşmeye uygun olmayışlarıyla doğal oluşumlarını sürdüren kıyıları oldukları görülebilir. Çöküntü kaynaklı kıyıları ise, kentlerinde dâhil olduğu insan varlığı ve kullanıma uygun kaynaklar oluştururlar. Bu türdeki yeryüzü peyzajları biçimsel olarak şu farklı konumları içerir; Haliç, Delta, Boğaz, Kıyı-Ova, Nehir, Koy, Körfez, İç deniz, Kıyı-Göl (İnandık, 1957).

3.2.2. Ekolojik veriler ışığında kıyı tanımı

Kıyı mekanı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde bir ekolojik zincir yaratmıştır. Bu ekolojik zincir, mikroorganizmalardan başlayıp, insana kadar varan canlıların birbiriyle çok yakın ilişkileri yüzünden bir dizge yapısına sahiptir. Daha ileri giderek, ortamın insan tipini ve kültürünü, toplumsal ve ekonomik ilişkilere varıncaya değin koşullandırdığı söylenebilir. Denizler, göller ve akarsular, karalara göre daha tekdüze bir ortam oluştururlar. Denizlerde üç ana ekolojik ortam vardır. Bunlar, kendilerine göre yapıları olan, dolayısıyla özel ekoloji zincirleri oluşturan, açık deniz, kıta sahanlığı düzlüğünün üstü ve denizin yıkadığı kıyı parçasıdır. Bunlardan sonuncusu gıda ve oksijen bakımından en zengin olanıdır ve kıyısında yer aldığı kesimin özelliklerine göre daha dar anlamda birimlerden oluşur. Kayalık, kumluk, çakıllık, bataklık, toprak, durgunsu, akarsu ağzı, dalgalı açık deniz kıyısı, akıntılı deniz, dolgu, rıhtım kıyı gölü gibi özel ortamlar kendi özel canlılar zincirini de zamanla oluştururlar. Kıyı mekânının özelliği yüzünden bu zincirlerin bir ucu da kara üzerinde deniz etkisinin ulaştığı derinliğe kadar uzanır (Karabey, 1978).

Bu alan üzerinde mikroorganizmalar, kara ve deniz bitkileri, kabuklu deniz

hayvanları, böcekler, kuş türleri birbirleriyle yakın ilişkide olarak barınırlar. Ekoloji, canlı varlıklarla çevreleri arasındaki ilişkileri inceleyen bilim dalıdır. Ekolojinin amacı, ekolojik döngünün sürekliliğinin sağlanması için canlıların buldukları ortamdan ne şekilde etkilendiklerini incelemektir (Karabey, 1978).

Kıyı mekanı kendini oluşturan alt birimlerin her birinde denizlerde eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak, bölgenin sulak olması gibi nedenlerle kendine özgü ekolojik zincir oluşturur. Ekolojik zincir, bir doğal birimin kapsadığı ve kendi koşullarından soyutlanamayan, birbirine bağlı, hayvan ve bitki dokusudur.

3.2.3. Topografik veriler ışığında kıyı tanımı

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.

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

Kıyı kentlerinin yerleşimlerine baktığımızda topoğrafyalarının 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 (Marsh, 1991).

Arazi eğimlerine göre sıralama yapacak olursak (Marsh, 1991);

- %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 topoğrafyadır. Ancak onda da teknolojinin ilerlemesi ve insanlığın doğaya hükmetme isteğiyle azda olsa değişikliklerin yapıldığından söz edebiliriz.

3.2.4. Yasal veriler ışığında kıyı tanımı

Dört ayrı denize kıyısı bulunan ülkemiz, kıyılarının uzunluğu, doğal, ekolojik ve turistik zenginliği bakımından Dünya'nın sayılı ülkelerinden birisidir. Ancak gerek mevzuattaki eksiklikler ve sık sık yapılan değişiklikler, gerek uygulamadaki sorunlar ve gerekse denetim ve yaptırımlardaki yetersizliklerden kaynaklanan yanlış ve bilinçsiz uygulamalar nedeniyle, bu zenginliğimizi gelecek nesillere aktarabilecek şekilde doğru ve bilinçli olarak kullanabildiğimizi söylemek olanaksızdır. Cumhuriyet döneminde 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanunda geçen "Sahipsiz şeyler ile menfaat-ı umuma ait mallar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır." ibaresi ile kıyıların herkesin kullanımına açık alanlar olduğu ilkesi benimsenmiştir (Korca, 1984).

Kıyıların planlaması ve düzenlemesi için, kıyının nereden başlayıp nerede bittiğinin yasal olarak belirlenmesi gerekir. Anayasa'nın 130. maddesine göre, doğal servet ve kaynaklar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Doğal kaynak olma özelliklerinden dolayı, kıyılar bu hüküm kapsamında yer alır. Anayasa'nın 43. maddesinde ise, "kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır." şeklinde kıyı ile ilgili bir karar bulunur (Korca, 1984). Yargıtay'ın 13.3.1972 gün ve E.970/7, K.972/4 sayılı kararında kıyı "Deniz temadisi, ondan faydalanma hususunda zorunlu bir unsur, bir kelime ile denizin mütemmim cüz'i olup kumluk ve kayalık sahaların derinliği, dalgaların en fazla erişebileceği nokta, med ve cezirlerde denizin en son varabildiği yer" şeklinde tanımlanmıştır. 1972 yılında 1605 sayılı yasaya ek olarak getirilen ek 7 ve 8. maddelere ilişkin yönetmeliklerde kıyının tanımı şöyledir (Korca, 1984).

10.5/a maddesine göre kıyı çizgisi "Deniz, göl ve nehirlerde herhangi bir anda suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir." diye tanımlanmaktadır. 10.5/b' ye göre ise "Deniz, göl ve nehirlerin kıyı çizgisi boyunca uzanan kara parçası olduğu, deniz ve göllerde, taşkın durumları dışında, kara yönünde en çok ilerlediği anda suların belirlediği kıyı çizgisi ile bu çizgiden sonra da devam eden, kıyı hareketlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, taşlık v.b. gibi alanların kara yönündeki doğal sınır çizgisi arasında kalan alan" olduğu belirtilmektedir (Korca, 1984).

3.3. Kıyının Kullanım Amaçları

Toplumların yaşayış biçimlerindeki gelişmeler kıyılardaki kullanım türlerini değiştirir. Genel olarak kıyılar önce su ürünlerinden yararlanma ve ulaşım için kullanıldılar. Teknolojik gelişmeler, ulaşım ve depolama nedenlerinden dolayı sanayi türü

kullanımların da kıyılarda yer almasını sağlamıştır. Aynı zamanda dinlenme amacıyla kıyıların kullanımı, kentleşme ve sanayileşmenin artması sonucu ortaya çıkmıştır.

Kıyıların kullanılması, düzenlenmesi ile ilgili 1605 sayılı yasaya eklenen ek 7 ve 8. maddeler 1972 yılında yürürlüğe girdi. Ancak bu maddelerin uygulama yönetmeliği ise 1975'te çıkarıldı. Yönetmeliğin yayınlanmasından sonra deniz doldurma işlemleri ile özel mülkiyete toprak sağlama çalışmaları sürdü (Korca, 1984).

Türkiye'de kıyılar yanlış kullanımlar, plansız ve hızlı kentleşme sonucu tahrip edilmeye başlandı. Kentleşmenin ve kentte yaşamının insanlara yüklediği stresli yaşamdan kurtulmanın çaresini tatillerde kıyılara kaçmakta bulan insanların yarattığı yoğun talep, turistik tesislerin kıyıda yer seçimine yol açtı.

Kıyı kaynaklık ettiği kullanışlar olarak, liman kullanışları, sanayi ve su ürünlerinden yararlanma şeklindedir. Bu kullanışlardan, çalışanlar için kentsel kullanımlar ve dinlenme amacı güden kullanışlar, kıyının sınırlı oluşundan dolayı zaman içinde sürekli birbirleriyle yarışır durumda olmuşlardır. Genel olarak kıyı kullanımı türleri, ulaşım, savunma, sanayi ve servisleri, gıda maddeleri kaynağı, hammadde kaynağı, enerji, atıkların atılışı ve depolama, dinlenme, sağlık ve eğlence diye sıralanmaktadır (Korca, 1984). Bu kullanımlardan önemli olan 5 kıyı kullanım şekli incelenecektir. Bunlar ise sırasıyla, yerleşim, turizm, topluma dönük, ulaşım ve rekreatif kullanım şeklindedir.

3.3.1. Yerleşim

Kıyılarda yerleşim olgusunun insanoğlunun yaşamında ilk devirden beri önemli rol oynadığı görülmektedir. Kıyı alanlarda yerleşim eğiliminin, suyun insanlar için hayati bir yerinin olması ve insanın suya bağımlı olması nedeniyle doğal bir sonuç olarak ortaya çıktığı düşünülmektedir. İnsanın kıyı kentleri oluşturması ve bu kentlerin gelişimi, birçok bilim dalında ilk yerleşim yerleri açısından incelenmektedir. Bilim adamları arkeolojik, antropolojik ve sosyolojik bulguların incelemesiyle, insan ve kıyı gelişimi arasındaki ilişkiyi, insanın suyla olan ilişkisini 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 durumunda olmasından dolayıdır. Arazilerini korumak, ticarete ulaşmak, deniz yolundan faydalanmak 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 bulunduğunu anlatmaktadır. Artan nüfus ve gelişen teknolojiyle, ilkel insanlar çevrelerini değiştirmeye başladılar. Kıyı doldurma gibi değiştirme işlemleri çok eski tarihlerde bile izlenebilmektedir.

Kıyı alanları insanların uygarlıklarını geliştirmeleri için elverişli ortamları oluşturmalarının dışında, kıyı ile ilgili teknolojilerinde gelişmesine olanak sağlamıştır. Örnek olarak denizcilik ve gemicilik denilebilir. Kıyı alanları insanoğlunu yerleşim olgusu açısından kendine her zaman çekmeyi başarmış, bu alanlarda kurulan uygarlıklarda sudan etkilenerek, gelişiminin belirlenmesini sağlamıştır. İnsanın beslenmeden sonraki en önemli ihtiyacı olan barınma isteğinde de suyun etkisi görülmektedir. Moore ve Lidz (1994), 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 şehirlerde, caddeleri, sokakları, mahallelerin gelişimini suyun 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.

Kıyıları, denizin iklim üzerindeki olumlu etkisi nedeniyle yerleşmeler için üstünlüğü olan alanlardır. Kıyı yerleşmeleri, kıyı üzerinde her an yarışma halinde olan fonksiyonlardandır ve sosyal donatılar sahil mekânının düşüncesizce yoğunlaşım tüketilmesine yol açmaktadır. Kıyı yerleşmelerinin kıyı mekânını kirletip tüketmesi genel olarak üç şekilde olmaktadır (Alkay, 1995).

- Çarpık kentleşme
- Yapım faaliyetleri
- Kentsel atıklar

Göç, hızlı nüfus artışı, sosyal değişim, vb. birçok sebebe dayanan hızlı kentleşme, bünyesindeki çarpıklığı olduğu gibi dışa yansıtan bir kabuklaşmayı beraberinde getirmiştir. Öncelikle büyük kentlerde başlayan bu kötü kabuklaşma daha sonra kıyılara sıçramıştır. Böylelikle, kıyılardaki yoğun yapım ve kirlenme sonucu kıyı kullanımı zorlaşıp sağlıklı olmaktan çıkmış, kültürel ve doğal değerleri, ekolojik dengeyi bozan kötü kullanımlar meydana gelmiştir. Kıyıda ikinci bir konut sahibi olma eğiliminin orta ve dar gelirli toplum katlarına aşılması, düşük standartlı ve yoğun yerleşmeyi amaçlayan çok katlı blok yapılaşmalar sonucunu doğurmuştur. Böylece kırsal olması gereken kıyısal alanlar gittikçe

sağlıksız bir kentsel görünüm almaya başlamışlardır. Kıyıların betonlaşması ayrıca biyolojik yaşamı ve doğal alışverişi olumsuz yönde etkilemektedir. Bu duvarların denizden gelen rüzgârları kesmesi sonucu yerleşme içinde hava akımı engellenmekte ve yaz aylarında rüzgârın serinletici etkisi büyük ölçüde azalmaktadır (Karabey, 1978).

Kıyıların toplum ile özel çıkarların çatıştığı özel alanlar haline gelerek, kıyı arsalarının spekülatif kazanç konusu olması kıyı yağmasını doğurmuştur. Altyapı ve erişebilirliğe bağlı olarak kıyı üzerinde artan baskılar ve kıyıya duyulan yakın ilgi yerleşimlerin kıyıda çizgisel bir bant olarak gelişmesini sağlamıştır. Dizginsiz kentleşme kıyının, tamamen ve geri dönülmez bir şekilde tıkanması aynı zamanda, sosyal mekânla ilgili ayrımı da yansıtmaktadır.

Kıyılarda inşa edilmemiş alanlar hızla azalmaktadır. Bu oluşum önemli sorunlar yaratmaktadır. İnşa aktivitelerinden dolayı, kıyı alanlarında yerleşmelerin gelişim süreci, kıyı zonunda deformasyonlar meydana getirmektedir. Deformasyonların derecesi, kentsel gelişmenin yoğunluğuna, suya olan yakınlığına, kıyının doğal formunun değiştirilmesine bağlı olarak artar. Kıyı yerleşmeleri, kıyıda doğal drenaj yollarını bloke ederek, su geçirmez yüzeyler ile doğal su akışını değiştirerek, yapım faaliyetleri kaynaklı atıklarla denizi kirleterek kıyı zonunun doğal dengesini bozmaktadır (Alkay, 1995).

Yoğun ve yüksek yapılaşma sonucunda, kirlenme, taşlanma, kentsel anarşi, doğal ilişkilerden kopma meydana gelmektedir. Yerleşmelerin kıyıda çizgisel bir bant olarak gelişmesi durumunda, doğal ilişkilerde kopma, siluet değerlerinde zarar, kamu yararlanmasına kapalılık meydana gelmektedir. Kentsel alanlardan denize bırakılan atıklarda suyun niteliğinde ciddi hasarlar oluşturmaktadır. Sokak çöpleri, durgun kanal suları, septik havuzlar, kent çöplükleri, ticari endüstriyel ve inşaat atıkları, benzin ve kimyasal döküntüler, kimyasal ilaçlamalar ve en önemlisi kanalizasyon kıyı yerleşmelerinin dolaylı ve direkt suya bıraktığı kirleticilerdir.

3.3.2. Turizm

Turizm, para kazanma amacına dayanmayan ve devamlı kalış şekline dönmekle kaydıyla, kişilerin bir yerde konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olay ve ilişkilerin bütünüdür. Dinlenme, eğlenme ve rahat etme gereksinimlerinden doğan turizmin, bu eylemleri için çeşitli donatılar gerekecek ve bu donatıların düzenlemesiyle doğal mekânda bir tüketim başlayacaktır.

Doğal turizm arzı öğeleri, turizm gereksinimlerinden doğaya yönelik olan insanları doyuma ulaştıran öğelerden oluşmaktadır. Bunlar, jeo-morfolojik görünüm (yeryüzü

şekilleri), bitki örtüsü (flora), hayvan topluluğu (fauna ve favna), hidromineral kaynaklar, geniş yüzeyli sular, akarsular, plajlar, doğa olayları, iklim olarak gruplandırılabilir. İnsan aktiviteleri sonucu ortaya çıkan turizm arzı ile ilgili yapay öğeler ise, konaklama tesisleri, restoran, kafeterya, eğlence tesisleri, rekreasyon alanları, kültür ve sanat varlıkları biçimindedir. Turizm hareketleri, ekolojik, jeolojik ve estetik problemleri beraberinde getirmekte, gerekli önlemler alınmadığı takdirde doğal süreçler ile sürdürülebilirlik olanaklarını ortadan kaldırmaktadır. Çevreye yönelik artan duyarlılık, turizmin de giderek başlıca çevre sorunu olarak görülmesine neden olmuştur (Urry, 1999). Turizm, gidilecek yere gelir ve istihdam sağlayabilir ancak pozitif ve negatif etkilerin her ikisini de meydana getirebilir (Uned, 1999).

Kıyusal alanlardaki yerel halk turizmi kolay ve ucuz bir kar amacı olarak benimsemiş, böyle olunca da, konaklama ve rekreasyon tesislerinin en düşük standartlarını uygulamaktan kaçınmamışlardır. Böylece gecekondulu görünüşlü otel, motel, kamping ve plaj tesisleri sözde rekreasyonel ve turistik tesisler olarak kıyıları boyunca sergilenmişlerdir. Halkın kullanımına açık olması gereken kıyıları, bu tesislerin çoğunda tel örgüleri, tahta perdeler ve duvarlarla kıyı ve kent arasında adeta bir bariyer olarak genel kullanıma kapatılmışlardır (Güleç, 1983).

Yeryüzündeki değişik yer şekilleri arasında en hızlı değişime uğrayan birimler kıyı alanlarıdır. Özellikle son 25 yılda Türkiye kıyılarının iç ve dış turizm talebine bağlı olarak yoğun bir nüfus baskısı altına girmesi, ikinci konut ve tatil siteleri yapımı, koruma alanlarında günübirlik turizm adına yapılan sakıncalı uygulamalar, arazi kazanmak için yapılan dolgular, ulaşım sorunu adına gerçekleştirilen otoyollar ve daha birçok uygulamalar, uygarlığın beşiği ve ekolojinin can damarları olan kıyılarımızın günümüzde ne denli büyük bir baskı altında olduğunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır (Akyol ve ark., 1997).

Turizmde çevre dengesinin sağlanması kısa vade de yatırımcılar tarafından kayıp şeklinde algılansa da uzun süreçlerde kar artırımı olarak geri dönüş sağlamaktadır. Yatırımlarda çevresel etki değerlendirmesi analizi, kirlenmenin sorumluluğu ilkesinin uygulanması, doğal kaynakların akılcı kullanımı önemlidir. Zararın giderilmesinden çok korumaya özen gösterme, turizm politikasının genel çevre politikası ile tutarlılığı, çevre bilincinin yaygınlaştırılması, yerel halkın haklarının önceliği, yerel yönetime katılım, sosyal ve kültürel değerlerin yerleştirilmesi ve geliştirilmesi gibi faktörlerinin öneminin büyük olduğunu belirtmek yerinde olacaktır. Turizmle ilgili çalışmalar mutlaka uzun bir zaman dilimine yayılmalıdır (Toprak, 1990).

3.3.3. Sosyo-kültür

Kıyıların, toplumun her kesimince dinlenme ve eğlenme amaçlı kullanıma açık tutulması gereği ve hakkı, toplumun ve kişilerin sağlıklı yaşamını sürdürmedeki giderek artan rolünden kaynaklanmaktadır. Sanayileşme ve şehirleşme düzeyi ile birlikte açık alanların ve kıyıların kişinin doğal ve ruhsal dengelerini korumadaki rolü de artıyor. Her yıl daha çok insan, daha büyük şehirlerde, yoğunluğu giderek artan kapalı mekânlarda çalışıyor ve yaşıyor. Bu gelişmeye karşıt olarak da kıyılarda en yoğun olarak algılanan "açıklık" özellikle büyük şehirlerdeki "kapalılık" duygusu ile bir ikilem oluşturuyor. Başka bir deyişle kıyıları; şehirlerin yapılaşması, arazi kullanım durumları ve bunun fiziksel imajına bir alternatiftir. Bu nedenle kıyıları ve şehirler insanların ve toplumların üretken ve sağlıklı yaşamları için gerekli çevresel ihtiyaçlarının daha büyük bölümünü karşılamakta birbirlerini tamamlarlar.

Şehirlerin milyonlarca kişiye iş, eğitim, hizmet ve yeni bir yaşam biçimi üretmesi yanında, önemli sorunlarında ürettiği yerler olduğu gerçektir. Bunların çoğu sosyal ve ekonomik karakter taşımakla birlikte, çevrenin fiziksel niteliğinin yarattığı sorunları da beraberinde getirmektedir. Şehirlerin fiziksel kaynaklı sorunlardan en önemlisi insanların duyum sistemine yüklediği gerilimdir. Gürültü, hava kirliliği, karmakarışık bir görünüş kendileri ile ilişki kuramadığımız kopuk kopuk parçalar, kesinlikle belirlenmiş bir mekân kullanımı içinde kesinlikle programlanmış bir yaşam gibi yapılaşmış niteliklere uyum yapma zorunluluğunun yüklediği gerilim ve günün en az yarısını çekiç sallamakla bir kaportacı, çay bahçesinde sabahtan akşama çay kıran kız, fabrikada ölesiye çalışan, sabahtan akşama direksiyon başında bir minibüs şoförü ve daha yüzlerce çeşit işgücü satıcısı, acaba hangi kıyıdan ne zaman yararlanabileceklerdir (Tanrıver, 1976).

Çeşitli işlevler yüklenmiş olan kıyı alanlarının yeterliliklerinin yanı sıra kullanışlı, güzel ve rahat olmaları gibi hususlar kentin bütünü ile ilgili estetik ve işlevsel bir kullanımın saptanmasında önemli konulardır. Kıyıların kullanılması, korunması, geliştirilmesi, gerçekte ülke topraklarının doğal kaynaklarının toplumsal amaçlara, toplumsal adalete, toplum yararına kullanılmasının bir sonucudur. Başka bir deyişle, kıyıların toplum yararına kullanılması, ülke topraklarından, doğal kaynaklardan yalnızca toplumda egemen olan ekonomik, toplumsal, siyasal güçlerin ya da sınıfların mı, yoksa tüm toplumun, geniş halk kitlelerinin mi yararlanacağı sorusunun yanıtına bağlıdır. Kalkınmada olan bir ülkede topraktan yararlanılması, doğal kaynakların kullanılması arz-talep kuralına bırakılamaz. Bu ilke, kıyılardan yararlanma için de gereklidir (Geray, 1976).

Suyun, karanın, havanın birleştiği alan olarak kıyıda toprak, yalnızca konut,

dinlenme, turizm için en elverişli konumu oluşturmakla kalmamakta, aynı zamanda, sudan, denizden, kumsaldan, güneş ışığından, temiz havadan, güzel görünümünden yararlanmak için de fırsat sağlamaktadır. Üstelik kıyıda özel mülkiyete izin verilirse, kıyıdaki toprak, kıyının sağladığı bu olanaklar üzerinde de tekeli bir egemenlik, ayrıcalıklı bir kullanım gücü vermektedir. Kıyıda, kırsal, kentsel alanlardaki toprak mülkiyetinden daha büyük bir toprak rantı, daha büyük bir tekel eğilimi söz konusudur. Çoğu ülkelerde kıyıların genellikle devletin egemenlik ve kullanımında bulunmasının, daha doğrusu toplumun yararlanmasına açık tutulmasının, özel mülkiyete konu edilmemesinin, ya da özel mülkiyetin bu amaçla sınırlandırılmasının nedeni budur. Tüzüğe göre kıyıların halkın ortaklaşa, eşit, serbestçe (karşılıksız) yararlanmasına ayrılan, üzerinde özel mülkiyete izin verilmeyen bir orta malı ya da kamu malı niteliğinde sayılmasına karşın, gerçek durum ülkemizde tam tersidir. Kıyıda özel mülkiyet oluşturulmuş, kıyının halka kapatılmasını sağlayan bir yağma düzeni ortaya çıkmıştır (Geray, 1976).

Üzerinde yıllardır tartışılan ve daha uzun sürede tartışılacağı anlaşılan "kamu yararı" ve "toplum yararı" kavramlarının temeli Anayasa'mızda geçen bir maddeye dayanmaktadır. Konuya ilişkin radikalist yorum ve çatışmalarda temel alınan Anayasanın 35. maddesi şöyledir: "Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz." Madde ilk bakışta, "kamu yararı" ile "toplum yararı" arasında fark gözetilmediği ve bir anlamda korrelatif tekrara gidilmiş olduğu izlenimini vermektedir. Mülkiyet hakkının kullanılması "toplum yararına aykırı olamaz", "kamu yararı amacıyla sınırlanabilir" denilmektedir. Ne var ki daha yakından bakıldığında, iki kavram arasında belli bir nüans ortaya çıkmaktadır. Kanunla belirlenen "kamu yararı", daha çok, iktidarı ele geçiren sınıf tarafından temsil ve tayin edilen bir kavram niteliğinde gözükmektedir. Yararın "yeter koşul'u, kanunla belirlenmesidir. Oysa "toplum yararına aykırı olamaz" ilkesi bir "gerek koşul" özelliği taşımaktadır. Burada toplum yararından, kâğıt üzerinde mülkiyet hakkı bulunduğu halde bu hakkın genel iktisadi gerçekleşmesi dışında kalmış, mülksüz-esas olarak üretim araçları mülkiyetinden yoksun toplum kesimlerini yani geniş anlamıyla halk kesimlerini anlamak daha akla yatkın gelmektedir (Gezim, 1976).

Kıyıların pek çok kullanıma uygun olması nedeniyle "toplum yararına kullanılması" düşüncesi soyut düzeyde çoğu kere paylaşılır. Ancak, sorun toplum yararı amacının sosyal gruplar açısından yorumlanarak, somutlaştırılması sırasında ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde kıyıların toplum yararına kullanılması, uzun süre sınıflar üstü nitelikte bir amaç olarak bütün çevrelerce benimsendi. Hükümet programlarında, kalkınma planlarında, kıyılardaki

uygulamalardan sorumlu bakanlık politikalarında açıklandı. Bu çerçevede, dış turizmin geliştirilmesi, sanayileşme, kıyıların korunması ve imarı, karayollarının yapımı gibi, her biri toplum yararına sayılan faaliyetler kıyılarda yer aldı. Sonunda ülke nüfusunun tümüne yakın bir bölümünün kıyıda ve kıyı yoluyla denizden yararlanmasını sınırlayan bir kıyı kullanım düzeni ortaya çıktı. "Toplum yararı" amacı ile toplumun bütün kesimlerinin yararına olmayan bir sonucun elde edildiği görüldü (Gülöksüz, 1976).

Bugünkü düzen içinde toplum yararı amacından yola çıkarak hangi noktaya varılmış olduğunu göz önüne getirmekte fayda var. Büyükşehir çevresindeki kıyılarda bir yandan yoğun yapım, öte yandan kirlenme sonucu kıyı kullanımını zorlaştı ve sağlıklı olmaktan uzaklaştı. Karayolları kıyıların özel topoğrafyasını "en ucuz" izler olarak değerlendirdi. Bu tür uygulamalar kolaylıkla çoğaltılabilir ve bunların hepsinden daha etkin olarak da, kıyıların ulaşım ve kullanım için en elverişli bölümleri özel kullanımlar için kapatılıyor. Çoğu bakanlıkların ve yatırımcı kuruluşların adını taşıyan ya da "Milletvekilleri", "Gazeteciler", "İdareciler" gibi adlarla anılan kooperatifler bu tür özel kullanışların yaygın örnekleridir. Kıyılarda bugün ve gelecekteki hakları ve çıkarları savunulmayanlar, yalnızca, güçler dengesine ağırlığını koyamayan alt gelir grupları olmaktadır (Gülöksüz, 1976).

Kamu yararı kavramı bugüne kadar yapılan hataların tekrarlanmaması ve yanlışlıkların mümkün olduğunca düzeltilebilmesi adına, kıyı mevzuatının bütününde şu ilkelere dayandırılmalıdır.

- Doğal kaynakların mutlak korunmasının gerekliliği, teklif edilen yapı ve tesisler toplum yararı açısından zorunlu ise alternatiflerine ve gerekçelerine titizlik gösterilmelidir.
- Kıyıda ve dolgudaki yapı, tesis ve faaliyetlere ilişkin teklifler çok boyutlu ele alınmalı ve bölge bütününde toplu halde çözümlenmelidir.
- Kıyıda ve dolgu alanında yapılacak zorunlu yapı ve faaliyetlerin, bir grup, kişi veya kesimin faydalanmasına yönelik izin verilmemesi, kullanıma ilişkin irtifak hakkının kamu adına tesis ve tescil edilmesi, yapı ve tesislerin yapımı ve işletmesinde, verilen taahhütlere uyulup uyulmadığı denetlenmesini kamu yararı içerisinde ele almak gerekmektedir (Özhan, 2001).

3.3.4. Ulaşım

Belirli amaçlar için motorlu ve motorsuz araçların veya yayaların belirli yüzeyler üzerinde gidip-gelme eylemine ulaşım denir. Araç trafiğinin ve yayaların birçok amaçlar

için gidip-gelme eylemleri, belirli ölçülerdeki yüzeylerde oluşurlar. Yol dediğimiz bu ulaşım yüzeyleri oturma, çalışma, kültür ve dinlenme gibi çeşitli işlevlere hizmet etmesi nedeni ile üzerinde oluşan bu eylemin yoğunluğu değişkendir. Kentsel dış mekanlardaki trafik akımları genelde 5 amaca hizmet eden eylem olarak tanımlanabilir. Bunlar sırasıyla meslek trafiği, eğitim trafiği, ticaret trafiği, hizmet trafiği, turist trafiği şeklinde ele alınabilir (Güleç, 1983).

Bütün bu işlevsel trafik türlerinin, amaçlarına uygun işleyebilmesi için, aşağıda sıralanan ana ilkeler doğrultusunda planlanmasına önem verilmelidir (Güleç, 1983).

- Trafiği disipline etmek,
- Ulaşım sağlanmış bir çevre oluşturmak,
- Trafiğin yoğunluğuna göre yolların ölçülendirilmesi,
- Üçüncü boyutun düşünülmesi,
- İş (meslek) trafiğini, toplu taşıt olanakları ile organize etmek,
- Servis trafiğini ve mal boşaltma veya yükleme trafiğini göz önünde tutmak,
- Duran trafik için çeşitli olanakları sağlamak.

Ulaşım yüzeyini oluşturan elemanları, yol, yaya yol, otoparklar ve yön ayırım alanları olarak ayırabiliriz. Kıyı mekânının kaynaklık ettiği en etkin kullanışlardan olan ulaşım kullanımı taşıt yolları, yaya yolları ve limanlar şeklindedir. Yukarıda belirtilen araç ve yaya trafiğine ait esaslar dikkate alındığında kıyının ulaşım kullanımındaki sorunların asgariye ineceği ve daha yaşanabilir kıyı şekline dönüşeceği muhakkaktır. Kıyının kara ile deniz arasında kalan bir kırılma noktası olması nedeniyle, ulaşım sistemi terminalleri kıyıda yer seçmeye çalışmaktadır. Bu özelliği nedeniyle de kıyı, birçok ekonomik faaliyetin yerleşmek için yarıştığı bir alan durumundadır.

Kıyı mekânına konumlanan taşıt yolları çevresel koruma tedbirleri alınmadığı takdirde kirliliğe ve fiziksel bozulmaya neden olur. Ayrıca yol boyunca yeni alan kullanışları yaratarak, mekânda kullanım ve yapı yoğunluluğunu artırır. Çevreye yönelik kötü etkilerin azaltılabilmesi için, yol planlama çalışmalarının tüm aşamalarında, çevresel sorunları yaratan faktörler tanımlanmalı ve kontrol altına alınmalıdır.

Yol planlama çalışmalarında en önemli konu geçki tayinidir. Taşıt yolunun suya yakınlığı ile yaratacağı kirlilik doğru orantılıdır. Deniz kotuna yakın yerlerden geçirilen yollarda, statik bir kudu yakalamak yaygın bir yargı ve dolgu işlemi gerektirmektedir. Bu işlem sonucunda, toksit maddeler serbest kalarak sudaki oksijen miktarı tüketilir, aşırı yüklenme ve atıklarla ekolojik denge bozulur. Buna ilaveten, kazı ve dolgularla delik deşik

edilen yamaçlar, molozlarla doldurulan kumsallar doğal görünümünü yitirirler (Güleç, 1983).

3.3.5. Rekreasyon

Rekreasyon artık çağımızın toplumlarının ayrılmaz bir parçası olmuştur. Toplumların yaşamında bu kadar önemli olan rekreasyon olgusu pek çok faktörün etkisi altındadır. Bunların en önemlileri rekreasyonel doğal faktörler, rekreasyonel alt ve üst yapı faktörleri ile rekreasyonel sosyal faktörlerdir. Bir alanın rekreasyonel değerini belirleyen en önemli olgu ise doğal olaylarla oluşmuş olan rekreasyonel doğal faktörlerdir. Doğal faktörler, fiziksel peyzaj elemanları dediğimiz klasik anlamdaki jeo faktörlerden oluşmaktadır (İnan, 2005).

Rekreasyon, yenilenme, yeniden yaratılma veya yeniden yapılanma anlamına gelen Latince recreation kelimesinden gelmektedir. Türkçe karşılığı yaygın bir şekilde boş zamanları değerlendirme olarak kullanılmaktadır. Bu ise, bireylerin ya da toplumsal kümelerin boş zamanlarında gönüllü olarak yaptıkları dinlendirici ve eğlendirici etkinlikler anlamını taşımaktadır. Rekreasyonun, yeniden yaratma anlamındaki klasik yaklaşımına göre rekreasyon, kişiyi zorunlu iş ve etkinliklerinden sonra yenileyen, dinlendiren ve gönüllü olarak yapılan faaliyetler olarak tanımlanmaktadır (İnan, 2005).

Kıyı alanları sınıflara ayrılır ve bu kıyı alanları özelliklerine uygun farklı fonksiyonlar yüklenirler. İlk tarihi önem taşıyan kıyı alanlarından oluşan Tarihi kıyı alanları (Historic Waterfront) ikincisi konut, ticaret alanı ve rekreasyon gibi bir çok kullanımı bir arada barındıran çok amaçlı kıyı alanları (Mixed Use Waterfront), üçüncüsü yeşil alanlar ile eğlence ve dinlenme alanlarının oluşturduğu rekreasyonel kıyı alanları (Recreational Waterfront), dördüncüsü doğal özelliklerini kaybetmemiş çevresel kıyı alanları (Environmental Waterfront), beşincisi ticari amaçlara hizmet eden ticari amaçlı kıyı alanları (Working Waterfront), altıncısı konut alanı olarak kullanılan ikamete açık kıyı alanları (Residential Waterfront) ve yedincisi de sahip olduğu kültürel özellikleriyle ön planda olan kültürel kıyı alanları (Cultural Waterfront)'dur (İnan, 2005).

Rekreasyon amaçlı kıyı alanlarında mevcut kıyı kullanımının eğlenme, dinlenme ve park gibi yeşil alanlara dönüştürülmesi söz konusudur. Dünyadaki birçok örneğinde kıyı alanı olma özelliğini, sanayi ve endüstriyel faaliyetler gibi başka amaçlar için kullanılması nedeniyle yitirmiş olan alanlar, halkın 24 saat erişebilirliğinin sağlanması amacıyla rekreasyonel kullanıma dönüştürülmüşlerdir.

Bir kıyı alanında yürüyüş, oturma, dinlenme, balık tutma ve manzara seyretme gibi

halkın her kesimine ve değişik yaş gruplarına hitap edecek rekreasyonel aktiviteler yer alabilmektedir. Bunlar kendi içinde pasif ve aktif rekreasyonel faaliyetler olarak ikiye ayrılır ki yürüyüş, balık tutma aktif, oturma, dinlenme ve manzara seyretme de pasif bölümü oluşturur. Kıyı alanı boyunca bu tip aktivitelerin homojen olarak dağılması insanları her mevsim hafta içi ve hafta sonu, günün her saatinde kıyı alanına çekmek açısından önemlidir. Tek bir ihtiyaca hitap eden kullanımdan çok geniş ölçüde kullanıma imkan verecek rekreasyon alanları yaratılması halkın kıyıyı birbirleriyle hem de şehir merkeziyle gerek yürüyüş ve bisiklet gibi aktif rekreasyona da imkan tanıyacak geçiş yollarıyla bağlanması ve ayrıca dinlenme gibi pasif rekreasyon aktiviteleri içinde kıyı bölgesinde sakin alanların yaratılması kıyıların 24 saat kullanımını desteklemeye yönelik çalışmaların başında gelmektedir (Akkaya ve Müftüoğlu, 2001). Ormanlık bir bölgede halkın % 65'inin su kıyısında yoğunlaştığı saptanmış, yine güzel havalarda Kennemerduinen'de ziyaretçilerin %95'i, kapalı havalarda ise %60'ının deniz kıyısında dinlendikleri sayımlarla bulunmuştur (Roderkerk, 1961).

İsveç'te yapılan araştırmalarda ise hafta sonu ve tatil evlerinin genellikle deniz, göl ve nehir kıyılarında yoğunlaştığı görülmüştür. Yine su kıyılarının büyük ölçüde çekici bir özelliğinin oluşu nedeniyle, Avrupa'da ilk defa, su kıyılarının korunması ile ilgili yasaları çıkaran ülke İsveç olmuştur. Kıyıları özel mülkiyetin tasarrufundan korumak amacıyla İsveç'te 300 metrelik kıyı şeridi yerleşim, parselasyon, etrafının çevrilerek girişlerin önlenmesi gibi eylemlerden arındırılmış ve toplumun yararına açılmıştır (Roderkerk, 1961). Kentsel alanlarda insanların eğlenme, dinlenme ve boş zamanlarını değerlendirme amaçları için ayrılmış ve düzenlenmiş alanlar rekreasyon alanları olarak tanımlanabilir.

Kent dokusunda işlevsel olmanın yanı sıra estetik ve rekreasyon amaçlı alanlar şöyle sıralanabilir. Topluma açık alanlar; Pasif rekreasyon alanları (Meydanlar, bulvarlar, dekoratif ve işlevsel yeşil alanlar, bakı terasları). Aktif rekreasyon alanları (Parklar, spor sahaları, oyun sahaları, çocuk bahçeleri, pazar yerleri, hayvanat bahçeleri, piknik alanları rekreatif su yüzeyleri, kıyı düzenlemeleri). Topluma yarı açık alanlar; (Resmi dairelerin açık yeşil alanları, iş yerleri çevreleri, okul bahçeleri, hastane, sağlık tesis çevreleri, anıt, mabet çevreleri). Özel açık alanlar (Ev bahçeleri, tarımsal alanlar) (Akdoğan, 1984).

Rekreasyonel kullanım açısından önemli bir yer tutan yeşil alanlarda, kentin içinde ve çevresinde yer alan, peyzaj ve hidroloji gibi işlevler gören, ormanlar, korular, çeşitli işlev ve büyüklükteki parklar, mezarlıklar, refüj alanları ve bina bahçeleri gibi canlı (ağaç, ağaççık, çalı, yer örtücü, çimen gibi) ve cansız (yollar, su elamanları, kent mobilyaları gibi) elamanlardan oluşan alanlardır (Pamay, 1978).

Yeşil alanlar, kentsel alanlarda, insanların dinlenmeleri, gezinmeleri, çeşitli rekreasyon faaliyetlerini gerçekleştirmeleri ve doğaya yaklaşımlarının sağlanması amacıyla, kent yönetimlerince düzenlenen, ortak kullanım alanları olarak da tanımlanabilir (Keleş, 1998).

Yeşil alan barınma, çalışma gibi halkın yerel ihtiyaçları dışında kalan, halkın bir takım rekreatif ihtiyaçlarına cevap veren, kent yönetimi tarafından düzenlenen gezme, eğlence ve boş zamanları değerlendirmek amacıyla bitkilendirilmiş, kentte yaşayanların ortak olarak kullandıkları doğal alanlardır. Bu alanlar fonksiyon alanları içinde de bulunabilir. Ağaçtan ormana kadar yeşil örtü ile ilgili tüm doğa elemanları bu tanımın içinde yer almaktadır (Dil, 2004).

Toplumun yararına açık olan alanlar, park alanları, çocuk oyun alanları, spor alanları, kent içi ve çevresindeki korular, dinlenme ve gezinti alanları, aktif yeşil alanlar olarak ifade edilirler. Yapı parselleri içindeki özel bahçeler, tarım alanları, meyve bahçeleri ve kamuya açılmamış kuru ve fidanlıklar, devlet ormanları, mezarlıklar, askeri alanlar, okul ve hastane bahçeleri, yol ve meydanlardaki güvenlik şerit ve refüjleri ise pasif yeşil alanları kapsamaktadır (Dil, 2004).

Yerleşmelerin oluşmasında belirleyici ve bağlayıcı olan imar kanununda yeşil alanlar, toplumun yararlanması için ayrılan oyun bahçesi, çocuk bahçesi, dinlenme, gezinti, piknik, eğlence ve kıyı alanları toplamıdır. Metropol ölçekteki fuar, botanik ve hayvanat bahçeleri ile bölgesel parklar bu alanlar kapsamında kalmaktadır şeklinde tanımlanmış olup sosyal ve kültürel altyapı alanları başlığı altında bulunmaktadır (Dil, 2004).

Açık alan kavramı, yeşil alan kavramını da içinde barındıran kentin fiziksel unsurlarını içerir. Araç trafiğini konut ve rekreasyon alanlarından ayırarak yaya trafiği için trafik güvenliğini sağlar (Dil, 2004).

Parklar kentsel doku içindeki yeşil alanlardır. İçerlerinde aktif ve pasif olan çeşitli faaliyet türlerine cevap verirler. Bu alanlar yaş gruplarına göre sınıflandırılırlar. Ona göre de mekân anlayışı ve kullanım türleri getirilir. Parklar kentlilere bazı faaliyetler getirirler. Fakat en önemli yönleri kentin içinde yeşil bölgeler yaratmak ve kirli havayı azaltmaktır, parkların donatısını genel olarak yeşillikler meydana getirir. Dolayısı ile kent yaşamındaki doğa özlemini de gidermede yardımcı olurlar ve eğitsel alanlardır (Güngör, 1967).

Kent dokusunun temel öğelerinden birisi olan parklar yapı ve ulaşım alanları dışında kalan açık alanlar olarak tanımlanabilir. Parklar kent planlarında belli işlevler için ayrılır ve planlanırlar. Bir kent planının başarılı ve uzun ömürlü olmasında parkların rolü büyüktür. Kent strüktürünü oluşturan öğeler arasında işlevsel ilişki ve bağlantıların iyi bir biçimde

çözümlemesinin yanında parkların, kendi dokuları içinde olduğu kadar, diğer açık alanlarla olan ilişkileri yönünden de kullanım amaç ve ilkelerinin iyi saptanması gereklidir. Bu da parkların fonksiyonlarının iyi ve tam olarak tanımlanmasıyla gerçekleşebilir. Hangi özellikte olursa olsun açık alanların kentsel işlevlerini şöyle sıralayabiliriz (Güngör, 1967).

- Kentlerin fiziki yapılarında denge elemanıdır.
- Yaya ve taşıt trafiği için olanak ve kolaylık sağlarlar.
- Kent içinde hava akımlarına neden olurlar.
- Kentlere ışık sağlarlar.
- Kent planlarında, doğa öğelerinin yer almasına olanak verirler.

Rekreasyonel açıdan önemli bir yeşil alan da, büyüklerin dinlenme gereksinimleri, çocuklar içinde oyun ve bundan da öte fiziksel, ruhsal yönden geliştirici, eğitici ve öğretici bir anlam taşıyan çocuk oyun alanlarıdır. Çocuklar, iyi tasarlanmış bir oyun alanında oynayarak, birçok yönden yararlanırlar. Nitekim oyun, çocukta işbirliği ve dayanışma duygusunu geliştirir. Çevresine girişkenliğini sağlar, konsantrasyon gücünü ve yeteneğini artırır. Çeşitli deneyler yapmasına olanak verir. Çevreyi tanıma yoluyla bir takım korkuların etkisinden kurtulmasına yardımcı olur. Oyun çoğu kez çocukta sorumluluk duygusunda gelişmesine yardımcı olur. Bedensel ve ruhsal yönden gelişme ise çocuğun ileride toplumun, aktif ve eylemci bir üyesi olmasına neden olur (Güngör, 1967). Oyun alanlarının yeşil düzenlemelerine gelince, güneşli çim açıklıklar ile gölge verecek geniş ağaçlıklar arasında iyi bir dengenin kurulması gerekecektir. Yeşil dokunun, getirilen aktivitelere ters düşmeyecek şekilde düzenlenmesi ana ilke olmalıdır. Çok yönden tehlikeli olabilecek girift çalılık veya ağaçlardan kaçınılmalıdır. Yüksekten taçlanan ağaç türleri seçilmelidir. Devamlı kasvetli ve durağan karakterdeki ibrelili ağaçların, yeşil dokuya katılma payları yapraklılara nazaran daha az olmalıdır. Işıklı, neşeli bir ortam yaratacak hafif tekstürlü bitkilere önem verilmelidir. Güzel çiçekli ağaçlarla, ilginç formlu koniferler, çocukların alanını daha çekici, eğitici yapacaktır. Düzenlemede çocuklara yasak çim alanlar yaratmamak ideal olanıdır. Basılmaya, oyuna dayanıklı çim türleri kullanmak, çok amaçlı yeşil alanlar kazandıracaktır. Sadece görsel olan açıklıklar çocuklar için fonksiyonel alanları azaltacaktır (Güngör, 1967).

Yeşil alanlar içinde rekreatif etkinler arasında kullanım olarak en önemli olan alanlardan biri spor alanlarıdır. Genellikle ülkemizde stadyum, futbol, basketbol vb. atletizm alanı kavramlarından pek öteye gidemeyen bu tür rekreasyon alanları, 15-24 yaş arasındaki gençlerle, olgun yaştakilere fiziki rekreasyon olanağı sağlayan açık yeşil alan

birimleridir.

Spor alanları siteler, daha küçük yaş grubunda olanlar için de oyun alanlarını da içerebilir. Gençler için atletik alanlar tenis, yüzme, kürek (bazı koşullarda), paten, badminton, hokey, futbol, basketbol, voleybol, hentbol gibi oyunlar için olanak sağlar. Bunlara ek olarak, çeşitli oyun ve gösteriler için bir amfi tiyatro, bando standı, atış poligonu, paraşüt kulesi, stadyum, kapalı salon okçuluk alanını bünyesinde bulundurulabilir. Birçok hallerde, bunlara ek olarak piknik alanı da alabilir. Diğer taraftan, üniversite yerleşkesi ile birlikte düşünölmeleri de oldukça yaygın bir uygulama halindedir. Nitekim birçok ileri ölkede, hemen hemen bir kent ölçüsündeki alan üzerinde planlanan yeni üniversite yerleşkelerinde, spor alanları, kentlerinin de yararlanabileceği bir park spor alanı kombinasyonu olarak ele alınmaktadır.

Bu tür uygulamalarda en ilginç örneklerden birisi Almanya'da, Bochum Üniversitesi planlamasıdır. Ruhr yoğun endüstri havzasında kurulan, 60.000 kişiye hizmet verecek biçimde planlanan üniversite 520 hektarlık alana yayılmıştır. Düzenlemede açık yeşil alanlara çok önem verilmiştir. Bu konudaki ana fikir, sadece üniversiteye güzel bir görünüm vermek, spor ve rekreasyon alanları sağlamak değil, aynı zamanda kent ve kentlinin de sağlık, dinlence olanağı konularının çözümüne yardımcı olmak biçiminde gelişmiştir (Akdoğan, 1984).

Avrupa'nın birçok ülkesi gibi Almanya'da da endüstri kentlerinde yaşayanların ortak sorunlarından olan çevre kirliliği bu kent halkını da çok etkilemişti. Nitekim, yeşil alan ve rekreasyon tesislerinin yetersizliği de eklenince, moral ve fiziki çöküntüye uğrayıp, kentin terk edenlerin sayısı 1967 de 90 bini ve 1969 ise 200 bini bulmuştu. Üniversite ve dolayısıyla kente geniş yeşil alanlar kazandırmak üzere girişilen gayretler büyük bir park-spor kompleksini oluşturmuştur. Bu arada, alan içinde mevcut 90 hektarlık ormana ek olarak, 100 hektarlık bir alanı da gerçekleştirilmiştir. Böylece, kent halkı için moral olduğu kadar, fiziksel yönden sağlıklarını düzenleyici açık alanlar da kazanılmıştır (Akdoğan, 1984).

Spor tesislerinin geniş yeşillikler içinde kurulması, özellikle hava kirliliğinin, artık büyük sağlık sorunlarını ortaya çıkardığı yoğun nüfuslu kentlerimizde büyük zorunluluk olarak görölmektedir. Avrupa ve ABD'nin birçok büyük kentinde üniversite kampusları ile birlikte planlanan spor tesisleri, stadyumları da içermektedir (Akdoğan, 1984).

Kentlerde, bu çok yönlü spor kompleksinin dışında, mahalle, semt ve kent merkezlerinde bir çok spor ünitesi bulunabilir, bunlar ancak esas spor alanlarının işlevlerini destekleyen, artırıcı aktif rekreasyon birimleri olarak görölmelidirler. Kent planlamasında

spor alanlarının kapsamı, yukarıda konu edilen komplekstir. Spor alanlarının, kentlerin hava kirliliğinden en az etkilenen bölümlerinde ve geniş yeşillikler içinde kurulması, bütün ileri ülkelerde ortak bir ilke olarak kabul edilmektedir. Diğer ortak bir eğilim de bu alanların park-spor kombinasyonu biçiminde planlanmaları yönündedir (Şener, 1987).

Değişik kentsel işlevlerin gerektirdiği alanlar veya yapıların boyutları, türü, fiziksel yapısı konularında, en az, en çok ve en uygun ölçüleri saptayan nicel sınırlandırmalarla, bunları etkileyen kentsel değişkenlerde yapılan varsayımlar 'Kent Standartları' olarak adlandırılmaktadır (Şener, 1987). Kentsel standartları değişik açılardan gruplandırmak mümkündür. Bazı standartlar tüzel niteliktedir ve yetkili kurumlarca yasa, yönetmelik vb. gibi yöntemlerle saptanır. Yeşil alanlar, kamu donatımı alanları vb. için. Bu konudaki standartlar ise, genel bazı teknik yaklaşımlardan, alışkanlıklardan, otoriterlerin veya teknik grupların önerilerinden kaynaklanmaktadır. Yasal zorunluluk olmamakla birlikte, bu standartlara uyulması gerekmektedir. Yapı yükseklikleri, komşu mesafeleri, parsel boyutları, yoğunluklar, yol genişlikleri konusundaki kararlar, yoğunlukla bu tür yaklaşımla oluşmaktadır.

Bu iki grup standardın yanı sıra, kentsel standartların diğer bir kökeni, kentteki mevcut durum, bu durumun gelişme eğilimleri, yani genellikle kent ve yapı ölçeğinde yapılan somut araştırmalar olmaktadır. Kentsel doku içinde yeşil alan standartlarının belirlenmesinde dikkate alınan ölçütler genel olarak şunlardır (Şener, 1987):

- **Gereksinimler**

Gereksinimler yaş, gelir, eğitim, mesleğin doğurduğu düşünce ve örgütlenme yöntemiyle, yaşama mekânı ve hareket olanaklarına göre değişir. Gelişmiş ülkelerde bu gereksinimler anket çalışmaları ile saptanmaktadır.

- **Nüfus**

Rekreasyon amaçlı yeşil alan miktarı ve dağılımları daha çok insan sayısı ve onların yerleşme noktalarına bağlıdır. Bu nedenle nüfus, gereksinimlerin saptanmasında rol oynayan önemli bir etmendir. Nüfus artıp yerleşmeler büyüdükçe yerleşme yerlerinde öneri normlara erişmek oldukça güç olmaktadır.

- **Kentlerin karakteri**

Standartların belirlenmesinde etken olan diğer konular olarak kentin boyutu, coğrafi durumu, iklim gibi özellikleri sayılabilir. Her ülkede hatta bir ülkenin değişik kentlerinde bile bu özelliklerin farklı olması nedeniyle standartlarda değişmektedir. Örneğin, bir deniz kenti ile ova kenti arasında, kurak iklime sahip olan bir yerleşme ile yağışlı bir iklime sahip olan yerleşme arasında yeşile duyulan gereksinim farklılığı standartları etkilenmektedir.

- **Kullanım yoğunluğu**

Standartların belirlenmesinde düşünülmesi gereken diğer bir etmen de yeşil alanların kullanım yoğunluğudur. Gezinti, dinlenme, spor ve eğlence alanlarında yoğunluklar farklıdır. Örneğin, bir eğlence parkı 75-100 kişi/ha gerektirirken, tenis 25-35 kişi/ha gerektirmektedir (Şahin ve Barış, 1998).

Büyük kentlerde açık alanların miktar ve alanlar bakımından azlığı gereksinimleri sınırlamaktadır. Ekstrem şartların hakim olduğu kentlerde aktif ve pasif alan ihtiyacını özellikle kent bünyesinde karşılamak gerektiği halde, çevre şartlarının zengin ve ulaşılabilir olduğu yerlerde rekreasyon planlaması standartlarını bu veriler açısından değerlendirmek gerekir.

Bir kentin kapladığı alanda kent insanının genellikle elverişli olan çevre şartları ve zenginlikleri ile bağlantı kurmasında plancının dikkate alması gereken bir kriterdir. Bu bakımdan kentlerin büyüme eğilimi, yeşil alan planlamasında önemli bir yer tutar. Bu genel anlamdaki görüşler açısından, yeşil ve serbest alan standartları vermenin güçlüğü ortadadır. Bununla beraber literatürde ekstrem şartların plancı tarafından dikkate alınacak etkileri bir tarafa, aktif ve pasif yeşil alanlar olarak bazı limitler kabul edilmiştir (Çizelge 3.1).

Çizelge 3.1. Minimum açık ve yeşil alan standartları (Şahin ve Barış, 1998)

No	Yeşil Alan Tipi		Nüfus Başına Düşen m ²	
	Aktif Yeşil Alan	Pasif Yeşil Alan	Aktif Yeşil Alan	Pasif Yeşil Alan
1	Çocuk Oyun Alanları(0-6 yaş)	Merkezi Mahalle Birliği Parkları	1	8
2	Oyun ve Spor Alanları	Trafik Yeşillikleri	10	1
3	Açık Yüzme Havuzları	Sınır ve Endüstri Yeşillikleri	1	1

Ancak bir kentin yeşil ve serbest alanları sadece bunlardan ibaret değildir. Bu çizelgedeki değerler ayrıca yaşama eğilimlerine göre büyük ölçüde stadyum ve hipodromları, göl yüzeylerini, sergi alanlarını, botanik ve hayvanat bahçeleri ile kent ormanlarını da ilave etmek gerekir. Bu durumda serbest ve yeşil alan gereksinimi kişi başına en az 65 m² 'ye çıkmaktadır. Çizelgelerde verilen standartlar nüfusu 500.000'in üstündeki kentler için kabul edilmektedir. Belirli rakamlar olanağı bulunmadığı halde, pasif alan gereksinimi kent ve çevre bağlantısından dolayı küçük kentlerde (nüfus 500.000'e kadar olan) aktif alan gereksinimi oranla daha büyük bir düşme gösterebilir.

Fakat ne olursa olsun aktif alan gereksinimi hiçbir zaman kişi başına 6 m² 'nin altına düşmemelidir (Şahin ve Barış, 1998). Aktif alan için verilen bu rakamlar net alan gereksinimleridir (Çizelge 3.2).

Çizelge 3.2. Açık yeşil alan standartları (Şahin ve Barış, 1998)

Aktivite Tipi	İnsan Grubu İçin Gerekli Birim Alanı (da)	Aktivite İçin Gerekli Alan (da)	Lokaliz Olacak Rekreatif Alan
AKTİF REKREASYON			
1. Çocukların Oyun Yeri (aletli)	2 da/ 1000 kişi	4	Oyun yerleri, Mahalle Parkları, Community Parkları
2. Genç Çocuklar İçin Oyun Sahası	6 da/ 1000 kişi	12	Oyun Yerleri, Mahalle Parkları, Community Parkları
3. Yaşlı-Ergin Çocuklar İçin Saha Sporları	-	-	Oyun Sahası, Community ve Mıntıka Parkı
4. Tenis, Açık Hava, Basketbol, vb.	6 da/ 1000 kişi	60	Oyun Sahası, Community Parkı
5. Yüzme	4 da/ 1000 kişi	8	Oyun Sahası, Community Park
6. Büyük Çapta Kayık Aktiviteleri	1 Açık Hava Yüzme Havuzu	8	Oyun Sahası, Community Parkı
7. Tırmanma, Kamping, Doğa Araştırması	25000 kişi 400 da /50000 kişi	400	Mıntıka Parkı, Bölge Parkı veya Rezerve alanları
8. Golf	40 da/1000kişi	2000-4000	Bölge Parkı
PASİF REKREASYON			
1. Piknik	6 da/1000Kişi	Derinlik	Bütün Parklar
2. Pasif Su Sporları, Balık avı, Kürek	80 da /25000 Kişi	Su Yüzeyi	Community Parkı, Özel Rezerv Alanı
3. Hayvanat Bahçesi, Arboretum, Botanik Bahçesi	4 da 1000 Kişi	400	Geniş Mıntıka Parkı veya Özel Mekânlar
DİĞERLERİ			
1. Rekreatif Alanlarda Otopark	4 da/1000 Kişi	Derinlik	Oyun Sahaları, Community ve Bölge Parkları
2. Kapalı Rekreatif Merkezleri	4 da/1000Kişi	4-8	
3. Açık Hava Tiyatrosu, Bando Yerleri	4 da/1000 Kişi	20	Mıntıka Parkları

Bir alanın fonksiyonelliği yalnızca düzenlenmesiyle ilgili değildir. Çevresindeki

nüfus yoğunluğu, yeşil alanda faydalanacakları kat etmek zorunda kalacakları mesafe ve bu mesafeyi kat ederken rahat ve emin yürüyüş şartının var olup olmadığı, yeşil alandan faydalanma kapasitesini geniş ölçüde etkiler. Fakat genellikle kabul edilen bir ölçüt, bir merkezi parkın etki çapının 1500 m olduğudur. Community parkında 300-800 m olan bu ölçü, çocuklar ve yaşlıların yararlanacakları uyum ve dinlenme alanları için hiçbir zaman 500 metreyi geçmemektedir. Çocuk bahçeleri için kabul edilen uzaklık 100'dür(Şahin ve Barış, 1998)

19. yüzyıl başlarına kadar yerleşim alanlarında insan-insan, insan-doğa arasındaki ilişkilerin ortaya koymuş olduğu, bir dereceye kadar korunabilmiş olan fiziksel mekânlar, sanayileşmenin başlaması ve gelişmesi ile birlikte planlama yönünden yeni boyut kazanarak kent planlaması disiplini ve pratiğini doğurmuştur. 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu sanayileşmemiş olmasına karşın, kapitalist sistem ile bütünleşmiş, kentleri ise batının sanayi kentlerinin niteliğini taşıyamamakta, ancak önemli yapısal değişiklikler geçirmektedir. Ülkemiz kentlerinde yeniden düzenleme ve planlama çabaları böylesi farklı etkiler altında başlamıştır. Ülkemizde planlama eylemlerinde donatım yönünden ilk kabuller 2290 sayılı 'Yapı Yollar Kanunu' ile başlamıştır. 1993 – 1956 yılları arasında yapılan imar planlarında bu yasanın 4. Maddesine uyularak kişi başına 65 m² kent alanı ayrılmıştır (Çizelge 3.3).

Çizelge 3.3. Kentsel yeşil alan tiplerinin kişi başına düşen miktarı (Şahin ve Barış, 1998)

YEŞİL ALAN TİPİ	m²/Kişi	Kent Alanı % ' si
Ev, bahçe, yol ve meydanlar	50	77
Ticaret ve sanayi mahalleleri	4	6,1
Koru, çayır, göl ve oyun yerleri	4	6,1
Hastane, mezarlık, hamam, otel, kahve gibi genel	3	4,6
Resmi ve askeri kurumlar, talim yerleri	2	3,1
Okul ve kütüphane yerleri	2	3,1
TOPLAM	65	100

En son imar yasasında kent planlama ile ilgili yeşil alanlar için 7 m² / kişi standardı getirilmiş, ancak yeşil alanların planlanması, kentsel dağılımı ya da uygulaması konularında herhangi bir hüküm yer almamıştır (Şahin ve Barış, 1998). Yabancı ülkelerin yeşil alan standartlarına bakıldığında doğaya verilen önem açıkça görülmektedir Örneğin (Şahin ve Barış, 1998) :

- İngiltere'de kişi başına 40 m² yeşil alan standardı benimsenmiş olup bu Amerikan standartlarıyla eş değerdedir.
- Amerika'da komşuluk düzeyinde bölge düzeyine kadar ulaşan kompleks bir sistem niteliğinde bir yeşil alan standart sistemi vardır. Bu standartlar bahçeli evlerde kişi başına 2,8-6m², toplu konutlarda kişi başına 4,8-8m² Kent yoğunluğunun 250 kişi / ha olması öngörüsü ile kişi başına 40 m² yani 1000 kişi için 4 ha bir yeşil alan standardı kabul edilmiştir. Bu değer kent alanının % 10 'una eşdeğerdir.
- Hollanda'da mahalle düzeyinde kişi başına 9,5 m²/ kişi, kent düzeyinde ise 30 m² / kişi yeşil ve açık alan standardı kabul edilmiştir.
- İsveç'te kişi başına 77 m²/ kişi yeşil ve açık alan standardı.
- İtalya'da kişi başına 22 m²/ kişi yeşil ve açık alan standardı, bulunmaktadır.

3.4. Kıyıların Turizm ve Rekreatyonel Amaçlı Yeniden Tasarlanması

Kentsel alanların gelişiminde, kıyıların önemi tarih boyunca hissedilmiştir. Kıyılar, çeşitli uluslardan insanların kaynaştığı, kullanımların ve merakların bütünleştiği mekanlar olmuşlardır. Birçok liman kentinin kıyı kesimleri, zamanla ticaretin artmasıyla çeşitli değişimlere uğrayarak, kendine özgü sosyoekonomik yapısını yitirmiştir. Kıyıların yeniden yapılanma çalışmaları 1960'lı yıllarda başlamış, 1970'lerde ön plana çıkmış, günümüzde ise tüm hızıyla devam etmektedir (Breen ve Rigby 1994). Geçmişte kıyıların yok olmasına neden olan politik ve ekonomik olaylar, günümüzde geçerliliğini kaybetmiştir. Ekonomik değişiklikler ve ticari uygulamalardaki düzeltmeler, günümüze değin süre gelen geleneksel kıyı kullanımlarını yeni mekanlara çekmekte, boşalan bu alanları, turizm ve rekreasyon amaçlı kullanımlar doldurmaktadır. Bu durumda kıyı, geleneksel rolünün tersine, ticaret, turizm ve rekreasyon alanları haline gelmektedir (Craig-Smith ve Fagance, 1995). Eski işlevlerini kaybetmiş olan rıhtımlarda, müze, restoran, alış-veriş merkezi gibi potansiyel kullanımlar ön plana çıkmaktadır. Kıyılar, yeni işlevler üstlenerek ve restore edilerek, kente eski kimliğini ve özelliklerini kazandırmakta ve kentsel fiziksel çevre canlandırılmaktadır. Heyecan verici mevsimsel değişimler, dinlendirici vistalar ve spor olanakları, kişiyi sadece bedenen değil, ruhen ve beynen de dinlendirmekte, kişinin üzerinde terapik bir etki yaratmaktadır (Miyakoda ve Nakase, 1991).

Rekreasyon ve turizm amaçlı aktiviteler, direk kıyı yerleşimine dayalı olmamasına rağmen; planlama, tasarım, işletim ve kullanım içeriği açısından kıyıya yakınlığın önem kazandığı kıyı yerleşimleriyle bütünleşmektedir. Kıyı kadar, onun gerisindeki kıyı

kuşağının da korunması ilkesinin benimsenmesinde yarar vardır. Kıyı kuşağında tasarlanan bir kullanımın ya da tesisin, kıyı boyundaki doğal dengeyi bozup bozmayacağı da hesaplanmalıdır.

Kent kıyılarının, yeniden tasarlanması çalışmalarında, çeşitli kullanımların kıyıdaki konumları üzerine gelen farklı talepler, bir rekabet ortamı yaratmaktadır. Kullanımlar arasında denge sağlanarak, tasarımın hayata geçirilmesi, görüş farklılığı nedeniyle, kıyı projesinin yok olmasını engelleyecektir. Çeşitli kullanımlar için, halkın tepkisini ve katılımını dengeleyerek, gelişimin sürekliliğini sağlamak esastır. Gelişimde esas nokta uzlaşmadır. Kıyının her bir m² sini halkın kullanımına açmak ve festival alanlarıyla kaplamak imkânsızdır, çünkü bu tip alanlar ne sürekli kullanılabilir, ne de değişken ekonomik ihtiyaçlar böyle bir kullanıma imkân verebilir. Kıyı projeleri, farklı amaçlara yönelik tasarımları kapsamaktadır. Yeniden gelişimde hedef, serbest zamanları geçirmeye yönelik etkinliklerin, elde edilebilirliğini ve niteliğini arttırmaktır. Birtakım tasarımlar fikir aşamasında tutarsız boyutlardayken, uygulandıktan sonra anlam kazanmaktadır. Bunun aksine birtakım tasarımlar da, temelde mantıklyken, uygulama sonrası uçuk sonuçlar elde edilebilmektedir. Amaç ve konulardaki bu çeşitlilik, uygulamaya yönelik organizasyon ve işletim esaslarına da yansımaktadır. Amaç, konu ve organizasyondaki çeşitlilik, tip bir aplikasyon projesinin oluşumuna engel olmaktadır. Böyle bir ayrıntılı planın oluşumu mümkün olsa da, uygulanması imkânsızdır. Çoğu kıyı yeniden tasarlanırken ilgili firmaların taklit kıyı projelerin oluşumundan kaçındığı görülmektedir. Projeler arasında çok net farklılıklar olduğu gibi birtakım benzerlikler de söz konusudur (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

3.4.1. Kıyıların yeniden tasarlanmasının amaçları

Kıyıların yeniden tasarlanmasının esas amaçları, halkın kıyıya ulaşımının engellendiği, bakımsızlık nedeniyle harap olmaya yüz tutmuş tarihi kıyı kesimlerinin, yenilenmesi ve bu alanlara hayat kazandıracak şekilde yeniden ekonomik oluşumu sağlamaktır. Kıyı alanlarının yeniden düzenlenip, halka kazandırılması için gerekli ekonomik değerleri geliştirmek için birtakım stratejilerden hareketle, eski yapılara yeni işlevler kazandırılarak, halka ait mekânlar haline getirilmesi gibi birtakım yan stratejilere ulaşılır. Ancak izlenecek stratejiler dar bir çerçeve içine alınmamalıdır. Sosyal gelişim ve yeniden oluşum, fiziksel yenilenme ve yapısal yeniden düzenleme için olasılıklar söz konusudur. Yeniden oluşum ve tasarım en sık kullanılan terimler olmasına rağmen, uygulamaya yönelik stratejiler, yeniden canlanma, rehabilitasyon ve görüntü geliştirmeyi

içerir. Yüksek oranda suya dayalı kullanımların yoğunluğunu hedef alan bir işletim esası, kıyıların yeniden tasarlanması ve gelişim projelerinde açıkça ortaya konmaktadır.

Kıyıların yeniden tasarım çalışmaları, 1970'li yıllarda, kirlenen suların temizlenmesi ve kaybedilen kıyı değerlerinin geri kazanımı ile başlamıştır. 1972 ve 1992 yılları arasında, yüksek nitelikli su kullanımına dayalı aktivitelerin yeniden oluşumu için yüksek harcamalar yapılmıştır. Böylece coğrafik ve görsel değerlere sahip kıyıları, insanları yeniden su kenarına çekebilmiş ve halkın yaşamı içindeki anlam ve önemini geri kazanmıştır (Breen ve Rigby, 1994).

Yenilenme çalışmalarında, eski işlevlerini kaybetmiş yapılar, tasarımda bir bütün olarak ele alınmakta, bu da çevredeki mevcut yapılar üzerinde pozitif bir gelişme sağlamaktadır. Kıyıların yenileme projelerinin, mevcut yapılar üzerindeki etkileri, projeden projeye farklılık göstermektedir. Projenin bu değerler üzerindeki başarısı özel durumlara bağlı olarak farklılık göstermesine rağmen, her proje birtakım esaslara dayandırılabilir. Makul oranda ticari kullanımların bulunması, eski-tarihi yapıları yeni işlevler kazandırılması, ticari ve estetik çevrenin oluşumu (eski yapılarla yeni yapıların bütünleşmesi), kıyının yoğun trafiğinin, yoğunluğun yüksek olduğu kamu alanlarıyla birleştirilmesi ve rekreasyonel faaliyetlerle ticari etkinliklerin bir arada yürütülmesi gereklidir. Projede esas ticari girişim için ise, başarılı ticari çalışmalar için bir ortam yaratılmalıdır ve bu çevre eski-tarihi değerlerle rekreasyonel faaliyetleri birleştirmelidir. Kıyıların yeniden canlanmasında bu üç yönlü yaklaşım (ticari satışlar, eski-tarihi yapıların değerlendirilmesi ve rekreasyonel faaliyetler), daha geniş temellere dayanan, giderek değer kazanan yapıların gelişimini sağlamaktadır. Üç ayrı tüketici grubu (alışverişçiler, çevreciler, rekreasyoncular), ihtiyaçlarını karşılayan faaliyetlerden yararlanmak amacıyla bir araya gelmektedir. Aynı projede farklı ilgi alanlarının bir araya gelmesi, bir rekabet ortamının oluşumunu sağlamaktadır. Kıyıların yeniden tasarlanıp canlandırılmasında, farklı amaçlar elde etmek için, çeşitli kuruluşlar çok farklı tematik stratejiler izlemektedir (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

3.4.2. Kıyıların yeniden tasarlanması konuları

Kıyıların yenilenmesi çalışmalarında, uzun ve kapsamlı araştırmalar sonucu ortaya çıkan tasarımlar, uygulama aşamasında birtakım değişikliklere uğramaktadır. Zamanla proje alanında ve yakın çevresinde meydana gelen birtakım değişiklikler, tasarıma yansımakta ve projede revizyona gidilmektedir. Bazı kıyı çalışmalarında tasarımcı, hedeflediği amaca ve konuya ulaşırken, bazılarında proje aşamasının uzaması ve çeşitli

nedenlerden dolayı uygulamasının gecikmesi sonucu günün koşullarına göre tasarım kısmen farklılaşmaktadır (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

Kıyıların yeniden gelişim konuları, alanın konumu, mevcut yapılar, kıyının doğal yapısı ve suyun niteliğine göre çeşitlilik kazanmaktadır. Sidney'deki gibi bazı tasarımlar, serbest zamanları geçirmeye yönelik aktiviteleri esas alırken, bazılarında ise tarihi yapıların yeniden kullanımı, endüstriyel ve kültürel değerlerin korunması tasarımın esasını oluşturmaktadır (Craig-Smith ve Fagance, 1995). Tasarımda her zaman net bir konu belirlemek mümkün olmamaktadır. Birçok örnek kıyı gelişim projesinde, alan kullanımlarında büyük bir yoğunluk ve kargaşa söz konusudur. Çeşitli işlevlerin bulunduğu projelerde, yeni kullanımları ve yapıları, eski tarihi yapılarla beraber değerlendirerek alanda kullanımlar arasında bütünlük ve uyum sağlamalıdır.

Kıyıların yeniden tasarlanmasında, alanın coğrafik konumu, tarihi değeri, zamanlama ve politik olaylar etkili olmaktadır. Bu da bir alanda yapılan tasarımın, başka bir alanda ekonomik başarısızlıkla sonuçlanabileceğinin göstergesidir (Breen ve Rigby, 1994). Kıyının tasarımında, alanın kendine has özelliklerini ön plana çıkaracak kullanımları belirlemeli ve farklı çevrenin oluşumunu sağlamalıdır.

Kıyının tasarımında hedef, diğer alanlarda bulunmayan fırsatların sunulması, serbest zamanları geçirmeye yönelik aktivitelerin geliştirilmesi ve artırılmasıdır. Çoğu kıyı tasarımında, rekreasyon ve turizm tasarımı destekleyici yan konular olarak ele alınmaktadır. Alanın gelişimi ve ülke ekonomisine katkısı açısından, serbest zamanları geçirmeye yönelik aktiviteler, diğer kullanımları tamamlayıcı nitelikte olmalıdır. Kıyının, eğlence, rekreasyon ve turizm amaçlı kullanımı, fırsatların en iyi şekilde değerlendirilmesiyle sağlanır. Baltimore projesinde, hedef, alanın rekreasyonel, kültürel ve eğlenceye yönelik aktivitelerle kuşatılması olmuştur. Turizmin artmasında büyük rol oynayan bu aktiviteler, kent merkezinin yeniden gelişim projesi için gerekli sermayenin oluşumunu sağlamıştır. Baltimore projesinde tasarımın hedefini oluşturan rekreasyonel kullanımlar, birtakım projelerde ise hedeflerin sonunda yer almaktadır (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

Kıyı rehabilitasyon çalışmaları, daha geniş kapsamlı bir program çerçevesinde yürütülen tarihi değerleri koruma çalışmalarıyla bütünleştirilebilir. Tarihi alanların ve yapıların bakım ve onarımı, turizme yönelik aktivitelerde önemli bir yere sahiptir. Binaların restorasyonunda, turizme yönelik modern kullanımlarla uyumun sağlanması, çevresel değerler açısından önemlidir. Tarihi yapılar, kültürel yapılar (müzeler), ticari yapılar, ofis ve idari yapılar ve konut alanları olarak değerlendirilmektedir (Craig-Smith ve

Fagance, 1995).

Kıyıların yeniden tasarlanması çalışmalarında, alanları kullanımlara göre birkaç kısma ayırmak mümkündür. Bazı tasarımlarda turizme yönelik kullanımlar, ticari kullanımlardan ayrılmaktadır. Diğer bir strateji ise, turizm amaçlı kullanımları bu kadar ön plana çıkarmadan, ticari amaçlı kullanımlar ve kültürel etkinliklerle bütünleştirmektir. Örneğin Baltimore projesinde, konut ve ticari alanları, bir yaya aksıyla turistik alanlara bağlanmaktadır. Bazı tasarımlarda ise alan kullanımında çeşitliliğe gidilmekte, tarihi alanlar ve ticari alanlar, turizme yönelik kullanımlarla birleştirilmektedir (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

3.4.3. Kıyıların yeniden tasarlanması organizasyonu

Yürürlükteki genel durum ve kanunlar, kıyıların yeniden gelişimine yönelik stratejilerin uygulanması için oluşturulan, detaylı planların ve fikir projelerinin gerçekleştirilmesinde birtakım sorunlara neden olabilir. Kıyıların yeniden gelişimine yönelik örnek projelerde, hükümet yapısı, ideolojik yaklaşımlar, özel sektör girişimleri, tarihi değerler, organizasyonda yer alan kuruluşlar ve işletimde görev dağılımı gibi değerlerden kaynaklanan birtakım farklılıklar vardır. Bu farklılıklar, özel sektörle kamu sektörü arasındaki iş ilişkilerinde ve tasarımın uygulanmasında özel şirketlerle yapılacak sözleşmelerde ön plana çıkmaktadır. Çalışmalarda, mevcut coğrafik, politik, sosyal, ekonomik, çevresel ve kültürel değerler dikkatlice ele alınmalıdır. Tüm bu değerlerdeki farklılıklar tip bir kıyı modelinin oluşumunu engellemekte, her tasarıma kendine has bir yapı kazandırmaktadır (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

Tamamlanmış bir kıyı tasarımının uygulanması, yerel iş toplulukları, hükümet yönetimi veya hükümetteki yüksek merciler tarafından gündeme getirilmektedir. Aynı zamanda önemli bir olay veya etkinlik projeyi harekete geçirebilir.

Kıyıların yeniden yapılanması için sermaye akışı sağlayacak özel yatırım fonlarına ve bağış yapabilecek geniş bir topluluk desteğine ve katılımına ihtiyaç olacaktır.

Özel teşebbüslerin yoğunlukta olduğu toplumlarda, finansal kaynakların temini iş dünyasından sağlanırken, daha çok hükümet fonlarından desteğin beklendiği toplumlarda, projenin uygulanabilmesi için hükümete büyük görev düşmektedir (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

Tasarımın ilk aşamalarında, belli ideolojilerin oluşumu için aşağıdaki maddeler esas alınabilir:

- Toplumsal giderlere sınırlamalar getirilmesi,

- Tasarım değerlerini ve önceliklerini belirlemek için piyasa araştırması yapılması,
- Özel sektör girişimlerinde yoğun artış sağlanması,
- Toplumsal düzeni bozmadan, alana müdahale edilmesi, Kültürel girişimlerde artış sağlanması,
- Belirlenen işlevler için taleplerin oranının belirlenmesidir (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

Hükümetteki değişimler ve piyasadaki düzensiz değişim, ekonomik, sosyal ve çevresel farklılaşmalar, tutarsız bir ortam yaratmaktadır.

Çoğu kıyı projesi geniş ve kapsamlı bir çalışmanın ürünüdür. Bu tür planlar, 30 yıl gibi uzun süreli çalışmalar sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bazı projelerde projeciye çok sınırlı bir zaman tanınmaktadır ve sağlıklı sonuçlar elde edilememektedir.

Kıyı projelerinin tam anlamıyla uygulanabilmesi için, uygulama aşamasında özel bir organizasyon görevlendirilmelidir. Projelerin hayata geçebilmesi için, özel ve devlet sektöründen gelen yüklü sermaye girişi ve birtakım denetleyici firmaların desteği şarttır (Craig-Smith ve Fagance, 1995).

3.5. Kıyı Tasarım İlkeleri

3.5.1. Hedef belirlemek

Proje alanının geçmişi ve tarihsel gelişimi üzerinde yapılacak detaylı bir çalışma, tasarımın oluşumunda önemli bir değere sahiptir. İyi bir fikir, ileri aşamalarda yapılacak olan alan analizlerine, alan kullanım materyallerine, projenin ölçeğine ve kapsamına temel oluşturur. Genellikle, tasarım ilk aşamada daha çok şekilsel ifadeye dayalı, şematik değil tematiktir; fikir aşamasıdır ve bu aşamada projenin özünün anlaşılması gerekir, ince detaylara girilmez. Fikrin saptanabilmesi için proje alanına ait tüm faktörler ayrı ayrı değerlendirilmelidir. İlk aşamada ele alınması gerekli faktör iklimsel değerlerdir. Alan işlevleri iklimsel değerlere göre tamamen farklılaşmakta, aynı işlev olmasına rağmen, bölgeden bölgeye değişime uğramaktadır. Projenin yapıldığı alan itibari ile tarihi ve kültürü hakkında, alana özgü değerlerin belirlenmesi diğer bir önemli faktördür. Tasarım alanı ve yakın çevresiyle ilgili tüm kaynakların, kütüphane, belediye, hükümet ve bölgesel arşivlerden temini gerekmektedir. Kıyı gelişimi için belirlenen hedef, potansiyel kullanımlara olanak sağlamalı ve kişileri su kenarında toplamanın yolları aranmalıdır (Torre, 1989).

3.5.2. Biçim

Projenin esası, kullanıcıyı farklı alanlara yönlendirme ve değişik kullanımlar sunmaktır. Bu aşamada daha ince detaylar üzerinde durulmalı, malzemeye dayalı çözümler getirilmelidir. Bankların metal veya ahşap, kent mobilyalarının modern veya rustik olup olmayacağı belirlenmelidir. Araştırmalar hedefi belirlemeli; kullanımlar ve materyaller biçimi yaratmalıdır. Siluet, ziyaretçinin kafasında, uzaktan proje hakkında bir fikir oluşturmaktadır. Eğer tasarımcı belirlediği hedefte başarılıysa, hem tasarımcı hem de kullanıcı alan gözlemlerinde ortak düşüncelere sahip olacaktır.

Birçok kıyı düzenlemesinde şekiller standartlaşmıştır. Rouse kıyı düzenlemesi, derzli metal çatıları ve bina formlarıyla, kendine özgü bir kimlik kazanmıştır. Bunun gibi başarılı birçok kıyı tasarımları, yeni yapılmakta olan kıyı gelişim projeleri için iyi bir örnek oluşturmaktadır. Ancak tasarımcı, örnek aldığı projelerin tıpatıp aynısını uygulamaktan kaçınmalıdır. Her kıyı tasarımı kendine has bir fikre ve biçime ihtiyaç duyar (Torre, 1989).

3.5.3. İşlev

Bir kıyı gelişimi ne kadar heyecan verici ve tek olursa olsun, ancak her alanda sahip olduğu işlevler oranında başarılıdır. Bölgesel ulaşılabilirlik ve dolaşımdan, yeterli otopark kapasitesine, yaya hareketinin rahatlığına, ziyaretçilerin tüm alandan aynı oranda yararlanabilmesine, tüm ince detaylar tasarımcı tarafından değerlendirilmelidir. Kıyı, en yoğun saatlerde, halkın tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek kapasitede olmalıdır (Torre, 1989).

Yerel kanunlar, konut başına düşen otopark miktarı, yürüme yolu genişlikleri ve bunun gibi birçok standartları belirlemektedir. Tüm alanda aynı anda birçok kullanıma imkân verecek alanların oluşumuna çalışılmalıdır. Konser alanı olarak kullanılacak bir plaza, aynı zamanda amfi görevi görebilecek yeterli basamağa sahip olmalıdır. Veya bir meydan, sabah çiftçiler veya balıkçılar pazarına yer tedarik edebilmeli, akşamüzeri çiçek pazarına, gece ise bir konsere imkân verebilmelidir. Roma'daki Campo de Frove bunun gibi çok yönlü işleve sahiptir ve gün boyu birçok ticari aktiviteye imkân vermektedir (Torre, 1989).

Başarılı bir kıyı tasarımında, yeme içme olanakları, etrafı gözlemlene veya oturup dinlenme gibi rekreasyonel işlevler gereklidir. Dükkânlar ve ticari etkinlikler, serbest katılım açık alanda olduğu sürece başarılıdır.

Tüm bu açık alanların programlanması da çok önemlidir. Müzik yayını, ateş ve lazer gösterileri gibi günlük olaylar, özel günlerde, tatillerde ve kıyı festivallerinde dikkatlice

programlanmalıdır. Bu gibi etkinlikler, kişiyi daha çok kıyıya çeker ve bu özel ortamın daha geniş bir kitle tarafından farkına varılmasıyla, kültürel bir mirasın yaratılmasını sağlar.

3.5.4. Toplumun bilinçlendirilmesi

Tasarımcı, fikrini topluma detaylı bir şekilde sunmalı, gelen eleştirilere karşı tasarımını savunmalı ve halkın çoğunluğunun onayını almalıdır. Hedef belirlemek, biçim, işlev, finansal uygulanabilirlik, yasal onaylamalar ve yapım teknikleri gibi tasarım ilkeleri esas alınarak hazırlanan projeler, farklı çevrelerden kişilerin katıldığı toplantılarda tartışılmalı, görüş farklılığı nedeniyle ortaya çıkabilecek birtakım sorunlar baştan çözülmelidir. Projeler hakkında gelebilecek tüm eleştiriler tasarımcı tarafından değerlendirilmeli, hangi kullanımların toplumun onayını sağladığı, hangilerinin ise toplum tarafından olumsuz karşılandığı belirlemelidir. Gelen olumsuz tepkiler doğrultusunda, tasarımcı projede birtakım değişiklikler yaparak toplumun güvenini ve onayını sağlayabilir (Torre, 1989).

Kıyı tasarımlarında, yoğun tepkiler birtakım yasal haklara sahip komşu parsel sahiplerinden gelecektir. Alanın gelişimi için, ulaşımın parsellerinin önlerinden sağlanması sonucu kıyı ile olan yakın ilişkilerinin kesilmesi, yakın çevredeki insan yoğunluğunun büyük oranda artışı ve promenat alanında artan kullanımların yarattığı kargaşa, parsel sahipleri tarafından tepkiyle karşılanacaktır. Tasarımcı, ileride, görüntüyü ve kıyıya geçişi engelleme çabasında olabilecek çevre sakinlerinin de görüşlerini almalı, buna rağmen yasal yollarla çözülmek zorunda kalınacak birtakım sorunlara karşı da hazırlıklı olmalıdır (Torre, 1989).

3.5.5. Finansal uygulanabilirlik

Eğer bir kentte, alan kullanım gelişimi yapılabiliriyorsa, kıyı gelişimi de gerçekleştirilebilir. Etkili bir tasarım, gelişim, işletim ve idare bütüncül olarak ele alındığı takdirde, başarılı bir kıyı tasarımına ulaşılabilir. Ancak tasarım, açık tanımlar, toplumun alım gücü, tasarıma gelen tepkiler, gelecek hedefleri gibi beklentilere de cevap verebilmelidir. Sağlam bir içerik geliştirildikten sonra, finansal imkânlarla göre, boyutlar belirlenmelidir. Bu aşamada, tasarımın önemine göre yerel ekonomistler veya büyük muhasebe şirketleri devreye girer (Torre, 1989).

İlk aşamada, kıyıda mevcut imkânlar belirlenmelidir. Bu tip bir araştırma oldukça zaman almasına rağmen gereklidir. Kıyıda yeterli palamar yeri olup olmadığı, tam servis

imkânı veren marinaların veya kıyıda yemek yenen yerlerin bulunup bulunmadığı, uygun girişler için potansiyelin ne olduğu, kıyının programlanmasında önemlidir. Eğer gerekli imkânlar mevcutsa, tasarımcı, tematik planı gerçekleştirdikten sonra uygulama aşamasına geçebilir. Tasarım sırasında içeriğin finansal değerleri belirlenmeli, eldeki olanaklara göre sınırlar genişletilmeli veya daraltılmalıdır (Torre, 1989).

3.5.6. Yasal onaylamalar

Kıyı yönetimi anlayışı oldukça hassas olan ve bu alanların korunması için uygun yasal ve idari bir çerçeve, akılcı tasarım ve özel standartlar gerektirmektedir. Kıyı gelişimi için gerekli izin alınması günden güne zorlaşmaktadır. Esas sorun yürürlükteki kanunların çok yavaş yürümesi ve birçok aşamadan oluşmasıdır. Kıyısız yapılaşma oranına kıyı kanununda bir standart getirilmemesi başka bir eksikliklerdir.

Limanlar, gelişmenin sürekliliği için gereklidir. Ancak bunlar için uygun yer seçiminin yapılmış olması ve çevreye muhtemel olumsuz etkilerin en aza indirilmesi için gerekli tedbirlerin alınması gereklidir. Bu ve benzeri faaliyetlerin kontrolü için 7 Şubat 1993 tarihinde çıkarılmış olan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) yönetmeliğine göre ÇED Raporu hazırlanması ve ÇED olumlu belgesi alınması koşulu getirilmiştir (Doğan ve Erginöz, 1997). Tasarımcı açık olmalı, proje alanının ekolojik değerlerini araştırmalı, alan üzerinde oluşabilecek olumsuz etkileri en aza indirecek şekilde tasarımı yönlendirmeli ve proje alanının doğal kaynaklarından mantıklı bir şekilde yararlanmalıdır. Tasarımcı unutmamalıdır ki, tüm mercilerden alınması gereken onaylar alınmadan yapılan bir müdahale, kanunlar tarafından cezalandırılır.

3.5.7. Yapım teknikleri

Tüm kıyı düzenlemelerinde yapılacak ilk iş, toprak ile suyun buluştuğu kıyı kenar çizgisini sabitlemektir. Kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi, insanların gelişerek, kıyılarda yerleşime geçmesiyle başlamıştır. Suyun kara üzerindeki etkisinin engellenmesi amacıyla taşların yığılması gibi basit geleneksel yöntemlerle yapılan ilk örnekler, zamanla yerini ahşabın kullanıldığı daha ekonomik tekniklere bırakmıştır.

Kıyı sabitlemede daha yeni bir malzeme, ömrü 75 yıldan az olan, çelik levha kazıklardır. Prekast beton levha kazıkların gelmesiyle, en esaslı fırtınalara karşı konulabilmiştir. Ancak böyle bir sistem için oldukça yüksek bir yatırım söz konusudur. Kıyı kenarının sabitlenmesi için, setler, dalgakıranlar, mendirekler zorunludur ve bu tip uygulamalardan hiçbir gelir elde edilemediği için, kıyıda yapılacak organizasyonlarla bu

harcamalar karşılanmalıdır. Özel bir zon için, en uzun ömürlü ve en etkili sistemin kullanılması zorunludur (Torre, 1989).

Donatı elemanları düşünüldüğünde, marina ve kıyı düzenlemelerinin ihtiyaçlarına karşılık verecek birçok prefabrik eleman mevcuttur. Çoğu malzeme kıyının olumsuz etkilerine karşı koruyucu tabaka içermektedir. Metal parçalar için paslanmaz çelikten daha iyisi yoktur. İlk uygulama bedeli yüksektir, ancak uzun ömürlüdür.

Kıyı tasarımında kullanılacak en pahalı malzeme, dış etkenlere karşı dayanıklı ahşaptır. Bu malzeme direk suyla temas eden noktalarda kullanılmış ve şeklinden hiçbir şey kaybetmeden 20 yılını tamamlamıştır.

Sağlamlığının yanında, kıyı düzenlemesine görsel açıdan kazandırdığı zenginlik de önemlidir. Çatı elemanları, döşemeler, aydınlatma elemanları ve duvarlar, tasarımda önemli yeri olan elemanlardır.

Kıyıda belirleyici elemanlarla materyal bakımından bütünlük içinde olmalıdır ki, konuyu güçlendirecek bir görünüş bütünlüğü sağlanabilsin (Torre, 1989).

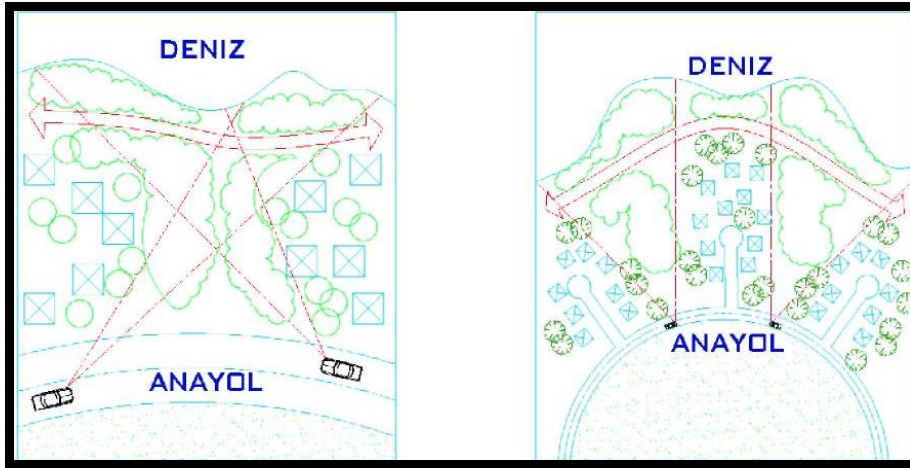
Kıyı alanlarında yapılan tasarımlar bitki materyali, donatı elemanları, yapısal peyzaj uygulamaları ve tasarımın ana kimliği ile uyumlu olmalı. Yöreyle ait bitkiler belirlenerek tasarımda bunlar kullanılmalıdır.

Yapısal peyzaj için malzemeler tasarıma uygun ve ekonomiklik ve dayanıklılık esas alınarak belirlenmelidir. Donatı elemanları ve kentsel mobilyalar tasarıma kimlik katmalı ve dayanıklı olmalıdır.

Aksoy (2006) 'a göre kıyı planlamasında uyulması gerekli temel ilkeler şunlardır:

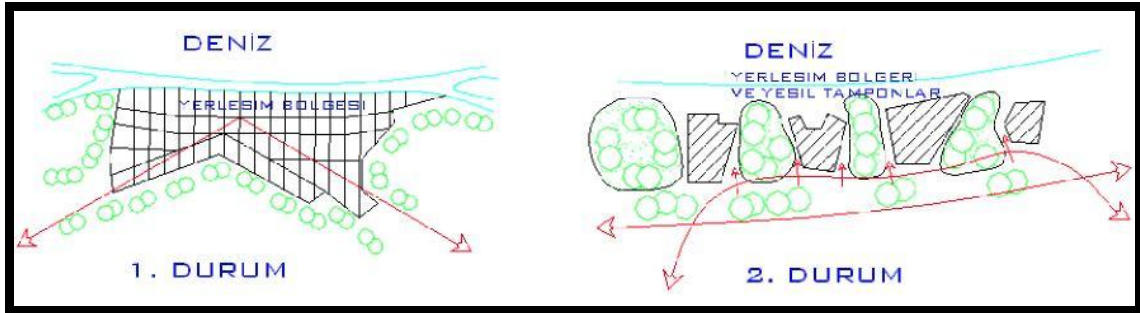
- Deniz kıyısındaki alanlar anayasada yer alacak tavizsiz kıyı kanunlarıyla, tüm insanların serbest ve yasadışı kullanımına açık kamusal alanlar olarak kabul edilmeli ve bu, koşulsuz uygulanmalıdır.
- Yapı (konut, ticari, vb.) alanları kıyıyla ilişkilendirilmeyip, önlerinde yeşil tampon alanlar planlanmalı ve koşulsuz uygulanmalıdır.
- Doğal arazi plastiği (kayalıklar, falezler, mağaralar, vb.) ve görsel açıklık korunarak planlama alanının karakteristik özelliği durumuna getirilmelidir.
- Kent içi trafik yolları, denizle yerleşim alanları arasında direkt ilişkiyi kesmemek için, ana yol gelişimi daha iç kısımlara alınmalıdır (Şekil 3.2).
- Halk girişine açık promenat alanı ve kent kıyılarında en önemli kriterlerden birisi “görsel açıklıktır”. Bunun için yapıların son derece denetimli olarak yerleştirilmesine, yüksekliğin belirlenmesine, peyzaj elemanlarının uygun

konumlandırılmasına, manzara ve vistaların olabildiğince arttırılmasına gerek vardır (Sayan 1991).



Şekil 3.2. Kıyıya en yakın ana caddelerin planlaması (Aksoy, 2006).

- Kıyı şeridinde kuşak şeklinde gelişme gösteren yerleşme ve tesislerden kaçınılmalıdır. Doğal çevredeki değişimlere karşı , korunmuş yeşil tampon alanlarla yerleşmeler bölünmeli ve büyüklükleri sınırlandırılmalıdır (Şekil 3.3).



Önerilmemesi gereken kullanım

İşlevsel ve uygun çözüm

Şekil 3.3. Kıyısız dinlenme yerleşmelerinin yapısı (Aksoy, 2006).

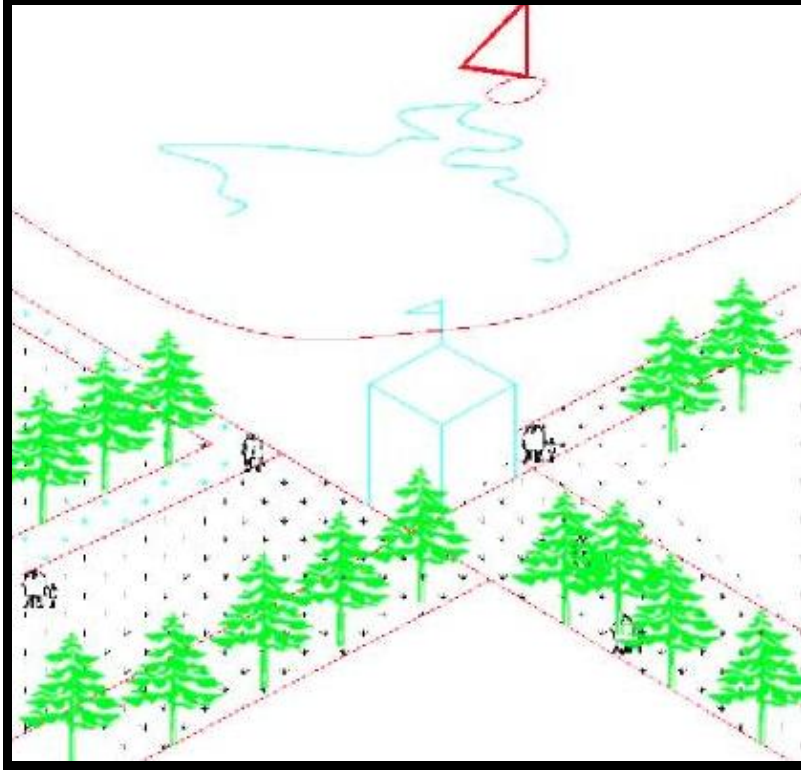
Su ile ilişkili rekreasyonel kullanımlar ve planlama kriterleri

İnsanların kent kıyısını kullanımı ve proje gelişimleri, genel olarak alanın konumu ve kullanımına uygun olmalıdır. Kent kıyıları proje tasarımlarında, alan içinde veya yakınında yer alabilecek kullanımlar ve planlama kriterleri şu şekilde sıralanabilir (Aksoy, 2006):

- Halka açık suya indirme rampaları tasarlanmalıdır.
- Kıyı çizgisi boyunca olabildiğince fazla taşıma kapasitesini aşmadan doğal ve geliştirilmiş halk kullanımı sağlanmalıdır.
- Genellikle çizgisel olarak tasarlanmış olan marina projelerinde, yaya bölgeleri,

mekanları veya düğüm noktaları (toplanma-dağılma noktaları) oluşturulmalıdır.

- Rıhtımlar veya dalga kıranlar üzerinde uygun yerlere balıkçılık için özel kullanımlar önerilmelidir (Şekil 3.4).

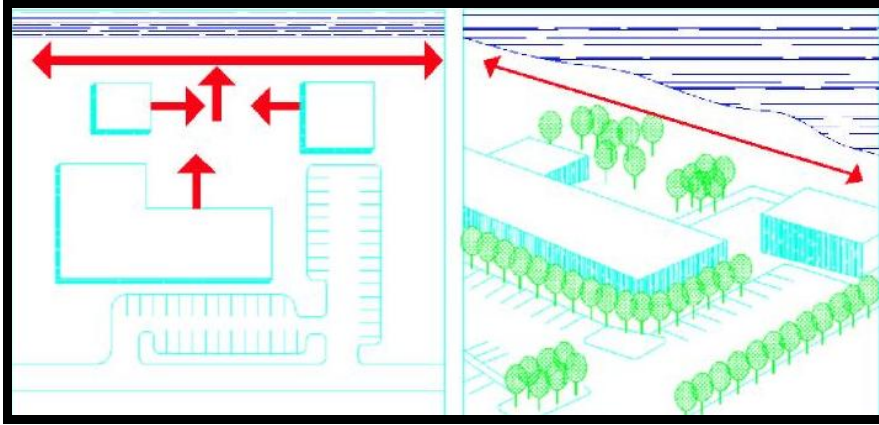


Şekil 3.4. Rıhtımlar ve dalga kıranlar üzerinde planlama (Aksoy, 2006).

Ticari kullanımlar ve planlama kriterleri

Kıyı alanlarında ticarete yönelik olarak yapılan düzenlemeler aşağıda açıklanan ilkeler doğrultusunda planlanmalıdır (Aksoy, 2006):

- Planlama alanı yeni gelişme yönlerinde ilerlemeye başlayıncaya kadar, alan içinde tüm ziyaretçilere en iyi ve fazla sayıda hizmet verebilmek için kullanım çeşitliliği sağlanmalıdır.
 - Alanla ilgili olmayan kullanımlar işaretlenerek, bunların planlamaya karşı olan zıt etkileri ortadan kaldırılmaya veya en aza indirgenmeye çalışılmalıdır.
 - Yapısal ve bitkisel peyzaj planlama maliyetleri, kıyı kullanımından sağlanan özel yararlarla yakından ilişkilidir. Bu nedenle kıyı boyunca izin verilebilecek ticari kullanımların nitelik ve nicelikleri incelenmelidir.
 - Planlanan ve uygulanan alana en fazla sayıda insanı çekmek, iyi tasarlanmış ve geliştirilmiş halka açık kıyı çizgisinden daha fazla yarar sağlamak için, az yer kaplayan ticari gelişimlerin (restoran, kafe vb.) sayısı arttırılmalıdır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Temel gereksinimlerin tasarlanması (Aksoy, 2006).

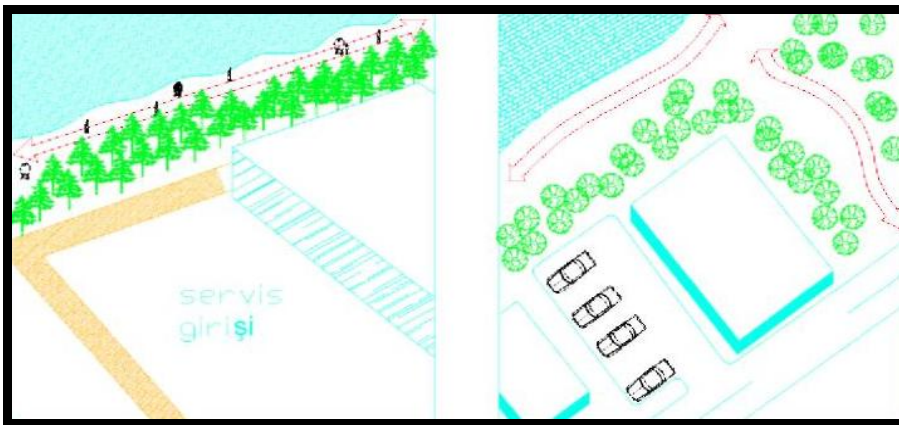
Diğer kentsel kullanımlar ve planlama kriterleri

Kıyı alanlarında çeşitli kentsel kullanımlara yönelik olarak yapılan düzenlemeler aşağıda açıklanan ilkeler doğrultusunda planlanmalıdır (Aksoy, 2006):

- Projenin büyüklük ve konumuna göre beklenen talep için tasarlanmış işlevler alana yerleştirilmelidir.
- Kıyısal alanlarla ve denizle ilişkisi olmayan ve kıyı çizgisinin arkasında yer alan ofis, ticari dükkan ve bunun gibi kullanım alanları sınırlandırılmalıdır.
- Kıyısal alanlar uygun olmayan kullanımlardan korunmalıdır (Şekil 3.6).

Kıyı alanlarının yakın çevresinde yer alan alanların düzenlenmesi kıyısal alanları etkilemektedir. Bu yakın çevre içerisinde düzenlemeler aşağıda açıklanan ilkeler doğrultusunda planlanmalıdır.

- Koruma ve geliştirmeye, halk girişine açık kullanım sağlanmalıdır ayrıca bu koruma alanlarında izlenecek politikada ilk hedef kıyı ve kıyılardaki doğal ortamın korunması olmalıdır.



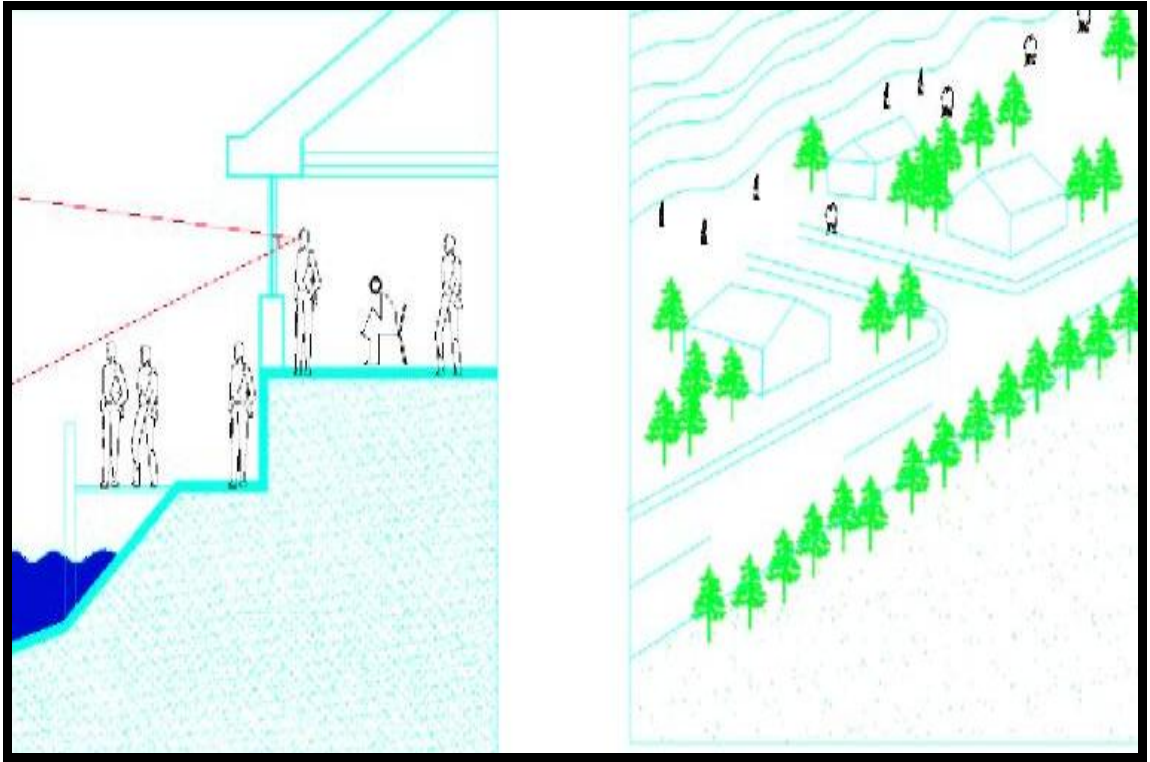
Şekil 3.6. Otopark ve servis girişlerinin tasarımı (Aksoy, 2006).

- Gelişimin derecesi iyi ayarlanmalıdır.
- Duyarlı kaynak alanlarında, halkın kendi kendini denetlemesini ve kaynakları yorumlamasını arttırıcı önlemler alınmalıdır.
- Yaban yaşamı alanları, insan zorlamasına çok duyarlı alanlar olduğundan buralarda sürekli veya nokta kullanımı sağlanmalıdır.

Halkın serbestçe kullanımı

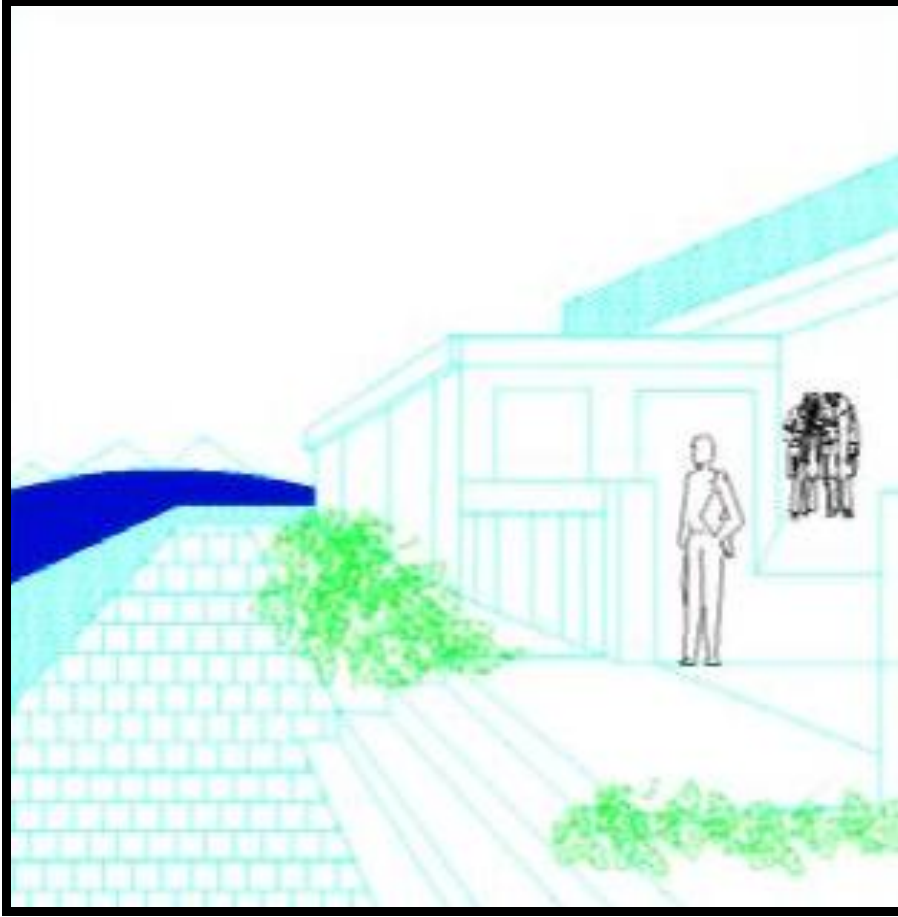
Halkın yasaksız veya serbestçe girişine açık düzenlemeleri, tüm ziyaretçilerin işlevsel olarak kullanımının sağlanması gerekir. Bunun için (Aksoy, 2006);

Bu alanların planlama şekline dolayı ne ziyaretçiler tedirgin olmalı, ne de alanı değerlendirip yorumlamaları, büyük bina kitleleri, yapılar ve uygunsuz kullanımlarla kısıtlanmalıdır (Şekil 3.7).



Şekil 3.7. Halka açık alanların planlanması (Aksoy, 2006).

- Halkın serbest kullanımına açık alanlar değişik levhalarla hem alan içinde ve hem de alana giden işlek caddelerde tanıtılmalı ve gidiş yönünü gösteren işaret ve levhalar konulmalıdır.
- Planlama alanı içinde, işaret levhaları, bitkisel çitler ve teraslamalar kullanılarak, daha önceden beri var olan ancak kaldırılması olası olmayan kullanımlar elimine edilmelidir (Şekil 3.8).

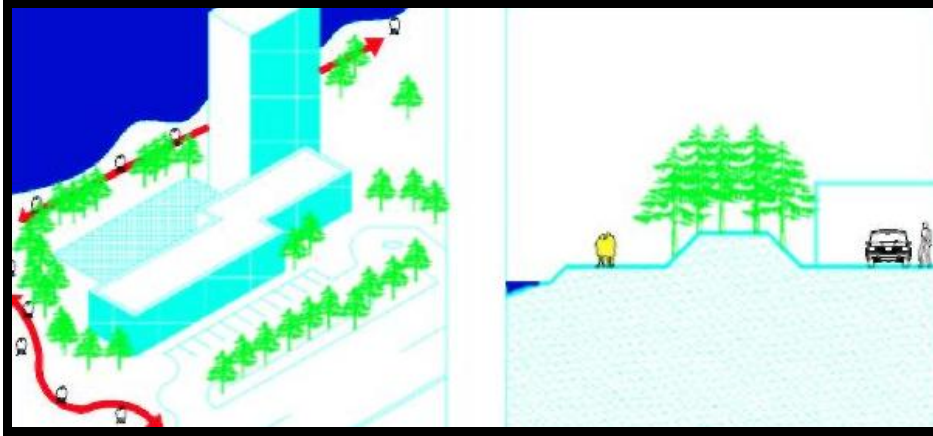


Şekil 3.8. Planlama alanında teraslamalar (Aksoy, 2006).

Kullanışlılık

Halkın serbest kullanımına açık düzenlemeler kullanışlı duruma getirilmek için (Aksoy, 2006);

- Planlama alanı içinde ve çevresinde uygun olan yerlerde balıkçılık, manzara izleme, gezinti yapma gibi temel rekreasyonel etkinliklere olabildiğince yer vermek gerekir.
- Uyumsuz kullanımlardan, fırtınalardan ve gürültüden korunmak için etkili ve kötü durumu giderici şekilde bitki duvarları oluşturulmalıdır (Şekil 3.9).
- Gerekli olan yerlere oturma elemanları yanında çöp kutuları, tuvaletler, çeşmeler, aydınlatma elemanları, perdeleme elemanları gibi temel gereksinimler yerleştirilmelidir.
- Planlama alanında sürekliliği kolayca sağlayabilmek amacıyla dayanıklı yapısal malzemelerin yanında hem kuraklığa hem tuza hem de sıcaklığa dayanıklı bitkisel malzemeler kullanılmalıdır. Bu şekilde bakım maliyetlerini de asgari duruma indirmek mümkün olmaktadır.



Şekil 3.9. Alandan yararlanma ve kullanılabilirlik (Aksoy, 2006).

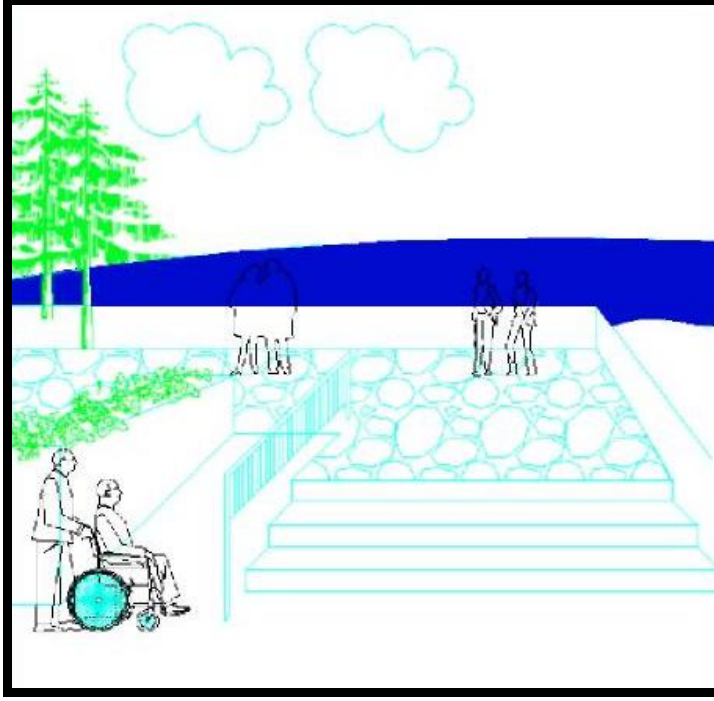
- Alanda bakım (çöplerin toplanması, çevre temizliği, bitkisel materyalin ve çimlerin bakımı vb. bakım işleri) işlemleri periyodik olarak yapılmalıdır.
- Ziyaretçi otoparkları alanın tek bir yerinde kümeleşmiş değil; fakat belli aralıklarla ve daha küçük ölçeklerde tasarlanmalıdır. Eğer olasıysa otoparklar yer altında yapılmalı ve tasarlanan alanın bölünmesi engellenmelidir. Bu amaçla otoparklar, promenat alanı önünden geçmekte olan caddelerin alt bölümünde yer alabilir.
- Planlama alanı içinde yer alacak restoran, cafe gibi binaların gün ışığı ve meltem gibi serin yaz rüzgarlarına göre konumlandırılması çok önemlidir.
- Deniz manzaralarını daha iyi izleyebilmek için bakı terasları ve konsollu çıkmalar yapılmalıdır.
- Uygun yerlerde ziyaretçiler için, doğal ve tarihi özelliklerin tanıtılabilmesi için eğitsel fırsatlar yaratılmalıdır.
- Bedensel engelli kişiler için özel tasarımlar yapılmalıdır (Şekil 3.10).

Görsel açıklıklar ve görünüm

Özellikle denize ve kıyıya doğru görsel açıklığın korunması, sürekliliğin sağlanması ve artırılması planlamanın koşullarındandır. Bunu sağlamak için (Aksoy, 2006);

- Tasarlanan alan kentin işlek caddelerinden görülebilmelidir.
- Proje içinde bulunan yapılar, otoparklar ve kitleli sayılabilecek diğer kullanımlar, yakındaki işlek caddelerden denize olan görünümü kapatmayacak şekilde konumlandırılmalıdır.
- Özellikle sokak, cadde ve yürüme yolları boyunca deniz ve kıyı görünümünü koruyabilmek ve geliştirebilmek amacıyla bitkisel materyalin gelişimi denetim altında tutulmalıdır. Ancak ağaçların sıcak yaz günlerinde yapacağı gölgelikler de unutulmamalı

ve iki durumu da göz önünde bulunduran bir budama şekli ortaya konulmalıdır.



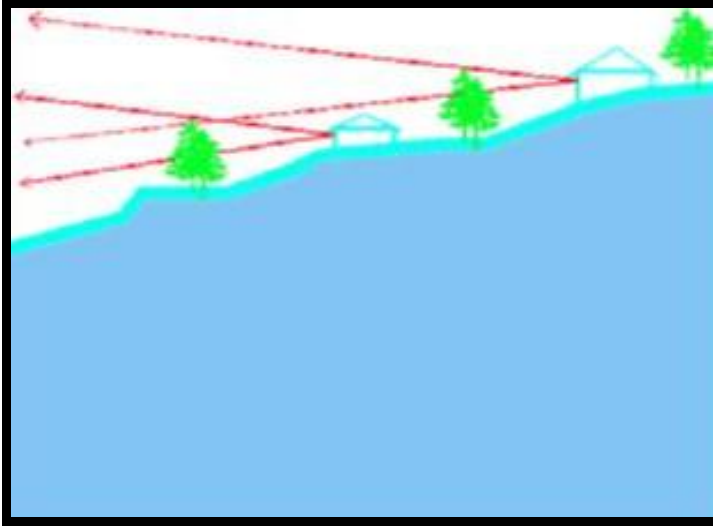
Şekil 3.10. Alan içinde bedensel özurlüler için tasarımlar (Aksoy, 2006).

- Eğimli arazilerde görsel kaliteyi arttırmak ve peyzaj potansiyelini yükseltebilmek amacıyla, yürüme yolları tesfiye eğrilerine paralel geçirilmelidir.
- Eğimli arazilerde, kıyı kenarında veya daha alt kotta bulunan yapılar, daha üst kotta bulunan alanlardan engelsiz olarak görünümünün izlenmesine olanak sağlayıcı şekilde tasarlanmalıdır (Şekil 3.11).
- Yolların yön değiştirdiği yerlerde, deniz ve düzenlenmiş kıyı görünümünü olabildiğince koruyabilmek amacıyla, geniş görüntülere olanak sağlayıcı meydanlar tasarlanmalıdır (Şekil 3.12).

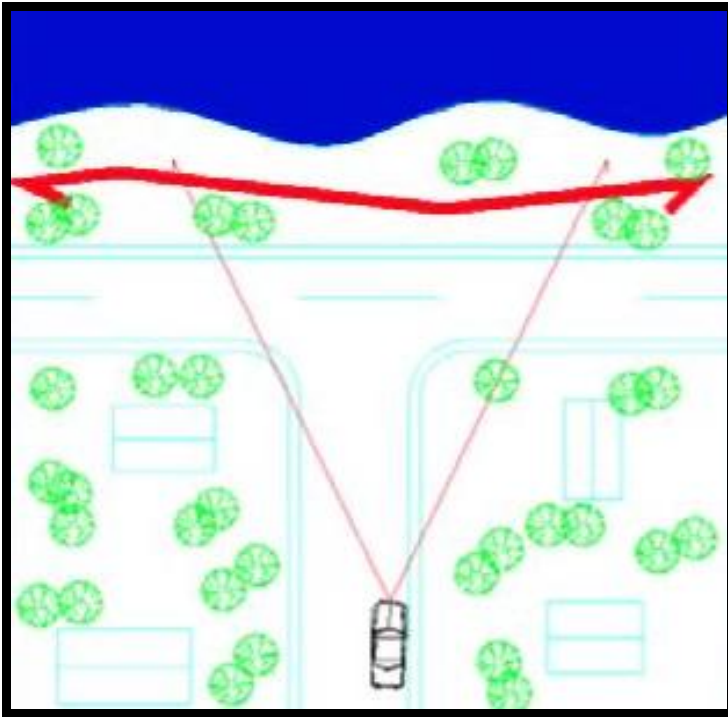
Görsel kalite

Deniz ve düzenlenmiş kıyıya doğru olan görsel kalitenin artırılması ve sürekliliğın sağlanması gereklidir. Bunun için (Aksoy, 2006):

- Deniz ve kıyıya yönelmiş kullanımlardan iyi yararlanılmalı ve yönelmemiş kullanımların görsel kaliteyi ters yönde etkilemesi önlenmelidir.
- Deniz hareketleri, kıyının şekli ve ölçeğiyle uyumlu formlar malzemeler ve dokular kullanılmalıdır.
- Çeşitli kullanımlar, alan içinde görsel açıklığı destekleyici şekilde yerleştirilmelidir.



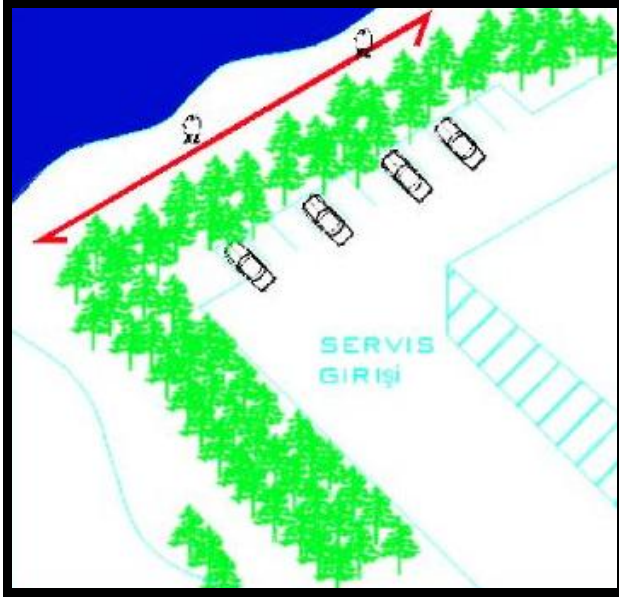
Şekil 3.11. Eğimli arazilerde tasarımlar (Aksoy, 2006).



Şekil 3.12. Eğimli arazilerde tasarımlar (Aksoy, 2006).

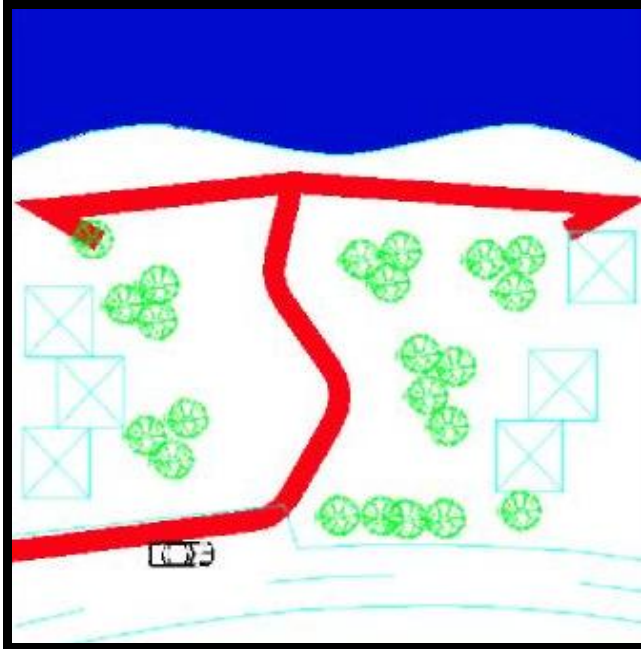
Bitkisel düzenleme, görsel kalitenin korunması, vurgulanması ve artırılmasında önemli bir tasarım kriteri olarak değerlendirilmelidir.

Ziyaretçi otoparkları, alan içine, başka hiçbir uygun alan bulunmadığı koşulda yerleştirilmelidir. Servis alanları alan dışına yerleştirilmelidir. Ancak, bu olanaksızsa bariyer, çit ve bitkisel materyal ile açık ve güzel görünümünden perdelenmelidir (Şekil 3.13).



Şekil 3.13. Kıyının görsel kalitesini arttırmak için tasarımılar (Aksoy, 2006).

Kıyının görsel kalitesini arttırmak ve sürmesini sağlamak için değişik kıyı kenarı gelişimleri tasarlanmalıdır (Şekil 3.14).



Şekil 3.14. Kıyının görsel kalitesini arttırmak için tasarımılar (Aksoy, 2006).

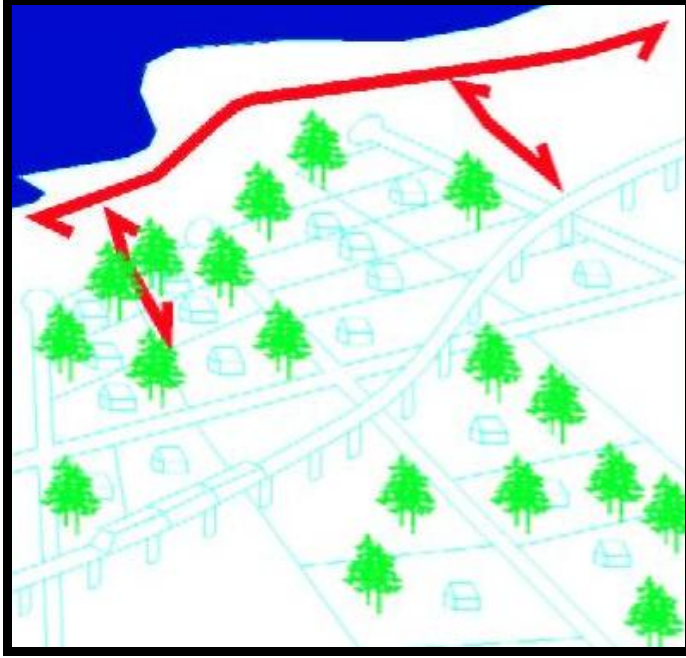
Ulaşım bağlantıları

Tasarım yapılan alan, kentin işlek caddelerine ve eğer sistemler şeklinde ise birbirlerine bağlanmalıdır. Bunu sağlamak için (Aksoy, 2006):

- Kent kıyılarına olan bağlantılar düşünülerek, alana en uygun ve kolay ulaşım

yolları tasarlanmalıdır.

- Yeni gelişme yönleri de planlamada önemle üzerinde durulması gerekli bir konudur. Yeni gelişme alanları ile bağlantılar düşünülmelidir.
- Halk girişine açık alanlar ve diğer açık ve yeşil alan sistemleri, alışveriş merkezleri gibi mekanlar birbirlerine bağlanmalıdır (Şekil 3.15).



Şekil 3.15. Kent içindeki alanlarla olan bağlantılar (Aksoy, 2006).

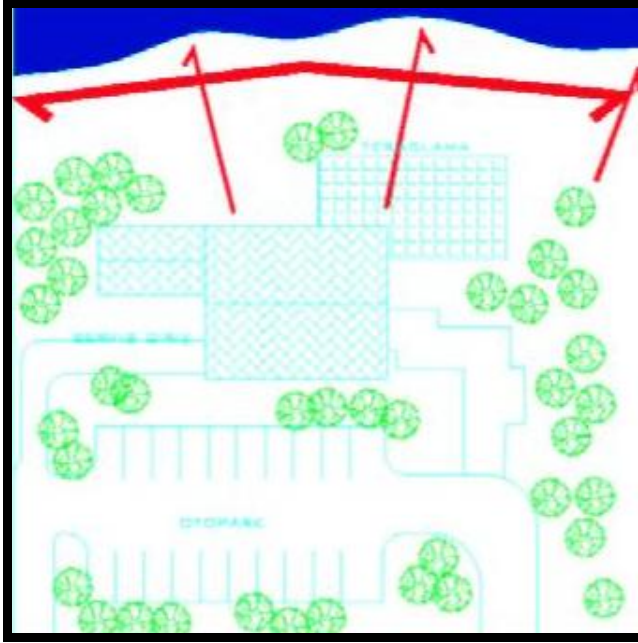
Teraslama

Eğimli alanlarda teraslama kullanarak kullanım olanağı yaratılmalıdır. Bu yüzden (Aksoy, 2006):

- Deniz ve kıyıya yönelmiş kullanımların sayısı artırılmalıdır.
- Teraslar arasındaki geçişler akıcı ve kullanışlı olmalı; ayrıca bedensel özürlü kişilere de kullanım olanağı sunulmalıdır.
- Deniz manzaralarının alanın birçok yerinden görülebilmesi için teraslama akıllıca kullanılmalı ve teraslar arasında fiziksel bağlantı kurulmalıdır (Şekil 3.16).

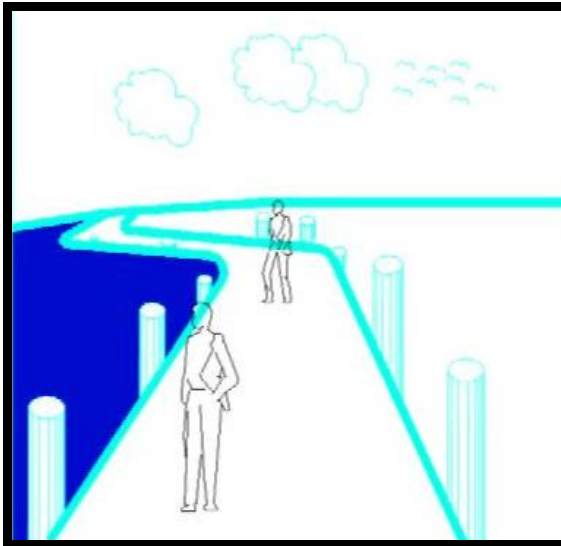
Uyum

- Kent Kıyıları içerisindeki promenat alanı, kendi içinde eğer bulunuyorsa diğer promenat alanı sistemleriyle, kıyının doğal güzellikleri ve arazi plastiğiyle uyum içinde olmalıdır. Bunun için (Aksoy, 2006);



Şekil 3.16. Görünümü arttırmak için teraslamalar (Aksoy, 2006).

- Duyarlı yaban yaşamı bölgelerinde tasarlanacak kullanımlar için tavizsiz denetimler uygulanmalıdır.
- Uygun yerlere, yaban yaşamı gözleme noktaları tasarlanabilir (Şekil 3.17).



Şekil 3.17. Doğa ve yaban yaşamı gözleme alanları (Aksoy, 2006).

- Eğer arazi olarak sağlıklıysa bataklık peyzajının artırılması sağlanmalı; doğal bitki örtüsü çoğaltılmalı ve tahribatlar önlenmelidir. Eğer, tahrip söz konusu ise sistemin yeniden kurulmasına çalışılmalıdır.
- Doğal arazi plastiği, büyük ölçüde korunmalı ve geliştirilmelidir. Bitkisel

peyzaj düzenlemede değişik etkiler yaratabilmek amacı ile egzotik yabancı yurtlu bitkiler de kullanılmalıdır.

- Planlama alanında, doğal olarak bulunmayan yıkıntı, enkaz ve hafriyat kalıntıları alandan uzaklaştırılmalıdır.
- Doğal arazi plastiği ile uyumlu formlar, malzemeler, renkler ve dokular kullanılmalıdır.

3.6. Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması

Kara-deniz etkileşiminin en yüksek düzeyde olduğu kıyı alanları, çağımızın hızlı nüfus artışı ve ekonomik gelişmeyi en üst amaç sayan yaşam biçimi ile yoğun ve bilinçsiz bir kullanıma sahne olmaktadır. Kıyıların rekreasyon ve turizm amaçlı kullanımı, su ürünleri potansiyelini ve doğal ortamın ekolojik dengesini olumsuz yönde etkilemektedir. Kıyıda yol ağlarının oluşturulması, turistik tesisler, yazlık konutlar ve diğer yapılaşma, kıyı sisteminde meydana gelebilecek doğal gelişimlere yapay bir engel oluşturduğundan uzun dönemde etkileri çok daha fazla olacaktır. Deniz seviyesindeki yükselmelerle çok daha büyük boyutlara ulaşması beklenen bu sorun ileride, kısa dönem ticari karları kat kat aşacak kamu harcamalarını gerektirecektir (Anonim, 1997).

Kıyı alanlarında hızla yitirilme ve bozulma tehlikesi ile karşı karşıya olan denizsel-karasal akvatik mekan birimleri şu başlıklar altında incelenebilir: Jeolojik, jeomorfolojik üniteler; (Kayalıklar, yarlar, deniz mağaraları, marsh alanları, kıyı kordonları, kıyı okları, tombolar, kornet kuyrukları, lagünler, deltalar, kumsallar, kıyı kumulları) - Yaşayan deniz kaynakları (Bölgesel deniz bitki örtüsü, su ürünleri) (Anonim, 1997).

Uluslararası bilimsel çalışmalarda, korunması gerekli duyarlı alanların listesinde yer almasına rağmen, ülkemizde jeolojik ve jeomorfolojik üniteler, o alandaki kullanımlara bir mühendislik verisi olmaktan öteye geçmemektedir. Oysaki özellikle kıyı alanlarında yapılan tüm faaliyetler, çevrenin ekosistemini etkiler ve önceden tahmini olanaksız gelişimlere neden olur (Anonim, 1997). Kumsalların yaşamı, çökeltilerin kumsala geliş gidişine bağlıdır. Küçük bir Akdeniz koyunda sahil şeridinde paralel bir yolun yapılmasının ve arazinin üzerindeki yapılaşmanın, 5 yıl içinde karadan denize çökelti taşınmasının tümüyle durmasına neden olacağı gösterilmiştir. Daha küçük ölçekte, sistemden geçen küçük bir yol, rüzgâr erozyonunu artırır ve kum tepesiyle kumsalın dengesini değiştirebilir. Dikkat edilmesi gereken bir nokta da, belirli bir yerde görülen kıyı erozyonunun çoğunlukla bitişik sahillerde inşa edilen liman rıhtımları, set ve hendek gibi uygulamalardan kaynaklandığıdır (Anonim, 1997). Denizdeki tüm inşaatlar akıntıları ve

kumsalın stabilitesini etkiler. İlk olarak inşaatın çevresindeki ekosistem etkilenir. İkinci olarak, akıntıların yıl içindeki dağılımları eşit olmadığı zaman tahmini önceden imkânsız değişimler ortaya çıkar; kumla dolu limanlar, tahrip edilmiş, sular altında kalmış kumsallar, erozyonu arttıran etmenler bunlardan birkaçıdır (Anonim, 1997).

Kıyılardaki yapılaşma, kıyı erozyonu ve kumul stabilizasyonunun bozulması ile beraber endemik bitki türleri dahil bitki örtüsü ve fauna üzerinde de yıkıcı etkiler yaratmıştır (Anonim, 1997).

Fiziksel planlar yapılırken, planı yapılan yöre nin; doğal kaynakları, jeomorfolojik ve topografik eşikler, iklim, bitki örtüsü, jeolojik durum, deprem, akarsu, taşkın durumu, toprak kabiliyeti, sulama, içme ve kullanma suyu sağlayan kaynaklar, maden kaynakları ve çevre sorunları yönünden, yeterli incelemeler yapılmamaktadır. Sadece planı yapılacak alanın dikkate alınması sonucu yapılan planlar yetersiz kalmakta ve çevresel değerlere zarar verdiği kadar, sağlıksız kentleşmeye de neden olmaktadır (Anonim, 1997).

Kıyılarımızın gelecek nesillere en azından bugünkü güzellikleriyle ve değerleriyle bozulmadan aktarılması, kıyı kanununun hazırlanmasında en temel amaçlardan biri olmuştur. Kıyı alanlarında ki hassas çevre ve doğal kaynaklar üstünde, ekonomik faaliyetlerin yoğunluk ve çeşitliliğinin önemli etkisi olmaktadır. Ekonomik verimliliğin, çevrenin niteliğini bozmadan sağlanabilmesi için daha ileri derecede bir yönetim politikasına gerek duyulmaktadır. Kıyı alanları yönetiminden beklenenler:

- Kıyı bölgelerinin çevresel kirlilikten korunması,
- Tabii ve yapılı çevre kaynaklarının tahrip edilmesinin önlenmesi,
- Kaynak taşıma kapasitesiyle uyumlu sosyo-ekonomik gelişmenin sağlanması,
- Gerekli uygulamaları yürütecek kıyı yönetim sisteminin oluşturulmasıdır

(Doğan ve Erginöz, 1997).

Türkiye'de son on yılda kıyılar ani değişikliklere uğramış, doğal yapıları büyük bir hızla bozulmuştur. Türkiye'de 01.12.1984 tarihli ve 3086 sayılı Kıyı Kanunundan bu yana uzun süre geçmesine karşın, destekleyici yönetmelikler gecikmiş ve kıyıyı bir coğrafi bütünlük içinde ele almak mümkün olmamıştır (Doğan ve Erginöz, 1997).

Kıyının Türk hukukunda ilk yasal tanımı 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanunun 641.maddesine dayalı olarak yapılmıştır. İmar mevzuatı kapsamında yapılan ilk yasal düzenleme, 1972 yılında 1605 sayılı kanunla 6785 sayılı kanuna eklenen Ek:7.madde ile olmuş, böylece kıyı bölgelerimiz de imar düzenine tabi tutulmuştur (Doğan ve Erginöz, 1997).

Uygulamalar bu şekilde devam ederken 1982 Anayasası'nın 43.maddesi uyarınca hazırlanan 3086 sayılı Kıyı Kanunu 1.12.1984 tarih ve 18592 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 3086 sayılı Kıyı Kanununun, bazı maddelerinin Anayasaya aykırı bulunması nedeniyle, 25.02.1986 tarihinde Anayasa Mahkemesince belirtilen iptal gerekçeleri göz önünde bulundurularak hazırlanan ve 04.04.1990 tarihinde kabul edilen 3621 sayılı Kıyı Kanunu 17.04.1990 tarihinde, kanuna ilişkin uygulama yönetmeliği de 03.08.1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Doğan ve Erginöz, 1997). Yasal boşluk oluşturan yaklaşık 4 yıla yakın süre kıyılarıdaki yapılaşmanın en yoğun olduğu bir dönem olup, kıyıları büyük ölçüde, bir anlamda Anayasa Mahkemesi'nin iptal ettiği bir yasaya göre biçimlendirilmiştir (Anonim, 1997).

Ancak, 3621 sayılı kıyı kanununun bazı maddelerinin iptali söz konusu olmuş ve bu nedenle hazırlanan 3830 sayılı "Kıyı kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesi" hakkında kanun 11 Temmuz 1992 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 3621 sayılı kanununun iptal edilen 4. Maddesi: Uygulama imar planı yapılacak alanlarda sahil şeridinin 20 metre olduğuna dairdir. 3830 sayılı kıyı kanununa göre, ilk defa uygulama imar planı yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda, sahil şeridinin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğinde belirlenmesi gerekmektedir. 100 metrelik mesafenin deniz yönündeki ilk 50 metrelik kısmı kıyı alanlarının devamı niteliğinde olup, yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçlı kullanılması gerekmektedir. Kara yönündeki ikinci 50 metrelik kısmın da ise toplumun yararlanmasına açık konaklama içermeyen günübirlik turizm yapı ve tesisleri, açık otoparklar, arıtma tesisleri yapılması mümkün olup, taşıt yollarının da bu alan içinde düzenlenmesi gerekmektedir (Doğan ve Erginöz, 1997).

Gerek kıyıda gerek doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan arazilerde gerekse sahil şeritlerinde, uygulama imar planı yapılıp onaylanmadan hiçbir yapı ve tesis yapılamayacağı kanunda hükme bağlanmıştır. Ancak bu kanun da Türkiye kıyılarının farklı fiziki özelliklerini ve kıyı yerleşimlerini dikkate almadan hazırlanmıştır.

Türkiye'de hâlihazır mevzuat ve kıyı kanununa (3621 sayılı kıyı kanunu) göre:

Madde 5- Kıyıları ile ilgili esaslar aşağıda belirtilmiştir:

- Kıyıları, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyıları herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır.
- Kıyı ve sahil şeridinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
- Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

- Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde, talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Sahil şeridinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 m. yaklaşabilir.
- Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.
- Sahil şeridinin derinliği, 4. maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.
- Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.
- Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

Madde 7- Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.

Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Madde 11- Bu kanun hükümlerine göre, kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi için, Maliye ve Gümrük Bakanlığından gerekli iznin alınması zorunludur.

Kıyılarımızın yönetim, denetim ve izleme gibi idari, teknik ve bilimsel araştırma görevlerini birden fazla kuruluş üstlenmiştir. Doğal kaynakların en yararlı şekilde kullanımını ve korunmasını belirleyecek, koordinasyonu sağlayacak, yeterli teknik ve idari kadrolara sahip bir üst düzey kuruluş mevcut değildir. Kıyıda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda planlama ve yapılanma konusunda etkin ve dolaylı olarak ilgili kurum ve kuruluşlar şunlardır: Genel Kurmay Başkanlığı Başbakanlık, DPT Müsteşarlığı, Maliye Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Kültür Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Orman Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Türkiye Gemi Sanayi. Bu kadar kuruluşun söz sahibi olduğu bir alanda yetki

karmaşası ve sorumlulukların çakışması doğaldır. Bu durum yönetsel olarak bürokrasiyi kilitlemekte, aşırı bürokratik işlemler yatırımcıyı bezdirmekte, deniz ortamı değerlerinin korunması olanaksız hale gelmektedir. Deniz ortamının koruma-kullanma dengesini sağlamaya yönelik yetki ve sorumlulukların tek elde toplanması gereği açıktır (Anonim, 1997).

İmar Kanununda, kara içindeki yapılaşma alanlarında belirli kullanım biçimleri, park-bahçe alanlarının oranları, belirli standartlara bağlanırken, kıyısal yapılaşma oranına Kıyı Kanunumuzda bir standart getirilmemesi bir eksikliktir. Kıyı Kanununun, çağdaş uygulamalar da dikkate alınarak, gözden geçirilmesi gerekmektedir.

BÖLÜM 4

MATERYAL VE YÖNTEM

4.1. Materyal

Bu araştırma, Çanakkale ili, Merkez ilçesi Yeni ve Eski Kordon kıyı kesiminde yürütülmüştür (Şekil 4.1). Kıyısız alanda yer alan ve çeşitli sorunlara yol açan yerleşim, sanayi ve ticaret ile diğer alan kullanımlarına ilişkin veriler materyal olarak kullanılmıştır.



Şekil 4.1. Çalışma alanının ülke, bölge ve Çanakkale İli içerisindeki konumu (Google Earth).

Doğu Trakya topraklarında Gelibolu Yarımadası ile Anadolu'nun uzantısı olan Biga Yarımadası üzerinde, Ege ve Marmara Bölgesi topraklarında bulunan Çanakkale, $25^{\circ}35'$ ve $27^{\circ}45'$ doğu boylamları ile $39^{\circ},30'$ ve $40^{\circ},45'$ kuzey enlemleri arasındadır. İlin yüzölçümü 9737 km^2 , kıyı uzunluğu 671 km dir. Çanakkale, doğu ve güneydoğu yönünde Balıkesir, batıda Ege Denizi, kuzeybatıda Edirne, kuzeyde Tekirdağ ile Marmara Denizi tarafından çevrelenmiştir (Anonim,1999). Araştırma alanına ait yerinde yapılan etüt ve gözlemler, ilgili kişi ve kuruluşlarla yapılan görüşmeler, bölgenin fotoğrafları, haritalar, konu ile ilgili

yerli ve yabancı literatürler araştırmada materyal olarak kullanılmıştır.

4.1.2. Yöntem

Çanakkale kenti bir bütün olarak ele alınarak, Kordon'un geçmişi ve bugünü incelenmiş, Yeni ve Eski Kordon kıyı tasarımında kurum ve kuruluşlara danışılmış, tasarımla ilgili görüşleri alınmıştır.

Dünyadaki çeşitli kıyı yeniden yapılanma çalışmaları incelenmiştir. Farklı projelerde, tasarımın amaçları, konuları ve organizasyonları üzerinde durulmuş, kıyı tasarım ilkeleri incelenmiş, toplanan veriler ışığında öneriler getirilmiştir. Türkiye'de kıyı ile ilgili kanun ve yönetmelikler incelenmiştir.

Tasarımı yönlendirmede alana ait genel özellikler ve peyzaj projesini etkileyecek değerlerle ilgili tüm bilgiler elde edilmiştir. Alanda yapılacak peyzaj tasarımında kullanılacak bitki türlerinin belirlenmesinde, bölgesel ve yöresel doğal bitki türleri üzerine yapılmış yazılı çalışmalardan ve alan gözlemlerinden yararlanılmıştır. Ortam koşullarına dayanaklı bitki türlerinin seçimi için çeşitli bitki kataloglarına başvurulmuştur.

Alana ait tüm veriler elde edildikten sonra, projenin hedefi belirlenmiştir. Tasarım kararlarının anlatımında alana ait yapısal-bitkisel peyzaj projelerinden ve detaylardan yararlanılmıştır.

BÖLÜM 5 ARAŞTIRMA BULGULARI ve TARTIŞMA

5.1. Çanakkale Kentinin Doğal Özellikleri

5.1.1. Coğrafik konum

Çanakkale ili $39^{\circ} 30'$ - $40^{\circ} 45'$ Kuzey enlemleri ve $27^{\circ} 45'$ - $25^{\circ} 35'$ Doğu boylamları içinde yer alır. Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Bölgesi'nin ise güneybatısındadır. İl'in kuzeyinde Edirne ile Tekirdağ illeri, doğu ve güneydoğusunda Balıkesir ili bulunmaktadır. Dünya'nın en önemli doğal suyollarından biri olan Çanakkale Boğazı il toprakları içerisindedir (Şekil 5.1).



Şekil 5.1. Çanakkale ve boğaz uydu görüntüsü (www.canakkale.gov.tr).

Ayaşlıgil (1997)'e göre, Çanakkale sınırları gerek Avrupa-Asya kıtaları, gerekse Anadolu-Trakya toprakları üzerinde bulunan ikinci ilimizdir. İl topraklarının iki kıta üzerinde olması ve Çanakkale Boğazı ile jeo-politik önemini sürdürmektedir. Denize en fazla kıyısı olan illerden birisidir. Biga Yarımadası'nın en batı noktası Baba Burnu (Lekton) ve Türkiye'nin en batı uç kısmı olan Gökçeada'daki Avlaka Burnu Çanakkale il sınırları içindedir. Ayrıca il sınırları içinde 5 ada bulunmaktadır. Bunların adı, kıyı uzunluğu ve yüzölçümü : Bozcaada 34.5 km., 36.03 km²; Yılanadası 1.2 km., 0.08 km²; Tavşanadası 5.0 km., 0.93 km²; İmroz Adası 92.0 km., 279.24 km²; Büyükada 3.0 km., 0.34 km² dir. Çanakkale ili izdüşüm alanı 9.950 km², gerçek alan 10.347, yüzölçümü 9.737 km² dir. Merkez İlçe'nin coğrafi konumu, $40^{\circ} 08'$ enlem ve $26^{\circ} 24'$ boylamdır. Çanakkale

İli'ne bağlı 12 ilçe bulunmaktadır. Bunlar; Merkez, Ayvacık, Bayramiç, Biga, Bozcaada, Çan, Eceabat, Ezine, Gelibolu, Gökçeada, Lapseki ve Yenice'dir. İl içinde toplam 21 Bucak, 577 Köy, 18 Belde, vardır. Toplam yerleşim yeri alanı 8881.741 dekadır.

5.1.2. İklim

Çanakkale ilinin iklimi, bulunduğu yer nedeniyle geçiş iklimi özellikleri gösterir. Genel karakteriyle Akdeniz iklimi özelliklerini yansıtır.

Bunun yanında Çanakkale'nin daha kuzeyde bulunması nedeniyle kışları ortalama sıcaklık daha düşüktür. Minimum sıcaklık -11,2 °C ile Şubat ayı, Maksimum sıcaklık +39 ile Temmuz ayındadır. Yıllık sıcaklık ortalaması 16,6, ortalama nem oranı ise %76,6'dır. Çanakkale'yi çevre illerden ayıran diğer bir özelliği de yılın büyük bir kısmının rüzgarlı geçmesidir. Yıllık egemen rüzgar kuzey rüzgarlarıdır. En çok poyraz, yıldız, lodos, kible eser. Yıllık ortalama yağış miktarı 586,8 m³ (Gökçeada) ile 749.9 m³ (Ayvacık) arasında değişmektedir. Yaz aylarında yağış miktarı oldukça düşüktür. Yağışların en fazla görüldüğü aylar Aralık, Ocak ve Şubat Ayları'dır. Karla örtülü gün sayısı en fazla 4 gün kadardır (Anonim, 2009).

5.1.3. Topografya

Çanakkale İli engebeli araziden oluşan, Avrupa yakasında 'Gelibolu Yarımadası' Anadolu yakasında 'Biga Yarımadası' adını alan iki yarımada üzerinde yer almaktadır. Bu iki yarımada arasında Çanakkale Boğazı oluşturmaktadır.

İl topraklarının % 44'ü dağ, % 14,8'i ova, % 1.7'si yayla ve % 39.5'i platolardan oluşmuştur. İl'in en yüksek kesimi Anadolu yakasında, güneyde Balıkesir il sınırında ve Edremit Körfezi'nin kuzeyini sınırlayan Kaz Dağları (Sarıköz tepesi) (1774 m)'dir. Biga Yarımadası'nın dağlık arazisini kuzeyde Kayalı Dağ (877 m.), Katran Dağ (Kocakatran tepesi) (1111 m.), Şap Dağı (787 m), Kazdağı kütlesi ile güneyde Kaz Dağları kütlesi (Baba Dağ 1769 m, Gürgen Dağı 1434 m, Eybek Dağı 1298 m olmak üzere) iki dağlık kütle oluşturmaktadır. Bu iki dağlık kütle arasında birçok vadiler ve ovalar oluşmuştur. Bunlar arasında en önemlileri Eski Menderes Çayı boyunca Bayramiç ve Ezine doğrultusunda uzanan; Bayramiç; Ezine Ovası ile Çan Çayı ve Gönen Çayı vadileridir. Gelibolu Yarımadası'nda ise Yeşil tepe (Yassı tepe-372 m.), Maslak tepe (280 m), Kocaçimen tepesi (303 m.) başlıca yükseltilerdir (DİE, 1994 : 4) Avrupa yakasında ise Gelibolu Yarımadası ile Korudağı arasında Saroz Körfezi'nin uzantısı olarak giden Evreşe (Kadıköy) ovalandır (Ayaşlıgil, 1997).

5.1.4. Jeoloji

Çanakkale ilinin jeolojik yapısı I. zamanda oluşmuş killi şist ve mermerleri, II. zamanda oluşmuş mermerleşmiş kalker, kil, taş ve şistleri; III. zamanda oluşmuş taş, kum, marn ve miçoları; IV. zamanda oluşmuş alüvyonlar ve volkanik kütleleri içermektedir (Anonim, 1999) :

I. Zaman Arazisi (Palezoik): Karabiga'nın batısındaki arazi bunun en güzel örneğidir. Arazi özellikli killi şistlerle mermerlerden oluşmuştur. Bunlara paleozoik denilmesinin nedeni içerisinde fosil bulunmasıdır.

II. Zaman Arazisi (Mezozoik): Mezozoik arazi, mermerleşmiş kalkerlerden, kum, taş, kil ve şistlerden oluşur. Bu sahalar Gelibolu Yarımadası'nda Anafartalar Limanı'nda ve Kireçtepe'de görülür. Biga-Gönen arasını ve Göre Dağı'nı çevreleyen arazileri de kapsamaktadır. Yiğitler, Bayramiç, Ezine ve Geyikli çevreleri içinde de II. zamana ait sahalar vardır. Bu bölgelerde kireçtaşı yapılıdır. Kurşun, çinko, demir ve mermer gibi II. zaman madenlerine rastlanır. Yani kireçli ve demirlidir. İçerisinde her türlü bitkinin büyümesine elverişli olan madenlerden bir miktar bulunur.

III. Zaman Arazisi (Tersiyer): Çan ilçesinin kuzeybatısında Hamdibey bucağı çevresi ile Çanakkale Boğazı'nın iki yanını kaplayan ve yüksekliği birkaç yüz metreyi geçmeyen arazilerdir. Bayramiç ile Küçükkuyu arasındaki toprak çeşidi de bu arazi grubuna girer. Bu araziyi oluşturan taşlar killi, marnlı, kumlu ve mikalıdır. Lapseki ile Kemel arasında görüldüğü gibi, ara sıra kalkerlerin hakim olduğu yerler de vardır. Bu tip arazinin çoğalmasında ayrışma kalın, geniş ve derin toprakların oluşmasına sebep olur. Bu nedenle Çanakkale ilinin ekime elverişli bölgeleri burada yer alır. Bu bölgede eski göl kalıntıları içinde linyit de bulunur.

IV. Zaman Arazisi (Kvarterner): Bu bölgedeki büyük çayların taşıdığı ve iki tarafa serptiği alüvyonlardan oluşmuştur. Çayların denize ulaştığı yerler daha geniştir.

V. Volkanik Arazi (Andezitler): Volkanik arazi Lapseki-Biga arasında uzanır. Ayrıca Ayvacık, Babakale ve Ezine arasında oldukça büyük bir volkanik kütle vardır. Bu arazinin II. zaman sonu ile III. zaman başında olduğu sanılmaktadır. Çoğunlukla ormanlıklarla ve kayalıklarla kaplıdır. Genellikle buralar kumlu ve hafif bünyeli topraklardan oluştuğundan mera olarak kullanılır.

Bu sahanın en yaşlı kayaçlarını metamorfitle ve granitoidlerden oluşan Palezoik yaşlı temel oluşturur. Bu kayaçlar aynı zamanda Hıdırlar, Çan, Kestanbol, Ayvacık ve çevresindeki jeotermal alanlarının da temelini oluşturmaktadır. Kazdağı masifi üzerinde Karakaya kompleksi, bunun üzerinde Trias yaşlı kireçtaşları yer alır. Biga Yarımadası'nda Jura

devrini temsil eden kayaçlar kumtaşı, kireçtaşı ve silekştir. Kretasede ise serpantin ve diyoritlerin hakim olduğu görülür. Daha üstte ise Eosen yaşlı denizel çökeller yer almaktadır. Bunlarla eş yaşlı ve aralı olarak volkanik kayaçlar da görülür. Oligosen sonunda Biga ve Gelibolu yarımadaı aşınmış ve karasal, gölssel ve sığ denizel Miyosen çökelleri ve volkanitleri (dasit, andezit, latit, tuf ve kül yığımları) eski kayalar üzerinde yer almışlardır.

5.1.5. Su kaynakları

Çanakkale ilinin hidrolojik yapısına bakıldığında; akarsular, barajlar, göletler, göller ve yer altı suları olmak üzere çeşitli başlıklar altında incelenebilir.

Çanakkale İli, yerüstü suları bakımından pek zengin sayılmaz. İlde büyük akarsu yoktur. Küçük akarsulardan çoğu Kazdağı'ndan doğmakta ve bunlar sonbahar yağmurlarında ve karların erimeye başladığı nisan, mayıs aylarında kabarmakta, yılın diğer zamanlarında ise debileri oldukça düşmektedir. İl akarsularının debilerindeki bu düzensizlik, bu alanlardan ulaşım ve taşımada yararlanılmasına engel olmaktadır (Uyanık, 2003).

Anonim (1997)'e göre, ilin Asya toprakları üzerinden geçen başlıca akarsular, güneydoğudaki Kazdağı'ndan doğarak kuzeybatıya doğru giden ve boğazın güney ağzı yakınında denize dökülen Kara Menderes Çayı, Ege Denizi'ne dökülen Tuzla Çayı, Çanakkale Boğazı'na dökülen Sarıçay, Saros Körfezi'ne Korudağı'ndan dökülen Kavak çayı ve bunlara ek olarak Biga Çayı, Gönen Çayı, Uludere, Bayramdere, Çınardere, Büyükdere, Tayfur Deresi ile diğer dereler mevcuttur. İlin yerüstü ve yer altı olmak üzere 2392 hm³/ yıllık toplam su potansiyeli mevcuttur (Dökmeci, 1997).

Çanakkale ili sınırları içinde ekonomik amaçlı veya rekreasyonel açıdan faydalanılabilecek önemli bir göl alanı bulunmamaktadır. Mevcut göller Gelibolu Yarımadası'nda ve Gökçeada'da yazın kuruyan tuz gölleri (Anonim, 2002) ve Saros Körfezi'nden bir setle ayrılmış Suvla Gölü'dür (Dökmeci, 1997).

Çanakkale ilinde sulama amaçlı yapılmış baraj ve göletler de bulunmaktadır. Baraj ve göletlerde toplanan sular sulamada kullanılmaktadır. Barajlardan Gökçeada ilçesindeki Gökçeada Barajı ve Merkez ilçedeki Atikhisar Barajını, göletlerden ise Merkez ilçedeki Dümrek Göleti, Yenice ilçesindeki Yenice ve Samateli göletleri, Lapseki ilçesindeki Nusretiye Göleti, Çan ilçesindeki Samateli Göleti, Ezine ilçesindeki Bahçeli ve Kemalli göletleri, Gelibolu ilçesindeki Karainbeyli, Değirmendüzü ve Kavak göletleri, Ayvacık ilçesindeki Kösedere ve Çakmak göletleri, Gökçeada ilçesindeki Dereköy Göleti sayılabilir (Anonim, 1999).

Anonim (1997)'e göre, bu yerüstü potansiyeli; doğal göl yüzeyleri 2066 ha. baraj rezervuarı yüzeyleri 1359 ha. gölet rezervuarı yüzeyleri 261 ha. akarsu yüzeyleri 955 ha. olmak üzere toplam 4641 ha.'lık bir su yüzeyinden ibarettir. Bunların dışında toplam 31.4 hm³/yıllık içme ve kullanma potansiyeli de mevcuttur. İçme ve kullanma suyu, yer altı suyu potansiyeli işletme rezervinin hemen hemen % 40'ını oluşturmaktadır (Dökmeci, 1997).

Bölgede yer alan ovaların çoğu verimli akifer özelliği gösteren gevşek konglomeratik, kumlu, çakıllı seviyeleri bulunan formasyonlar ile bunun üzerinde bulunan alüvyonlardan oluşmuşlardır. Yer altı suyu rezervinin büyük bir kısmına bu seviyelerde rastlanmaktadır (Anonim, 2001).

İl genelinde yer altı sularının bulunduğu ovalık bölgeler 749 km²'lik bir alan kaplamaktadır. Yine bu alanlarda yer altı suyu işletme rezervi 66.5 hm³/yıl' dır (Anonim, 2001).Çanakkale ili ve ilçelerindeki yer altı suyu, önemli bir yer tutmaktadır. Yenice, Gökçeada ve Bozcaada bu konuda biraz daha fakirdir. Diğer yerlerde özellikle Biga, Umurbey, Ayvacık, Gülpınar ve Tuzla taraflarında yeraltı su rezervlerinin azalmasından dolayı yeraltı suyu işletmesine kapalıdır.

Kaçak kuyularla yapılan aşırı çekim sonucu arazilerin (Biga Ovası) denizden itibaren tuzlandığı görülmüştür (Anonim, 2001).

Çanakkale il merkezinin içme suyu Atikhisar Barajından sağlanmaktadır. Barajdan gelen su, Çanakkale Belediyesi arıtma tesislerinde ileri bir arıtmadan geçirilerek şehre verilmektedir. Bununla beraber Bayramiç, Gökçeada ve Gelibolu Yarımadasındaki Tayfur Barajları da içme ve kullanma suyu kaynağı olarak rol oynamaktadır. İl genelinde 494 memba, 32 keson kuyu ve 102 adet sondaj kuyusu içme suyu kaynağı olarak Çanakkale ilinde yaşayanların su ihtiyacını karşılamaktadır (Anonim, 2001).

5.1.6. Toprak

Çanakkale ilinin toprakları kahverengi, boz ve esmer renkli topraklardan oluşmaktadır. Alüvyon topraklar hariç diğer toprakların derinliği 50 cm. civarındadır. Alüvyon toprakları daha çok killi ve kumlu bir yapıya sahiptir. İlin toprakları genel olarak volkanik kökenli olup, taşınma yolu ile değil bizzat bulunduğu sahada meydana gelmiştir. Yerleşmenin toprak yapısı da yer yer killi ama çoğunlukla kumlu bir yapı göstermektedir. İlin değişik topoğrafyası, iklimi ve jeolojik yapı farklılıkları ile vejetasyondaki çeşitlilik, değişik özelliklere sahip toprakların oluşmasına neden olmuştur. Saturasyon yüzdesine göre yapılan sınıflandırmada toprakların %55.7'si tınlı, %37.9'u killi ve %2.5'i kumlu bir

bünyeye sahiptir (Anonim, 2001).

İklim, topoğrafya ve ana madde farklılıkları nedeniyle Çanakkale’de çeşitli büyük toprak grupları oluşmuştur. Büyük toprak gruplarının yanı sıra toprak örtüsünden yoksun bazı arazi tipleri de görülmektedir (Anonim, 1999).

İl genelinde kalkersiz kahverengi orman toprakları 569.581 ha. ile toplamın %63.84’ünü, diğer toprak grupları ise 322.655 ha. ile toplamın % 32.26’sını oluşturmaktadır (Dökmeci, 1997).

İl topraklarının arazi kullanma kabiliyeti sınıflamasına göre, % 30.75’i tarıma elverişli topraklar (I. II. III. IV. sınıf topraklar toplamı 294810 Ha.), % 69.25’inin ise tarıma elverişsiz topraklardan (V. VI. VII. VIII. sınıf topraklar toplamı 663938 Ha.) oluştuğu görülmektedir. Toplam alanın % 40.3’ü orman, % 36.3’ü tarım, % 14.7’si funda, % 6.5’i çayır ve mera alanı olarak kullanılmakta ve hepsi toplam alanın % 97.80’nini oluşturmaktadır. Kalkersiz kahverengi orman toprakları 569581 Ha. ile toplamın % 63.84’ünü, diğer toprak grupları ise 322655 Ha. ile toplamın % 32.26’sını oluşturmaktadır (Ayaşlıgil, 1997).

5.1.7. Bitki örtüsü

Çanakkale Kenti ve yakın çevresi biyoklimatik açıdan az - yağışlı akdeniz biyoiklim tipi hüküm sürmektedir. Buna göre Kent ve yakın çevresi'nin yer aldığı yükselti basamağında, 300 m.'ye kadar sert yapraklı her dem yeşil ağaç ve çalılar hakim olduğu, mediterian bitki örtüsü elemanlarının önemli bir bölümünü oluşturduğu vejetasyon tipleri yer almaktadır. Bu yükselti basamağında yer alan bitki toplulukları bitki sosyolojisi açısından *Quercion ilicis* birliği altında toplanmaktadır. Bu birliğin en önemli karakter türleri, kentin yakınında bulunan orman ve maki alanlarında gözlemlenmektedir: *Quercus coccifera* (Kermes Meşesi), *Phillyrea latifolia* (Akçakesme), *Quercus infectoria ssp boissieri* (Mazı Meşesi), *Pistacia terebinthus ssp palaestina* (Menengiç), *Ruscus aculeatus*(Tavşan memesi), *Rubia peregrina*(Kökboya), *Rosa sempervirens* (Yabani Gül), *Juniperus oxycedrus* (Diken Ardıcı), *Asparagus acutifolius* (Yabani Kuşkonmaz)(Ayaşlıgil, 1997).

Otlatma, yakacak odunu temini, yangın ve tarla açma gibi insan müdahaleleri sonucu ormanlar tahrip olmuş ve makilik alanlara dönüşmüştür. Kentin çevresinde yetişme ortamı şartlarının geniş yapraklı türler için uygun olmadığı yerlerde Kızılçam (*Pinus brutia*) ormanları varlığını sürdürmektedir. Derin toprakların yer aldığı vadilerde ormanlar, tarım alanlarına dönüştürülmüştür. İyi gelişmiş, yaşlı palamut meşeleri (*Quercus ithaburensis ssp. macrolepis*) bu ormanlardan arda kalan örneklerdir.

Genellikle tarla içlerinde gölge ağacı olarak bırakılmış ahlut (*Pyrus amygdaliformis*) ve

badem (*Amygdalis communis*) gibi meyve ağaçlarının yanında, kent içinde bir çok egzotik odunsu tür park ve bahçelerde görülmektedir (Ayaşlıgil, 1997).

Azonal vejetasyon, sahil kumulları ve akarsu yataklarında yer almaktadır. Sahil kumulları deniz kirliliğinden ve turizm faaliyetlerinden çok fazla etkilenmektedir. Akarsu yataklarında Doğu çınarı (*Platanus orientalis*), Aksöğüt (*Salix alba*), Ak kavak (*Populus alba*), Kızılağaç (*Alnus barbata*), Ilgın (*Tamarix tetrandra*) ve Hayıt (*Vitex agnus-castus*) gibi türlerin önemli bir yer tuttuğu vejetasyon tiplerine rastlanmaktadır.

Çanakkale Kenti'nin bulunduğu Biga Yarımadasının en yüksek dağı Kazdağı Masifi'nde yükselti basamaklarını ve bu basamaklara özgü vejetasyonu görmek mümkündür. Deniz seviyesinden başlayarak yer yer 600 m. yüksekliğe kadar çıkan Kızılcam (*Pinus brutia*) daha sonra yerini Karaçama (*Pinus nigra* ssp. *pallasiana*) bırakır. *Quercus cerris* (Saçlı Meşe), *Quercus frainetto* (Macar Meşesi) ve *Quercus troiana* (Makedonya Meşesi), *Quercus petraea* ssp. *iberica* (Sapsız Meşe), *Quercus robur* (Saplı Meşe) ve *Castanea sativa* (Kestane) bu basamaklarda önemli rol oynarlar. Yer yer yazın yeşil geniş yapraklı karışık ormanları oluştururlar. Nem oranı yüksek yetişme ortamlarında Gürgen (*Carpinus betulus*) ve Kayın (*Fagus orientalis*) önemli rol oynar. Yöreye özgü endemik Kazdağı Göknarı (*Abies egui-trojani*) üst-montan basamakta saf ve karışık meşcereler oluşturur (Ayaşlıgil, 1997).

5.2. Çanakkale Kentinin Kültürel Özellikleri

5.2.1. Tarihsel gelişim

Bölgede yapılan arkeolojik çalışmalara ve bulunan eserlere dayanılarak yöredeki ilk yerleşimin M.Ö 4. bin yıldan itibaren Beşiktepe ve Kumtepe'de başladığı sonucuna varılmıştır. Günümüzde de haklarında detaylı bilgilere henüz ulaşılammış olan bu ilk yerleşmelerin ardından, tarih sahnesine Truva Kenti çıkmıştır (Uyanık, 2003).

Çanakkale İl toprakları Ortaçağ'a kadar çok önemli, olaylar yaşamış ve görev üstlenmiştir. Troia Bölgesi olarak bilinen Edremit'ten Erdek'e kadar olan alanda başkent durumundaki Troia antik kenti dünya tarihinde, mitolojisinde ve arkeolojisinde mihenk taşı sayılmaktadır. Homeros'un ILIADA ve ODYSSEUS destanlarına ve sayısız mitolojik efsanelere konu olan Troia ve antik Assos kenti ile dünyanın en seçkin bir tarih ve kültür hazinesine sahip bulunmaktadır. Kent'in 30 km güneyinde yer alan Troia kentinin yanı sıra boğaz ve civarında önemli kentle: Dardanos, Abydos, Sestos, Madytos, Lampaskoz vardı. Fakat hepsi ortaçağdan önce siyasi ve iktisadi faaliyet merkeziyken, bu merkezlerin Boğaziçi kıyılarına geçmesi üzerine kentler önemini kaybetmiştir (Utkular, 1953).

1345 yılından itibaren Çanakkale İli Osmanlı İmparatorluğu yönetimine girmesiyle öncelikle Gelibolu askeri bakımdan güçlendirilerek bölgede merkez durumuna getirildi. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u aldığı 1453 yılında Çanakkale Boğazı'nda güçlü bir donanma olmaması nedeni ile Bizanslılara yardıma gelen donanmalar rahatlıkla Çanakkale Boğazı'nı geçtiler. Bundan dolayı Fatih 1463 yılında Çanakkale ve Kilitbahir'e iki kale yaptırdı. Çanakkale'ye yaptırılan Sançay (Kocaçay) kenarındaki Kale-i Sultaniye ve Kilitbahir'e yaptırılan Kilitbahir Kalesi'dir (Ayaşlıgil, 1997).

1463'te yaptırılan Kale-i Sultaniye, çimenlik bölgesinde yaptırıldığından Çimenlik Kalesi olarak da adlandırılmıştır. Bu kale, bugünkü kentin çekirdeğini oluşturmuştur. Yörede çanak çömlek üreticiliğinin yaygın olması nedeniyle, daha sonraları Kale-i Sultaniye'ye Çanak Kalesi de denilmiş ve kent, bugünkü adını bu kaleden almıştır (Uyanık, 2003).

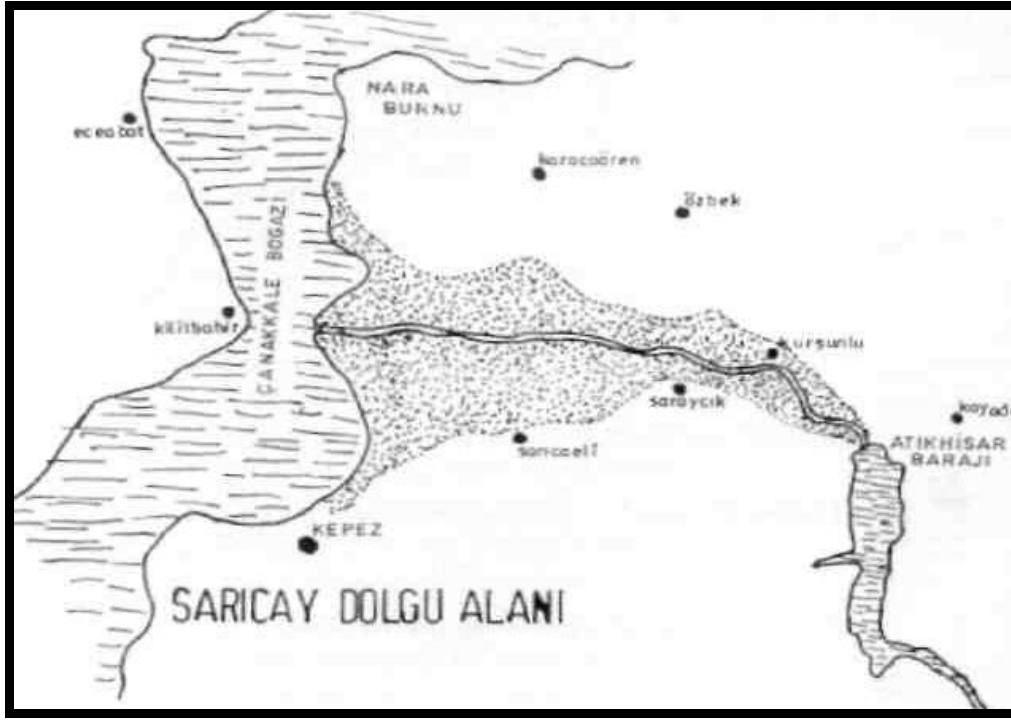
I. Dünya Savaşı sırasında en önemli cephelerden biri Çanakkale'de açılmıştır. Boğaz, 10 Ağustos 1914 tarihinde İtilaf Devletleri tarafından ablukaya alındı. Deniz Savaşları, 18 Mart 1915 tarihindeki Türklerin zaferine kadar devam etti. Bu zaferin sonrasında İtilaf Devletleri Çanakkale'yi deniz yoluyla geçemeyeceklerini anlayarak, Gelibolu Yarımadası'na çıkarma yaptılar. Mustafa Kemal'in komutasındaki Türk askerlerinin yaptığı olağanüstü savunmayı geçemeyen İtilaf Devletleri 9 Ocak 1916'da buradan çekilmek zorunda kaldılar. Ancak Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'nda yenilmesi sonucu Mondros Mütarekesi uyarınca Boğazlar İtilaf Devletleri'ne açıldı. İtilaf Devletleri savaşarak geçemediği Çanakkale Boğazı'ndan rahatlıkla geçerek İstanbul'a ulaştı. Çanakkale ve Gelibolu'daki istihkâmlar düşmana bırakıldı. Çanakkale, İngilizler ve Fransızlar tarafından işgal edildi.

Kentin tarihsel süreç içinde gelişimi ve ilk nüfus hareketlerinin oluşumu

Çanakkale kent merkezinin üzerinde bulunduğu alan, Sarıçay tarafından oluşturulmuş bir deltadır (Şekil 5.2). Delta çökeltilerinin 80 metreye varan derinliği, bu bölgenin tarih öncesi dönemlerde Çanakkale Boğazı'nın bir körfezi olduğunu gösterir ve yapılan tasvir, kent düz bir ova üzerinde 2000 kadar bağ bahçe nizamlı ev ve 800 dükkanlı çarşıdan oluşmaktaydı (Utkular, 1953).

Kentin ilk nüvesi Fatih'in Kale-i Sultaniye'yi (Boğaz Hisarı veya Çimenlik Kalesi'ni) 1462-63 yıllarında yaptırmasıyla oluşmuştur. Kent'e adını veren Sarıçay'ın ağzında, kuzey kısımda bu kale yaptırıldıktan sonra yakınında kompakt düzeyde ilk yerleşimler oluşmaya başlamıştır. Kent çay kenarından çıkarılan özlü topraklarla yapılan çanak ve çömlekler ile ün kazandığından, halk tarafından 'Çanak Kalesi' adı ile anılmaya başlanmış ve günümüze

kadar gelmiştir (Uzel, 1973).



Şekil 5.2. Sarıçay dolgu alanı (Uyanık, 2003).

Çimenlik Kalesini inşa edenler hakkında iki sav vardır. Bunlardan birincisi; Fatih'in Hindistan'dan Avrupa'ya olan göçler sırasında bu insanlardan yardım istediğidir. İkincisi yine Fatih'in Trakya veya Balkanlarda bulunan insanları zorla buraya getirerek, kalenin inşaatında çalıştırdığıdır.

Bu iki savın ortak olan noktası, kale inşaatı bitirildikten sonra bu insanların kale yakın çevresinde halk dilinde Çay mahallesinde, şimdiki adı Fevzipaşa mahallesinde halkın yaşamlarını 500 yıldır sürdürdükleridir. Fevzipaşa mahallesi 1500'lü yıllarda Büyük Camii çevresinde Türk'lerin oturdukları bir mahalle haline gelmiştir. Ayrıca 1492'de Avrupa'dan kovulan bir grup Yahudi'nin, 1650'lerde ise bir Ermeni Cemaati'nin ve Ege'den yoğunluklu olarak Rum'ların kente geldiği saptanmıştır (Utkular, 1953). Anadolu Hisarı adını verdiği murabba şekilli her köşesinde burçlar ve ayrıca ortasında büyük bir kale bulunan Kale'nin gerisinde 3000 nüfuslu büyük bir köy olduğunu kaydetmiştir.

Fevzipaşa mahallesinin kuzeyinde, eski iskelenin bulunduğu alandan kuzeye doğru ve deniz kıyısına paralel olarak, doğuya doğru gelişen ikinci yerleşim yeri, aynı zamanda kent merkezi olan Kemalpaşa mahallesidir.

1600 ve 1700'lü yıllarda önemli ticaret misyonu üstlenen Çanakkale'de, 1700 ve 1800'lü yıllarda bölgede ticaretin artmasıyla Rum, Ermeni ve birçok Avrupa ülkesinin

Ticaret Ataşelerinin kente yerleştirildikleri saptanmıştır. Yalı caddesi ve Çarşı caddesi çevresindeki konutların yapılması ile burada ilk mekansal oluşumlar başlamıştır. Bu mekansal gelişmeler Çimenlik Kalesi merkezli deniz ve çay kıyıları esas alınarak X ve Y koordinatları şeklinde büyümüştür. İlk kentsel gelişmeyi oluşturan bu binaların, boyutları küçük olmakla birlikte, sivil mimariyi yansıtır. Ancak Ticaret Ataşelerinin yaptıkları ve deniz boyunca bahçe içinde oluşan binaların boyutları büyüktür ve mimari karakterleri sivil mimari yapıların karakterlerinden farklı; konak, yalı, köşk türü yapılarıdır. Bunlardan günümüze kadar gelmiş İtalyan Konsolosluk Binası' halen Onsekiz Mart Üniversitesi tarafından Kültür Evi binası olarak kullanılmaktadır. Ayrıca 1800 ve 1900'lü yıllarda Yunan adaları ve Balkanlardan kente yerleşmeler olmuştur (Uzel, 1973).

Çanakkale Kenti ilk oluşumlarına ait nüfus verileri çeşitli kişilerce değişik şekillerde yorumlanmıştır. Grolet'e göre 1680 yılında 3000 nüfus, Pockocke'e göre 1743-45 yıllarında 1200 nüfus, 1836 yılında 1062 nüfus, 1870 yılında 5292 nüfus (3357'si Müslüman, 934'ü Rum, 544'ü Yahudi, 354'ü Ermeni) 1894-1949 yıllarında nüfus, (9059'u Müslüman, 5501'i Rum, 1805'i Yahudi, 956'sı Ermeni, 2173'ü Yabancı uyruklu) nüfus bulunmaktadır (Uzel, 1973).

1900'lü yılların başında yaşanan İtalya Savaşı, Çanakkale Savaşları, Birinci ve İkinci Dünya Savaşı Çanakkale'nin bir askeri yığılma alanı olmasına neden olmuştur. Bu savaşlarda tarihi kent merkezi denizden yapılan bombalamalar sonucunda önemli tahribatlar almıştır.

1920'li yıllarda Çan-Yenice-Balıkesir karayolunun yapılması ile İsmetpaşa (Aslanca) Mahallesi'nin oluşmaya başladığı, Cumhuriyet Dönemi'nde özellikle 1930-50 yılları arasında Devlet Hastanesi, Üretim İstasyonu gibi bina kompleksleri yapılmıştır.

1940'lı yıllarda genişleme Cevatpaşa ile Namık Kemal mahallelerinin bir kısmını ve Fevzipaşa mahallesinin tümünü içeren büyüklüğe ulaşmıştır. Kemalpaşa mahallesinin kuzeyindeki askeri alanlara ve Lapseki karayolunun yapılması ile kentsel alana yaklaştığı noktalarda ve yakın çevresinde, sıçrama şeklinde ufak yerleşmelere neden olmuştur (Uzel, 1973).

Cumhuriyetin ilanı ile Rum, Ermeni ve bir çok Avrupa Ülkesi Ticaret Ataşeleri'nin, 1960'lı yıllarda ise Yahudi'lerin büyük bir çoğunluğunun kentten ayrıldıkları öne sürülmektedir. 1950-60 yılları arasında Ezine (İzmir) şosesinin yapılması ile kent bu yönde gelişmeye başlamıştır.

Barbaros mahallesi ise 1930'lu yıllarda bir kaç konut ile bağ, bahçe ve çayırılık alanlardan oluşan bir yerleşim yeri idi. 1935 yılından sonra Nedime Hanım Türbesi'nin

yanında ilkokulunun kurulmasından sonra yakın çevresindeki konut sayıları da artmıştır. 1950-60 yılları arasında Edremit yönünde açılan İzmir (Ezine) karayolunun yapılmasıyla da Barbaros mahallesi Kepez Köyü'ne doğru gelişmeye başlamıştır. 1959 tarihli Nazım Plan ilk defa Sarıçay'ın güneyine yerleşme kararları (Konut ve Endüstri) getirmiştir (Uzel, 1973).

1960-73 yılları arasında ülkedeki kentleşme eğilimine paralel olarak, İsmetpaşa ve Barbaros mahallelerinin nüfus artışı da hızlanmıştır. Her iki mahallenin içinden geçen Atatürk Caddesi'nin genişletme çalışmaları ile bu mahallelerde yeni yerleşimler oluşmuştur. Tarihi kent merkezi 1962 ile 1964 yıllarında sel baskınına uğramış ve 1860, 1935 ve 1946 yıllarında yangın geçirmiştir. Ayrıca çeşitli yıllarda bir çok deprem olmuştur.

1965-70 yılları arasında Cevatpaşa ve Kemalpaşa mahallelerinin nüfusunun sabit kalmasına karşın, Barbaros ve İsmetpaşa mahalleleri nüfusunun belirli bir şekilde arttığı, Fevzipaşa ve Namık Kemal mahalleleri nüfusunun ise düştüğü görülmektedir. Bu durum gelişme potansiyeli olan Barbaros ve İsmetpaşa mahallelerinin göçleri emmesi ile Fevzipaşa ve Namık Kemal mahallelerindeki nüfusun il dışına göç vermesi ile açıklanmıştır (Uzel, 1973).

5.2.2. Nüfus ve demografik yapı

28.10.1927 tarihinde yapılan sayım sonucuna göre 183491 olan il nüfusu 22.10.2000 tarihinde 464975 olmuştur. 1927 yılında İl nüfusunun % 19,5'i Kentlerde, % 80,5'i köylerde oturmakta iken 2000 yılı sayım sonuçlarına göre nüfusun 46,4'ü kentlerde , % 53,6'sı köylerde oturmaktadır (Kelkit ve ark., 2008).

İl Nüfusu Yıllar itibariyle gelişimi Türkiye nüfusu gelişimi ile paralellik göstermemiştir. Ülkemiz nüfusu 1997–2000 dönemin de yaklaşık 3,97 kat artarken, Çanakkale nüfusu yalnızca yaklaşık 1,53 kat artmıştır. Üstelik bu gelişmede, ilin 1950 öncesinde deki yönetsel değişikliklerle sağladığı nüfus kazançlarının da payı bulunmaktadır.

Çanakkale nüfusunun gelişimi artış hızı açısından incelendiğinde de ildeki nüfus artış hızının, 1935–1940 dönemi dışında her zaman Türkiye ortalamasının çok gerisinde kaldığı görülmektedir.

1935–1940 dönemi artışı ise, İl nüfusunun kendi gelişme dinamiğinden kaynaklanmayıp, İlin bu dönemde yönetsel değişikliklerle sağladığı (1936 Yenice İlçesinin kuruluşunda Balıkesir ilçelerinin bir kısım bucaklarının bu ilçeye bağlanması sonucu) nüfus kazancının sonucudur.

1945–1950 döneminde eksi değer alması yine bir ölçüde Biga İlçesinin bir bölüm

köylerinin Komşu İlimiz Balıkesir'e bağlanması ile ilgilidir.

Çanakkale ilinin yıllık nüfus artış hızı 1950-1960 döneminde en yüksek düzeyine ulaştığı görülmektedir. İl nüfusunda 1955 yılından 2000 yılına kadar sürekli bir artış görülmektedir. Bununla birlikte, yıllık ortalama artış hızı bu dönemde bile çok sınırlı bir düzeyde (Türkiye ortalamasının yaklaşık yarısı dolayında) kalmıştır. Nitekim, yıllık ortalama artış hızı 1975 yılına değin %1'in altında kaldığı gibi, sürekli gerilemede göstermiştir. 1975-1985 döneminde, yine yaklaşık ülke ortalamasının yarısı düzeyinde kalmakla birlikte yıllık ortalama artış hızının önemli ölçüde yükseldiği görülmektedir. 1985-2000 döneminde yıllık ortalama artış hızının nüfusun gelişme sürecinden çıkarak durağan denilebilecek bir yapı kazandığı ve ülke ortalamasının yaklaşık üçte biri kadar arttığı dikkati çekmektedir. Çanakkale nüfusunun gelişme hızındaki bu özellikler kentleşme ve göç olgusu gibi iki temel etmene bağlıdır. İlin 11 ilçesi, 21 bucağı ve 34 belediyesi, 568 köyü bulunmaktadır. 20.10.2000 tarihinde yapılan son nüfus sayımına göre ilin toplam nüfusu 464975 olup bunun 215571'i kentlerde, 249404'ü köylerde yaşamaktadır. Nüfus yoğunluğu %48'dir (Kelkit ve ark., 2008).

Çanakkale'nin toplam nüfusu, 2007 Yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre 476128'dir. Toplam nüfus büyüklüğüne göre iller sıralamasında 41. sırada yer almaktadır. Nüfus yoğunluğu 48, nüfus artış hızı binde 3,39'dur. Nüfusun yüzde 51'i erkek, yüzde 49'u kadındır. Merkez İlçe nüfusu 86544'tür. Bu nüfusun 43937'si erkek, 42607'si kadındır (Kelkit ve ark., 2008).

5.2.3. Ekonomik yapı

İl ekonomisinde tarım en önemli faaliyet olmakla beraber son yıllarda tarıma dayalı sanayi kolları gelişme göstermekte ve buna bağlı olarak ekonomide sanayinin payı artmaktadır. 2000 yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre istihdam edilen nüfusun (237699), 133140'ı (%56) tarım, 21839'u (%9) sanayi, 8470'i (%4) inşaat ve 73563'ü (%31) hizmetler sektöründe çalışmaktadır. İlimizde işsizlik oranı %3,6 olarak tespit edilmiştir.

Devlet İstatistik Enstitüsü verileriyle 2001 yılı cari fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla illerin payına göre sıralamada Çanakkale ili 32. sırada, Kişi Başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla cari fiyatlarla iller sıralamasında ise 2943 YTL(2335 \$) ile 19. sıradadır.

İl yüzölçümünün % 54'ünü ormanlar, % 34'ünü tarım yapılan arazi, % 5'ini çayır ve mera' lar, % 7'sini kültür dışı araziler kaplamaktadır. Tarım arazisinin % 81'i tarla arazisi, % 6'sı sebze, % 2'si meyve, % 2'si bağ, % 9'u zeytinliktir. İlin toplam tarım alanı 333573

Ha. olup, 120600 Ha. alanı sulanabilir arazidir. Toplam 50511 ha. (%42) alan sulanmakta olup, bu sulamanın 14245 ha. (%28) devlet tarafından gerçekleştirilmektedir (Anonim, 2008).

Yetiştirilen tarım ürünleri arasında en önemli yeri oransal olarak sebze, ekim sahası olarak hububat almaktadır. 2003 yılı itibarıyla 376153 ton Buğday, 456220 ton Domates, 74397 Ton Elma, 40210 Ton Şeftali, 43352 Ton Üzüm, 47409 ton Zeytin, 33462 ton Ayçiçeği üretimde ilk sıraları almıştır. Çanakkale köylüsünün önemli geçim kaynaklarının başında hayvancılık gelmekte olup, İl'de 115853 adet Büyükbaş hayvan, 557303 adet Küçükbaş hayvan vardır. Hayvansal ürünler olarak 1842 ton et, 249471 ton süt, 39 Milyon 787 bin adet yumurta, 785 ton Bal, 29132 ton civarında deniz ürünleri üretimi gerçekleşmiştir (Anonim, 2008).

İlde 25'in üzerinde işçi çalıştıran 38 adet sanayi tesisinde 8000 civarında işçi çalışmaktadır. İlde toprağa dayalı sanayide, Çan'da kurulu bulunan Seramik ve Kalebodur Fabrikaları, Ezine'de bulunan Çimento Fabrikası, Merkezde dondurulmuş gıda sebze ve su ürünlerini değerlendiren fabrikalar önemli gıda üretim birimleridir. Mevcut sanayi kuruluşlarında üretilen dondurulmuş ve kurutulmuş gıda, su ürünleri, bakliyat, çimento, maden cevheri, seramik ve karo fayans en çok ihraç edilen ürünlerdir. Biga ve Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi'nde altyapı çalışmaları tamamlanmış olup yatırımcılara yönelik parsel tahsisi devam etmektedir. Ayrıca 7 adet küçük sanayi sitesinde toplam 886 işyeri faaliyet göstermektedir (Anonim, 2008).

İlde 13'ü merkezde olmak üzere 49 adet banka şubesi bulunmaktadır. Ayrıca ilde 235 Anonim Şirket, 1735 Limited Şirket, 45 Kollektif Şirket ve 7 Komandit Şirket vardır (Anonim, 2008).

5.2.4. Kentsel gelişim ve imar durumu

Çanakkale kenti için ilk imar planı çalışmalarına, 1940'lı yılların ikinci yarısında başlanmıştır. Bu çalışmaların ürünü olan, Celal Ulusan'ın hazırladığı "Çanakkale Kesin İmar Planı" 1949 yılında onaylanmıştır. Bu plan 1932 tarihli halihazır haritalar üzerinde 1/2000 ölçekte hazırlanmıştır. Bu plan ve bu planın devamı niteliğinde hazırlanan 1959 tarihli revizyon planıyla 1964 yılı uygulama imar planlarından sonra 1978 yılında kentin yerleşik alanının tamamını kapsayan ve yeni gelişme alanları öneren yeni bir 1/5000 ölçekli "Çanakkale Nazım İmar Planı" hazırlanmıştır. Daha sonra ise kentin kuzeyinde Cevatpaşa ve İsmetpaşa Mahalleleri'ni içeren 525 ha.'lık alanın "Çanakkale İlave Nazım İmar Planı" Dumrul Yavaş tarafından hazırlanmıştır (Uyanık, 2003).

3194 Sayılı İmar Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 9 Mayıs 1985 tarihinden sonra bu kanun ve yönetmelikleriyle yeni bir planlama dönemi başlamıştır. 1985 yılından önce kent planları merkezi idare tarafından İmar ve İskan Bakanlığı'nca yapılmakta/yaptırılmakta idi. 1985 yılından sonra plan yapma ve onama yetkisi belediye sınırları içinde belediyelere, belediye sınırları dışındaki alanlarda ise valiliklere verilmiştir (Uyanık, 2003).

1949 yılı Onaylı "Çanakkale Kesin İmar Planı"

Bu plan kararları ile Cumhuriyet Meydanı'nın ve civarının önemli bir merkez olması hedeflenmekteydi. Cumhuriyet Meydanı'nın tam ortasında Hükümet Konağı'nın yapılması önerilmiştir (Uyanık, 2003).

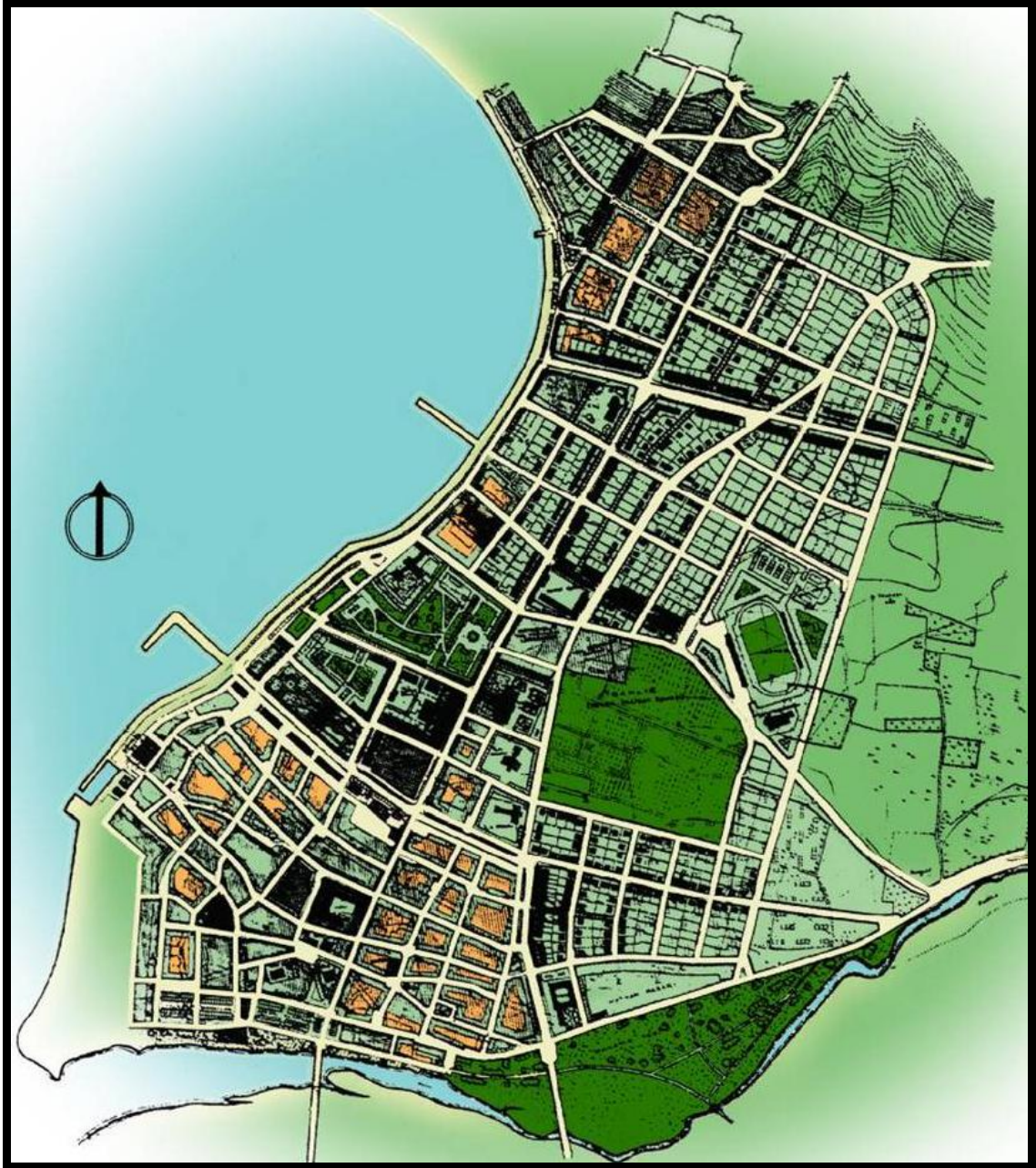
Bu dönemde şehrin yerleşik alan sınırları, güneyde Kocaçay, kuzeyde Lapseki yolunun başladığı sırtlar, batıda Çanakkale Boğazı ile doğuda sahilden itibaren yaklaşık 800 m. derinlikteki bir alanın doğusudur. Çanakkale-Balıkesir Karayolu kente doğudan girerek orduevi yanından sahile ulaşmaktaydı. Şehrin güneyindeki Kocaçay'ın üzerindeki bir köprüden geçen ve buradan güneye inen yol ise Ezine ve Bayramiç İlçeleri'ne ulaşmaktaydı. Kuzeyden ise bir diğer karayolu ile kent Lapseki İlçesi ile bağlantı sağlamaktaydı (Uyanık, 2003).

1949 planında idare merkezi olarak Cumhuriyet Meydanı ve çevresi, ticaret bölgesi olarak geleneksel çarşı ve bunun kuzeyi önerilmekteydi. Yeni ikamet bölgeleri için de iki bölge belirtilmiştir. Birincisi kentin kuzeydoğusunda Balıkesir-Çanakkale ve Çanakkale-Ezine karayollarının birbirini çaprazlama kestiği mevkiin etrafındaki düz ve bahçelik alandır. Bu alan en geniş inkişaf sahası olarak ayrılmıştır. İkinci gelişme konut alanıysa, şehrin güneydoğu kesiminde, Çanakkale-Ezine karayolunun kentin içinden geçen kısmının doğusunda önerilmiştir (Şekil 5.3).

Bu gelişme alanını, güneyde Sarıçay'ın kıyısındaki panayır alanının hemen kuzeyindeki hayvan pazarı alanı, kuzeyde fidanlık alanı ve batıda da Çanakkale-Ezine yolu sınırlandırmaktaydı. Küçük sanatlar ve atölyeler alanı olarak ise Çay Mahallesi önerilmiştir. Cumhuriyet Meydanı'nın denizle buluştuğu sahilde günümüzde de mevcut olan iskele bu planla önerilmiştir.

Günümüzdeki Halk Bahçesi o dönemde de yeşil alan olarak mevcut olup, bu plan ile bu alanın yeniden düzenlenmesi önerilmektedir. "Şehrin güneyinde bulunan üç cami ile müzenin etrafı da küçük bir yeşil alan haline getirilmiştir." Bugünkü stadyumun yerinde o dönem mevcutta açık bir spor sahası vardır. Planla bu spor sahası aynen muhafaza edilerek, etrafı bu alana özgü düzenlenmektedir. Spor sahasının güneyindeki mevcut fidanlık alan korunmuştur. Ancak ileride ihtiyaç duyulması halinde, bu fidanlığın da

gelişme konut alanına ilave edilebileceği belirtilmektedir.



Şekil 5.3. 1949 yılı Onaylı Çanakkale Kesin İmar Planı (Uyanık, 2003).

Bu fidanlık alanının güneyinde öneri gelişme konut alanında yer almaktadır. Bunun da güneyinde hayvan pazarı alanı ayrılmıştır. Hayvan pazarı alanı ile Sarıçay arasındaki alan ise yeşil alan olarak düzenlenecek ve panayır yeri için ayrılacaktır (Uyanık, 2003).

1949 planında şehrin nüfusunun 2000 yılında 36650 kişi olacağı hesaplanmış ve planlama buna göre yapılmıştır. Bu planda bina katsayıları da şöyle belirlenmiştir; yerleşik alanlarda ana caddeler üzerindeki parsellerde bina yüksekliği 8,50 m. ve bodrum üzerinde 2 kat, yerleşik alanlarda tali yollardan cephe alan parsellerde bina yüksekliği 4,50 m. ve

bodrum üzerinde 1 kat olarak yapılaşmaya izin verilmiştir.

Yeni iskan alanlarında ise; ana caddelerden cephe alan parsellerde bodrum üzerinde 3 katlı, tali yollardan cephe alan parsellerde de yolun kademelenmesine uygun olarak bodrum üzeri 2 kat ve bodrum üzeri tek katlı evlerin yapılmasına izin verilmiştir. Bu planda yeni iskan sahalarında yapılacak konutlara örnek olması için tip mimari projelerde imar planına eklenmiştir (Uyanık, 2003).

1949 yılında onaylanan "Çanakkale Kesin İmar Planı" daha sonra 1950'li yıllarda yapılan karayolları nedeniyle uygulanmada sorunlar ortaya çıkarmıştır. Planın yapıldığı yıllarda daha sonraları gerçekleştirilecek olan bu karayolu çalışmalarından habersiz olunması ya da üst ölçeklerle (ülke ve bölge) bağlantıların dikkate alınmamış olması nedeniyle plan tam olarak uygulamaya geçememiştir. Karayollarının kente etkisi planın kent için öngörüleleriyle uyumamıştır. Bu sebeple 1959 yılında 1949 planı revize edilerek ikinci kez onaylanmıştır. 1959 yılında ikinci defa onaylanan nazım imar planının uygulama imar planlarıysa 1964 yılında tamamlanarak onaylanmıştır (Uyanık, 2003).

1978 yılı Onaylı "Çanakkale Nazım İmar Planı"

1970'li yılların ikinci yarısında hem aradan geçen zamanda, kentin önceki planlarda öngörülenden daha hızlı gelişmesi ve 1964'te onaylanan uygulama imar planında yapı düzenleri, kamu kuruluşları için yer ayrılması ve mülkiyet vb. üzerinde 1965-1974 yılları arasında 48 adet onaylı değişikliğe ihtiyaç duyulması, kentin tümünün yeniden ele alınacağı yeni bir plan yapılması gereğini ortaya çıkarmıştır. 1970'li yıllarda bu durumun sonucu olarak Ahmet Uzel'e kentin tamamını kapsayan nazım imar planı yaptırılarak, bu plan 1978 yılında onaylanmıştır (Uyanık, 2003).

1978 yılında kentin yerleşik alanı, 285 ha.'dır. Kentin yerleşik alanı güneyde Sarıçay'ın 1 km. kadar güneyinden, kuzeyde Çanakkale-Balıkesir karayolunun 650 m. kadar kuzeyine kadar bir alana yayılmıştır. Kentin yerleşik alanını batıda Çanakkale Boğazı sınırlandırmakta, doğuda ise Sarıçay'ın güneyinde Çanakkale-İzmir karayolu 600 m. güney istikameti boyunca yerleşik alanı sınırlandırmakta, bunun da güneyindeki yolun 400 m.'lik kısmında yerleşik alan bu yolun 300 m. doğusuna uzanmaktadır. Sarıçay'ın kuzeyinde, Atatürk Caddesi'nin 650 m. kadar doğusuna yayılan yerleşik alan, stadyum ve çevresini de kapsamaktadır. Kente doğudan giriş yapan Balıkesir-Çanakkale karayolunun Atatürk Caddesi ile kesiştiği noktadan 500 m. kadar doğu yönünde yerleşik alan bu yolun iki yanına yayılmıştır. Ayrıca kentin güneyinde Çanakkale-İzmir karayolu üzerinde Akfa

Konserve Fabrikası, Tekel Şarap Fabrikası ve Petkim'in gilm, torba hortum ve polietilen kaplama fabrikası vardır. Bunlardan başka bir diğer önemli sanayi kuruluşu olan kuru sebze ve salça üreten Trutaş Fabrikası da kentin doğusunda, Balıkesir karayolunun güneyinde yer almaktadır. Küçük sanatlar da kent içinde küçük gruplar halinde dağınık olarak yer almaktadır. Merkez işlevleri ise iskelenin doğusunda, Cumhuriyet Meydanı, Saat Meydanı ve İskele Meydanı çevresinde yer almaktaydı. Bu alanlarda idari ve ticari faaliyetler bir arada yer almıştır. Ticari merkez faaliyetleri ayrıca geleneksel olarak Yalı Caddesi (Çarşı) 'nde de bulunduğu gibi, Kordon boyunca ve iskeleyi kentin iç kesimlerine bağlayan caddeler üzerinde de gelişmeye başlamıştır (Uyanık, 2003).

1978 Nazım İmar Planı'nda kentin gelişimini sınırlayıcı doğuda havaalanı, kuzeyde askeri alan eşikleri planlama üzerinde ilk kez olumsuz etkilerini ortaya koymuştur. Bu nazım imar planıyla toplam 525 ha. alan planlanmıştır Planlama çalışmasında kent nüfusunun 1990 yılında 60000 kişiye ulaşacağı öngörülmüş ve 240 ha. konut alanı ayrılmıştır. Mevcut konut alanlarında da yeni düzenlemeler yapılmasına gidilmiş, bu alanlarda nüfus yoğunlukları arttırılmıştır. Özellikle Çimenlik Kalesi'nin kuzey ve doğusundaki kentin ilk yerleşik alanında nüfus ve yapı yoğunluğunun arttırılması, burada bulunan korunması gerekli mimari yapılar için bir koruma kararı alınmadan gerçekleştirilmiştir. Daha sonraki yıllarda bu alanda bulunan söz konusu mimari yapılar yerine 4 katlı bloklar ortaya çıkmıştır. Bu durum kentsel fiziki mirasın tahribatına yol açmıştır (Uyanık, 2003).

1978 Nazım İmar Planında 3 faaliyet merkezi belirlenmiştir. Bunlardan ilki olan idari ve ticari merkez, eski yerleşim alanı olan Çimenlik Kalesi çevresi, mevcut Hükümet Binası çevresi, eski garaj ve kordon boyunca oluşturulmuştur. İkinci faaliyet merkezi olan, Akfa Konserve Fabrikası, Tekel Şarap Fabrikası ve Petkim'den oluşan şehrin güneyindeki merkezin gelişmesi dondurulmuştur. Kentin doğusunda üçüncü bir faaliyet merkezi olarak, küçük sanatlar, sanayi, kamyon garajı ve depolamadan oluşan bir faaliyet merkezi önerilmiştir (Uyanık, 2003).

Planlanan 523 ha. alanda konut alanları için 240 ha., kamu hizmetleri için 20 ha., küçük sanatlar için 2,61 ha. ve sanayi için de 20 ha. alan ayrılmıştır. Konut alanları mevcut yerleşik alanlarda brüt 200–250 kişi/ha. ve 150–200 kişi/ha. Yoğunlukta önerilmiştir. Gelişme konut alanlarında da yoğunluklar, brüt 150-200 kişi/ha. ve 100-150 kişi/ha. olarak belirlenmiştir. Bu planda kat adetleri dağılımı da kordon boyu 6 kat, buranın doğusuna doğru 4-3 kat ve 2 kat olarak dağılmaktadır (Uyanık, 2003).

Cevatpaşa ve Barbaros Mahalleleri 2 ve 4 kat olarak planlanmıştır. Yapı nizamları da

kent merkezi, kordon boyu ile İsmetpaşa ve Barbaros Mahalleleri'nin bir kısmında bitişik nizam, diğer alanlarda ayırık ikiz nizam, blok nizam ve ayırık nizamdır (Uyanık, 2003).

1984 yılı Onaylı "Kuzey İlave Nazım İmar Planı"

1984 yılında da Dumrul Yavaş tarafından konut ve sanayi alanlarının yön ve büyüklüklerinin saptanmasına yönelik 1/5000 Kuzey İlave Nazım İmar Planı hazırlanmıştır.

Konut gelişimi için Cevatpaşa Mahallesi'nde, sanayi gelişimi için İsmetpaşa Mahallesi'nde alan ayrılmış fakat bu alan verimli bir biçimde kullanılamamıştır. Toplam 285 ha.'lık alan planlanmış ayrıca çarpık kentleşmeyi önlemek için konut alanı olarak 20,5 ha. alan ayrılmıştır, bu şekilde konut çevresindeki yeşil alan miktarının artırılması amaçlanmıştır. Konutlar ayırık ikiz nizamda ve 2 katlı yapılacaktır. Bu alan 5700 kişi ilave nüfusu barındıracaktır(Uyanık, 2003).

1993 yılında planlanan alanlar

1993 yılına gelindiğinde Çanakkale kentinde mevcut planlı alanların doymuş hale gelmesi, ilave planların çoğalması ve bu planların mevcut plandan kopuk bir yapılaşma göstermesi karşısında kuzeyde Karacaören Köyü sınırına kadar olan 27 alanın planı yapılarak 16 Şubat 1993 tarihinde onaylanmıştır.

Konut alanları ağırlıklı bu plan, toplam 128 ha. alanı içermektedir. 54 ha. konut alanı ayrılmış, emsal=1,20, h(max.)= 18,50 m. olarak belirlenmiştir. Bu alanda ilave nüfus olarak 28679 kişi yaşayabilecektir.

1993 yılında onaylanmış olan diğer İlave Nazım İmar Planı, Barbaros Mahallesi'nde, plan sınırının bittiği yerden belediye sınırına kadar, kentin güneydoğusunu kapsayan alan için gerçekleştirilmiştir. 20 Aralık 1993 tarihi onaylı olan bu plan 119 ha. alanı kapsamaktadır. Yapı nizamları 2 ile 6 kat arasında değişmekte ve 18048 kişi ilave nüfus bu planlanan alanda yerleşebilecektir. Ancak daha sonra Havaalanı'nın genişletme çalışmaları yapılmış ve havaalanı güvenli uçuş konileri bu alanın bir kısmındaki plan kararlarını geçersizleştirmiştir.

2001 yılı Onaylı Çanakkale-Karacaören İlave ve Revizyon Nazım İmar Planı

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın hazırladığı, 28.12.1995 tarihinde yürürlüğe giren Kuzey Çanakkale Kıyı Kesimi Çevre Düzeni Planında Çanakkale Kenti'nin gelişme alanı olarak ayrılan alanın Haziran 2001'de Çanakkale Belediyesi tarafından 1/5000 ilave ve Revizyon Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Bu plan, toplam 296 ha. alanı kapsamakta ve

134 ha. konut alanı ile 30388 nüfus için gerçekleştirilmiştir (Uyanık, 2003).

5.2.5. Kentsel arazi kullanımı

Son istatistiklere göre, kentte belediye sınırları içinde yaklaşık 90 ha'ı açık ve yeşil alan olmak üzere toplam 481 ha dış mekan bulunmaktadır (Çizelge 5.1).

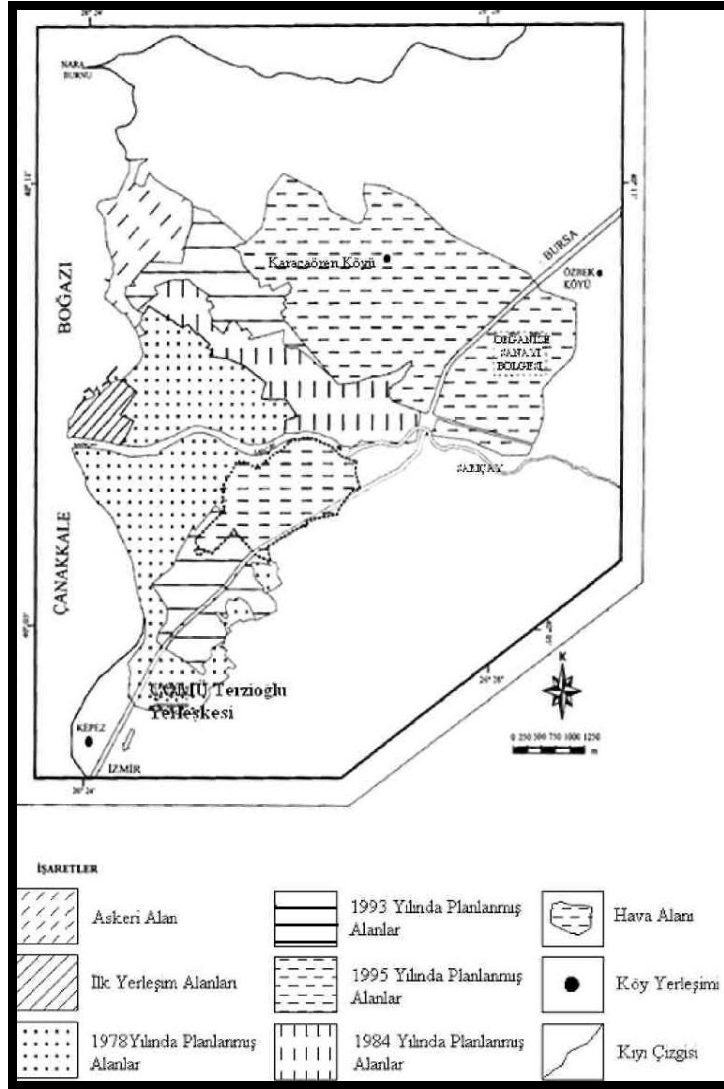
Çizelge 5.1. Çanakkale Kenti'ndeki toplam dış mekan miktarı (Kelkit ve Ak, 2003)

Dış Mekan Türü	Toplam Alan (m²)	Kişi Başına Düşen m²)	Oran (%)
Park ve Rekreasyon Alanları	116000	1,53	2,4
Çocuk Oyun Alanları	27000	0,36	0,6
Spor Alanları	145828	1,92	3,0
Ağaçlandırma Alanları	158000	2,08	3,3
Kıyı Düzenlemeleri	57000	0,75	1,2
Mezarlık ve Şehitlikler	196000	2,59	4,1
Refüj ve Kavşaklar	78900	1,04	1,6
Meydanlar	24500	0,32	0,5
Yol ve Otoparklar	3920000	51,71	81,3
Diğer Açık ve Yeşil Alanlar	96650	1,27	2,0
TOPLAM	4819878	63,58	100

Açık ve yeşil alanlar nüfus ile oranlandığında yeterli görünse de (11,87 m²/kişi) aslında uygulama yapılmış kullanılabilir yeşil alanlar ve bunların dağılımları göz önüne alındığında, bu sayının yarı yarıya düştüğü görülmektedir.

0–12 yaş çocuk nüfusunun 2000 yılı genel nüfus sayımına göre 5190 olduğu belirlenen Çanakkale'de, genele açık mevcut çocuk oyun alanının toplamı 27 dekarlık bir alanı kapsamaktadır. Buna göre Çanakkale'de her çocuğa 5,2 m² çocuk oyun alanı düşmektedir.

Kentteki spor alanlarını; 18 Mart Spor Kompleksi, 2 adet su sporları eğitim Merkezi, 4 adet semt futbol sahası, 1 adet yüzme havuzu ve spor salonu , 3 adet halı saha oluşturmaktadır (Şekil 5.4). Yapılan araştırmalara göre, kentte toplam 145828 m²'lik aktif spor alanı olduğu saptanmıştır. Kişi başına ise 1,92 m² spor alanı düşmektedir. Spor alanlarının genel olarak kent içindeki dağılımları Sarıçay'ın Kuzey'inde yoğunlaşmıştır. Güneyinde, Barbaros Mahallesinde yalnızca 3 adet spor tesisi bulunmaktadır (Kelkit ve Ak, 2003). Ülkemizde kişi başına düşen yeşil alan miktarı, Resmi Gazete'nin 2 Eylül 1999 tarih ve 23804 sayılı yazısında 10 m² kişi olarak yeniden düzenlenmiştir.

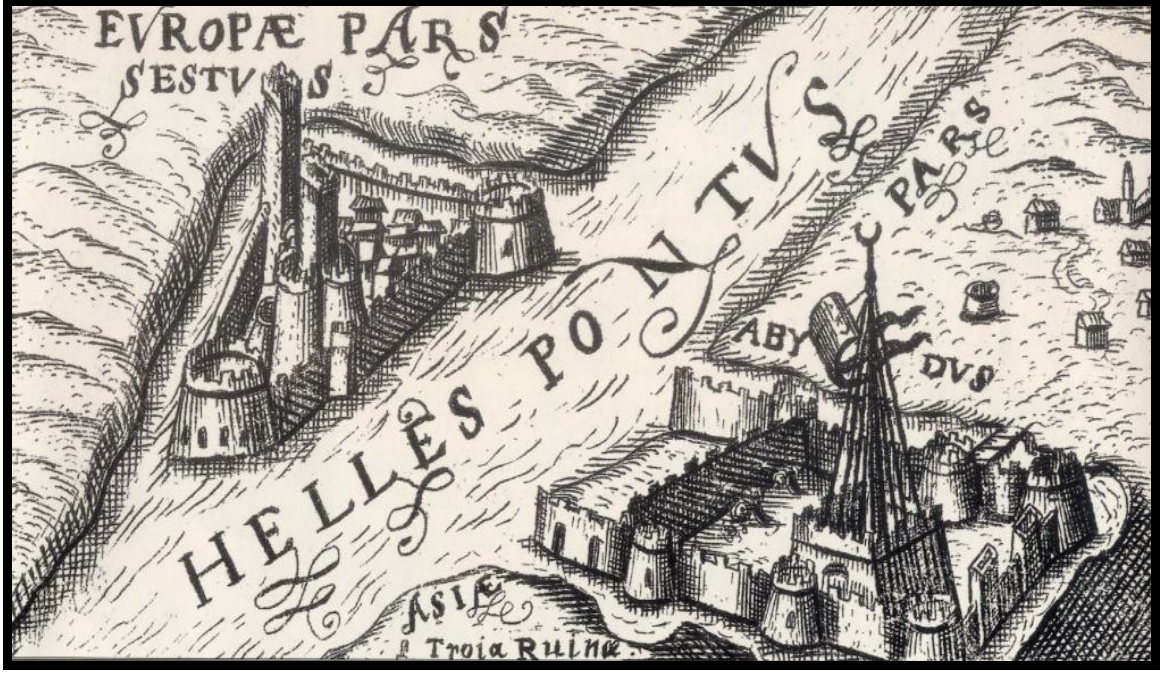


Şekil 5.4. Çanakkale Kenti'nin kronolojik gelişim haritası (Koç, 2004).

Çanakkale kentinde 2001 yılı içerisinde 613000m² yeşil alan bulunmaktadır. Bu yeşil alan miktarı kent nüfusuna (39373) oranlandığında kişi başına 8,84 m² yeşil alan düştüğü görülmektedir. Çalışmamızda incelenen Çanakkale kentindeki parklar toplam 129000m²'lik bir alan kaplamaktadır. Bu miktar kent nüfusuna oranlandığında 2001 yılı yeşil alanlar 1,86m²/kişi olarak belirlenmiştir. Bu oran standartların altında görülmektedir.

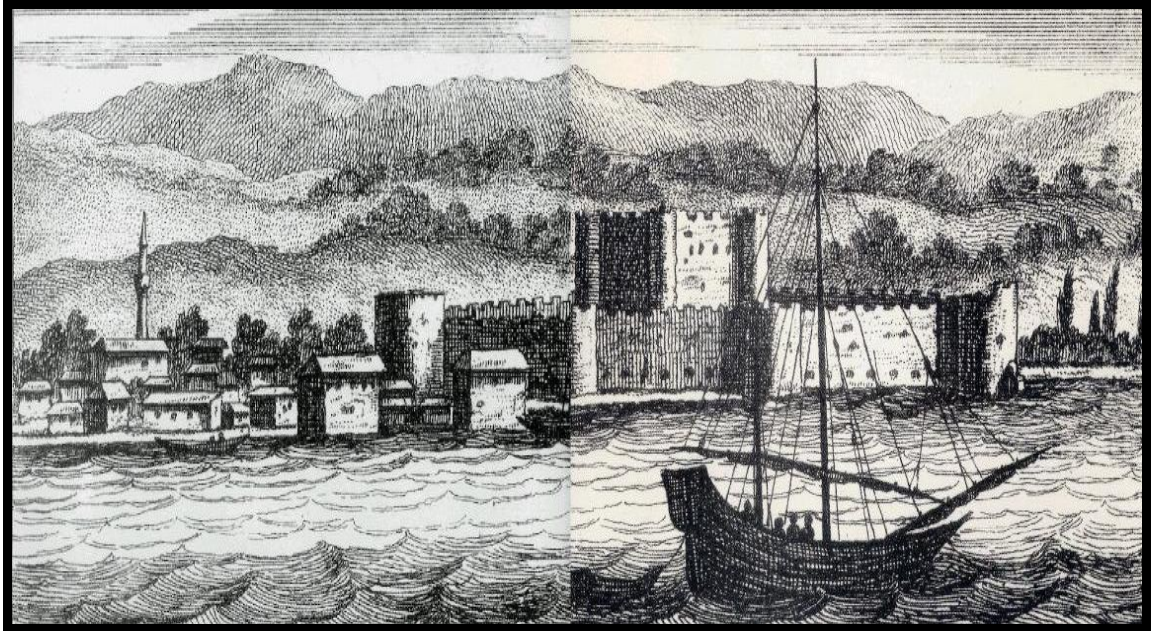
5.3. Çanakkale Kent Kıyısının Tarihsel Gelişimi

Çimenlik kalesinin 1462 yılında inşasına başlanması, kentin ilk nüvesinin de oluşması anlamına gelir. Boğazların ve kalenin savunulmasında görevli asker ve idari kökenli Müslümanların bu bölgeye yerleşmesi ile oluşturduğu ilk mahalle Fatih Camisi ve bu cami civarında kurulan Cami-i Kebir mahallesidir. Bu mahalle bir süre kale içinde ve etrafında şekillenmiştir. Daha sonraları bu kişilerin nüfusunun artması ile kale yerleşimler kale surları dışında da taşmıştır (Şekil 5.5).



Şekil 5.5. Çanakkale boğazındaki kaleler ve ilk yerleşimler (www.canakkale.bel.tr).

Aynı dönemde kurulan bir başka mahalle ise, kalenin inşasında görev alan çingenelerin oluşturduğu Cami-i Kebir mahallesi ile Sarıçay arasında yer alan Çay mahallesidir (Şekil 5.6).



Şekil 5.6. Osmanlı döneminde Çanakkale Eski Kordon (www.canakkale.bel.tr).

Bu iki mahallenin oluşumu sonrasında, denizcilik işlerinde yoğun olarak uğraşan Rumların kente geldikleri ve Cami-i Kebir mahallesinin kuzeyine yerleşerek Rum mahallesini

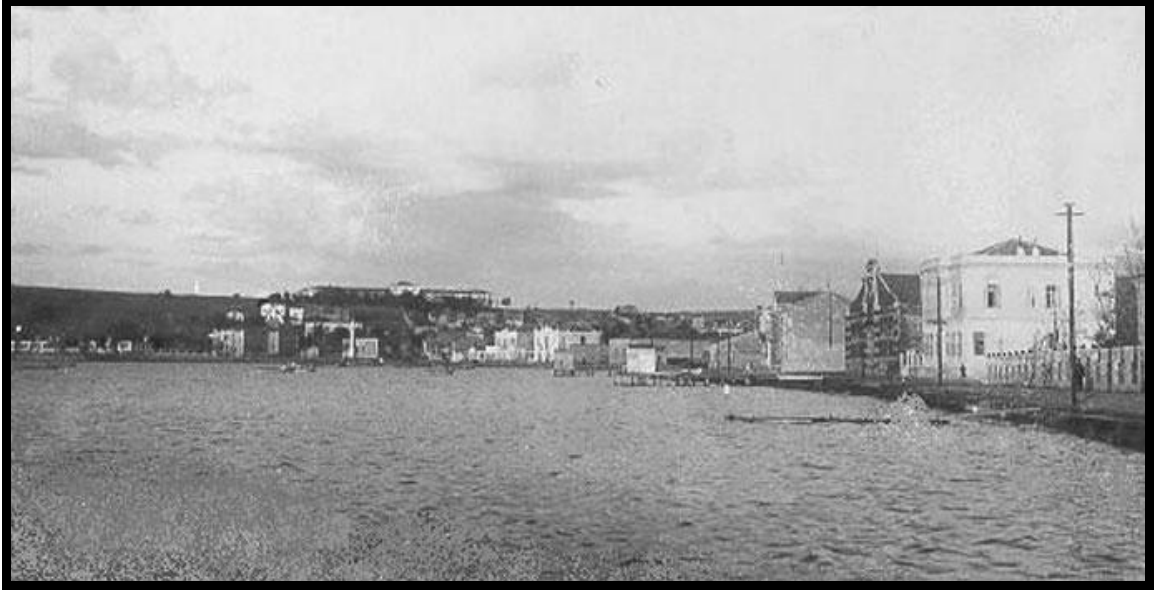
oluşturdukları gözlenir. Aynı dönemde kente gelen Ermeniler, Cami-i Kebir ve Çay mahallelerinin doğusuna, Zafer meydanı kilise civarına yerleşir ve Ermeni mahallesini oluştururlar.

Kentin ticari aksini belirlemeye başlar ve kalenin hemen kuzeyinden başlayıp doğu yönünde gelişen Çarşı mahallesi oluşur. Öbür yandan kentin ihtiyaçlarını karşılayan küçük sanayi, Sarıçay kenarında ve Ermeni mahallesinin güneyi ile Çay mahallesinin doğusundaki bölgede el zanaatları mahallesi olarak yer alır. 18.yy'a kadar tarihi gelişimini bu şekilde sürdüren kentin, kimliği oluşmaya başlar. Öbür yandan boğazlarda artan ekonomik faaliyet, kentin zenginleşmesini ve liman kenti olma özelliğini ortaya çıkarır (5.7).



Şekil 5.7. Savaş yıllarında Eski Kordon (www.canakkale.bel.tr).

Bu dönemde mevcut mahallelerin gelişerek büyüdüğü gözlenirken, iki farklı kesim kente yerleşir. Bunlardan birincisi, ticari aktivitede rol üstlenen Yahudilerdir. Yahudiler, kentin en doğusuna yerleşerek Musevi mahallesini oluştururlar (Şekil 5.8).



Şekil 5.8. Savaş sonrası Eski Kordon (www.canakkale.bel.tr).

İkincisi ise, artan boğaz ticaretini yönlendirmek üzere kente gelen ve sayıları 20'yi bulan ticari ataşeler-konsoloslardır (Şekil 5.9).



Şekil 5.9. Eski Kordon'da restoranlar (www.canakkale.bel.tr).

O dönemin Avrupa ülkelerinin elçisi durumundaki bu kişiler, denizle olan yoğun ilişkileri dolayısıyla Kordon boyunca ve kentin kuzey aksında, ticari ataşelikler mahallesini oluştururlar. 19. yy Çanakkale'si güvenli bir kenttir (Şekil 5.10).



Şekil 5.10. Cumhuriyet sonrası Eski Kordon'un gelişimi (www.canakkale.bel.tr).

Ancak Osmanlı İmparatorluğu çöküş dönemini yaşamaktadır, Kırım, Balkanlar ve Ege adalarını güvensiz bulan Müslümanlar kente gelmeye başlar. Bu dönemde Sarıçay'ın güneyindeki bölgede Tatar mahallesinin oluştuğu gözlenir. Bölge dışında yaşanan savaş karmaşasına rağmen Müslümanlar dışındaki farklılıklar kenti terk etmez, hatta genişlemesini sürdürür (Şekil 5.11).



Şekil 5.11. Eski Kordon'da artan yapılaşma (www.canakkale.bel.tr).

Bu genişlemeyi sürdürenlerden birisi de Rumlardır. Şimdiki Cumhuriyet Meydanı ve civarının Müslüman mezarlığı olması dolayısıyla, ilk yerleşim alanına sığamayan Rumlar,

bu bölgeyi atlayarak şimdiki İstiklal ve Cumhuriyet İlkokullarının olduğu bölgede yeni bir Rum mahallesi kurarlar.

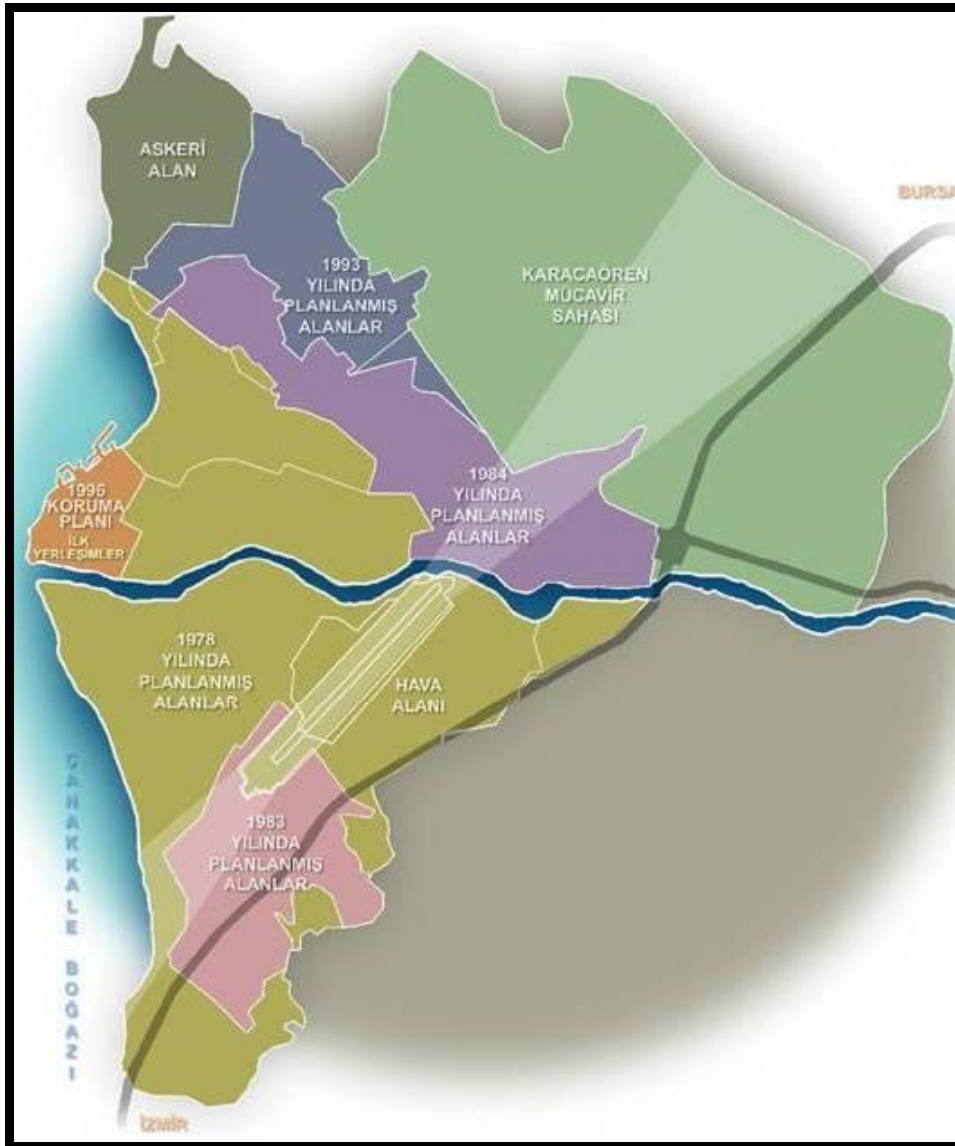
Ancak bu durum uzun sürmez ve 20. yy başından itibaren başlayan savaşlar dönemi, yaklaşık 50 yıllık bir dönemde Çanakkale'nin harap olmasına yol açar. Savaşlar, uluslaşma süreci ve din-dil-ırk birliği ülküsü, güvensiz ortam, Müslümanlar dışındaki farklılıkların kenti terk etmelerine neden olur. Özellikle Balkanlar ve Ege adalarından kente gelen göçmenler mevcut kenti sahiplenir, fiziksel dokuyu fazla değiştirmeden kente yerleşir.

İkinci dünya savaşı döneminde askeri bir yığınak haline gelen Çanakkale, savaşın bitmesiyle modern planlı kentleşme sürecine başlar. 1949 yılında yapıldığı görülen ilk plan ile özellikle Cumhuriyet meydanının, Cumhuriyet ideolojisine uygun düzenlemesi yapılır. Kentin ticaret, sanayi, konut alanları gibi ana işlevlerinin gelişme süreci ve yapılanma koşulları belirlenir (Şekil 5.12).



Şekil 5.12. Savaşlar dönemi sonrası Çanakkale'de yerleşim (www.canakkale.bel.tr).

Bu planlama kentin mevcut dokusunun düzenlenmesini kapsar, yeni gelişme bölgelerini belirlemez. 1950'li yılların ortalarına gelindiğinde aynı ilkeleri koruyan yeni bir planlama süreci başlar ve belirlenen konut alanları aynı yönde büyütülür. Özellikle Hastane Bayırı mevkii rantı yüksek bir kentsel alan haline gelirken, Barbaros Mahallesi kırsaldan gelen ailelerin yapılandığı alan haline dönüşür. Kent rantının artmasıyla yapı yükseklikleri artar, araç trafiği kent dokusunu belirler. Bu durum tarihi kent dokusuna da planlamayla ve operasyonel olarak müdahaleyi getirir. 1970'li yılların ortasında yapılan imar planları tarihi kent alanlarındaki bazı sokakların değişmesine, eski yapıların yüksek ve büyük kütleli yapılaşmaya dönüşmesine yol açar. 1980'li yılların ilk yarısı bu sürecin devamıdır, ancak 1985 yılında değişen imar yasası ile planlama yetkisi belediye meclisine devredilir ve yeni bir süreç başlar (Şekil 5.13).



Şekil 5.13. 1985 sonrası kent planlamasına ilişkin veriler (www.canakkale.bel.tr).

Bu süreç genel planlamadan, mevzii planlamaya geçiş, hatta her isteyen talebi kadar özgürleşebildiği bir yapı düzeni ve kentsel dönüşümün önünü açar. Plan yasal kısıtlar için kullanılan bir araçtır, kent rantı ise kentsel dokunun temel belirleyicisi konumuna gelir. Kentin mevcut dokusunda yapılan müdahaleler dışında, her yönde yapılaşma artar. Özellikle yeni gelişim alanlarında oluşan kooperatifler, iç yollu site anlayışı yeni bir kent dokusu oluşturur. Kent rantına dayalı, planı da bunun aracı olarak gören anlayışın günümüzde de devam ettiği genel olarak söylenebilir

5.4. Kent Kıyısının Mevcut Alan Kullanımı

Çanakkale kentinde son yıllardaki nüfus artışı, yerleşim, sanayi ve ticaret ile diğer alan kullanımlarındaki yanlış yer seçimleri gibi sebepler özellikle kentin kıyı dokusunda görsel ve fiziksel anlamda bir takım sorunları da beraberinde getirmektedir.

Yeni ve Eski Kordon alanında düzensiz ve plansız bir kıyı kullanımının ortaya çıkardığı bir panorama vardır. Bakıldığında göze hiçte hoş gelmeyen bir yapılaşma, kaybolan doğal peyzaj, yerine beton yığınları veya şekilsiz ve estetikten uzak binalar, çoğu kamuya ait olan tesisler ile değişik niteliklere sahip sanayi ve ticaret kuruluşları kıyı boyunca adeta iç içe geçmiş bir zincir gibi dizilmişlerdir.

- **Eski Kordon**

Saat Kulesi ile Necip Paşa Camii arasında kalan kısım Eski Kordon olarak adlandırılmaktadır. Eski Kordon kısmında İskele Meydanı (Şekil 5.14), Cumhuriyet Meydanı, Yalı Caddesi, Gümrük İskelesi, Donanma, Şakir'in Yeri gibi önemli kentsel alanlar bulunmaktadır (Şekil 5.15).



Şekil 5.14. Eski Kordon'da restoranlar (www.canakkale.bel.tr).

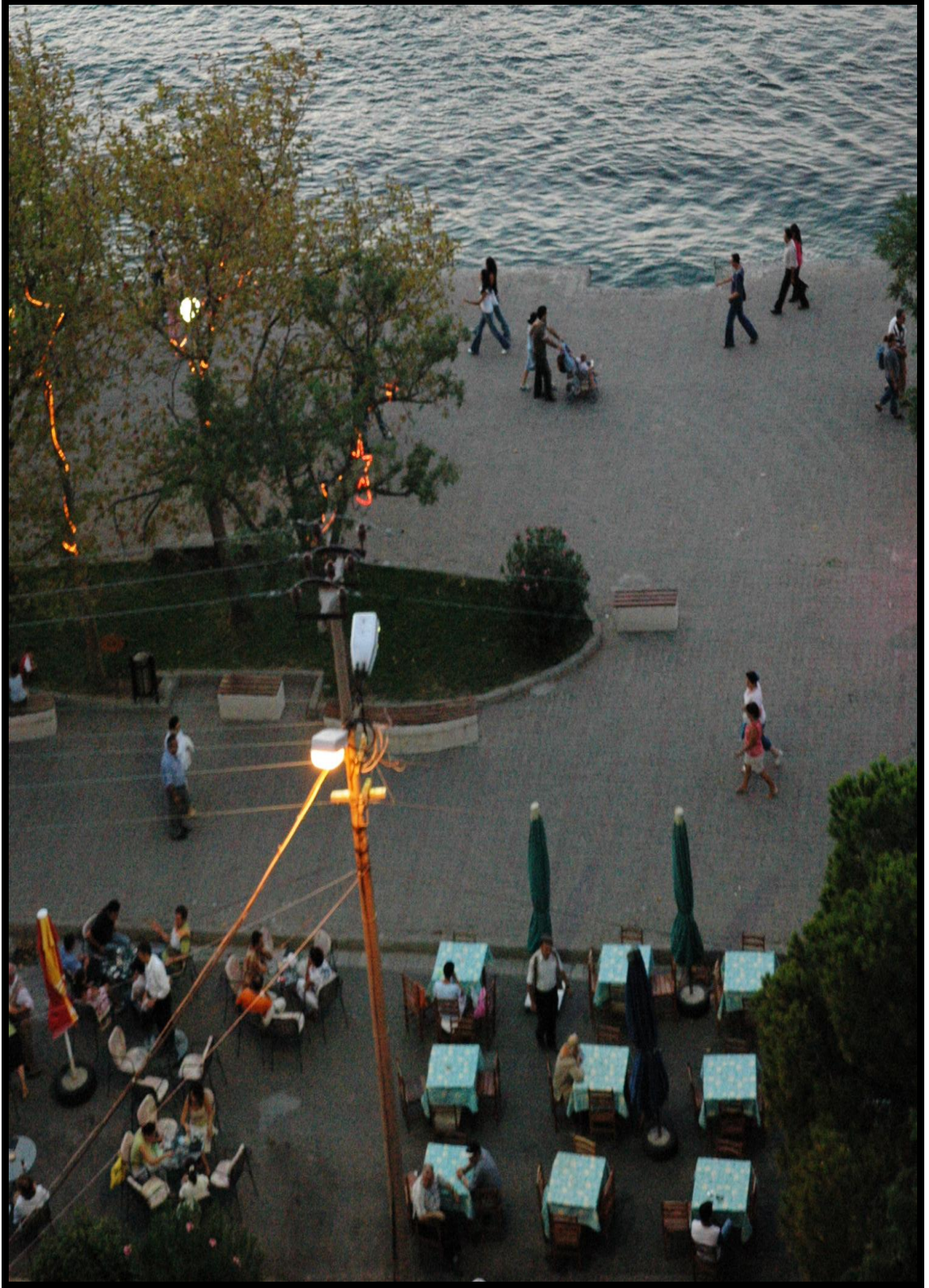


Şekil 5.15. Şakir'in Yeri ve Donanma Çay Bahçesi (www.canakkale.bel.tr).

Şehrin bu kesimi yerel halk tarafından en çok rekreasyon amaçlı olarak kullanılmaktadır (Şekil 5.16). Bu kesimde kullanıcı kitlesine oranla yeterli kullanım alanı olmadığından olanaklarda maalesef kısıtlıdır (Şekil 5.17).



Şekil 5.16. Eski Kordon'dan bir görünüm (www.canakkale.bel.tr).



Şekil 5.17. Eski Kordon'da dinlenme ve eğlenme yerleri (www.canakkale.bel.tr).

Alanda sanayi ve ticaretten ziyade daha çok dinlenme eğlenme ve yemek yeme alanları mevcuttur (Şekil 5.18).



Şekil 5.18. Eski Kordon'da dinlenme ve eğlenme yerleri (www.canakkale.bel.tr).

Eski Kordon bölgesinde Halk bahçesi olarak adlandırılan ve kentin en önemli yeşil alanına açılan koridorlar ayrıca oteller, polisevi, öğretnenevi, orduevi gibi kurumsal

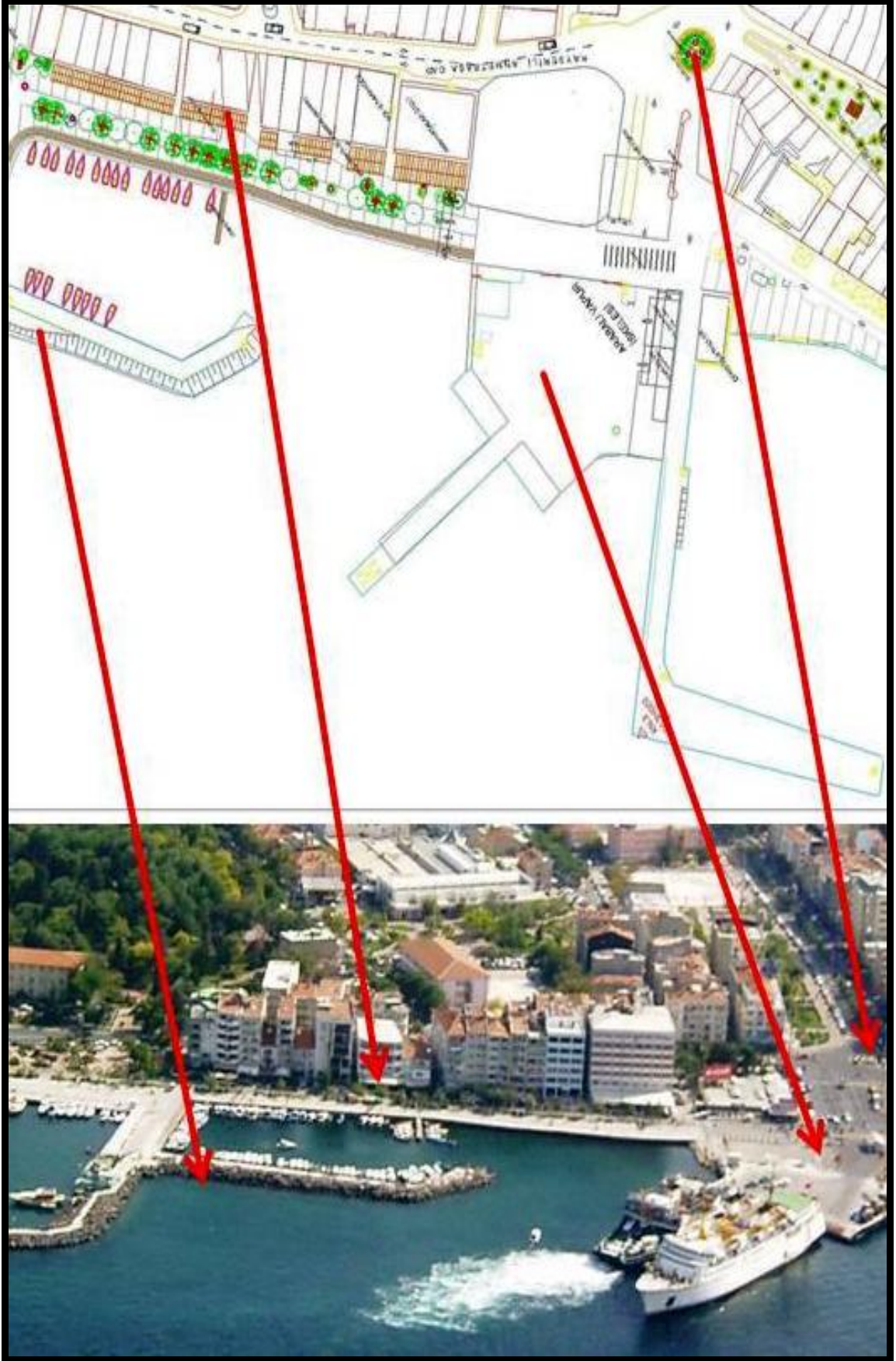
konaklama ve dinlenme alanları da mevcuttur. Bu alanların yanında valilik, il özel idare gibi kamu kurumlarının binaları da yer almaktadır. Eski Kordon kısmının astsubay orduevi tarafında halen faal olarak kullanılan bir de cami bulunmaktadır (Şekil 5.19).



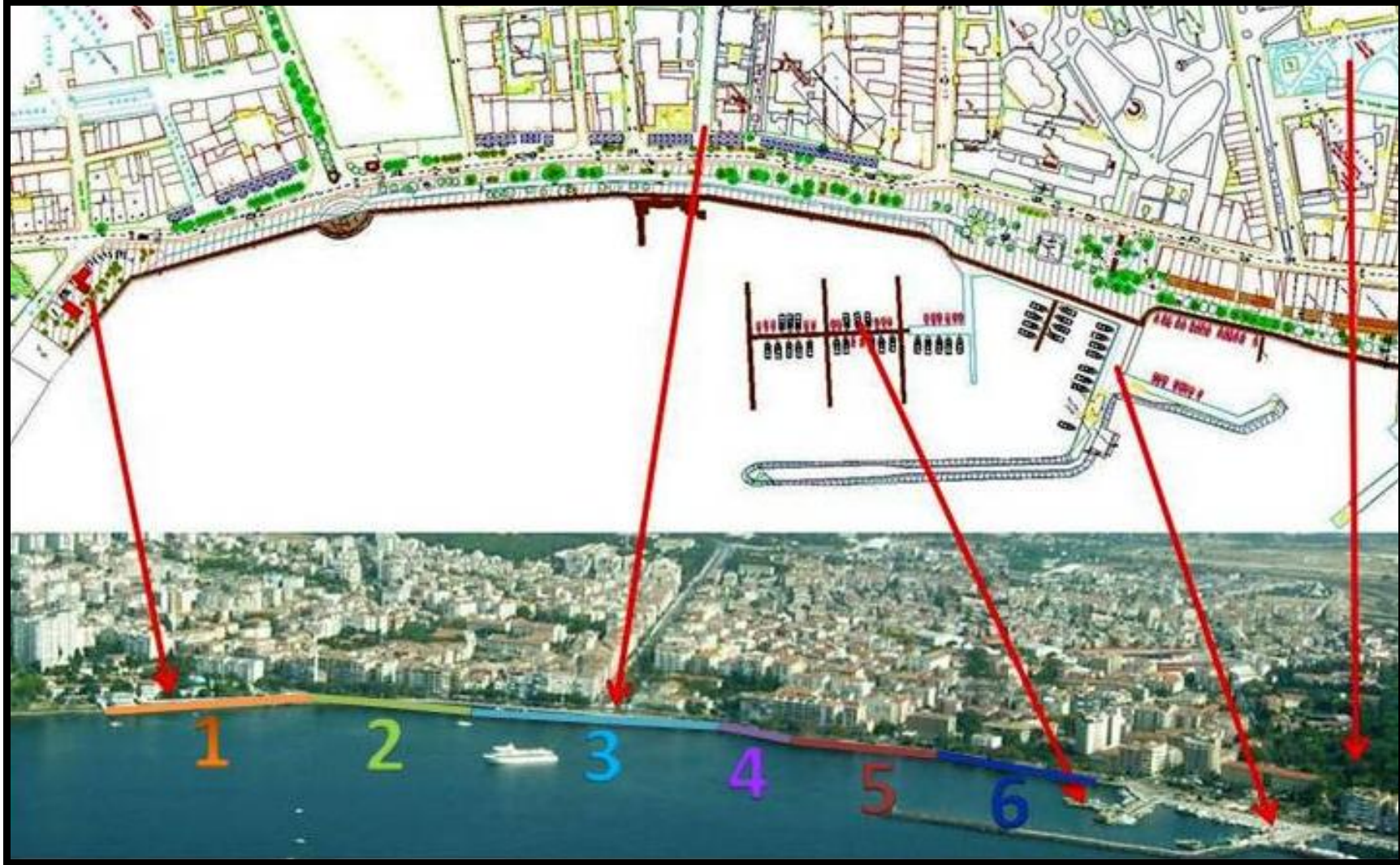
Şekil 5.19. Eski Kordon (www.canakkale.bel.tr).

Eski Kordon bölgesi yerel halkın kullanımının yanında gerek iskele meydanında boğazı geçen araçların yarattığı trafik gerek geçiş için bekleyenlerin kullanımı, özellikle ilkbahar ve yaz aylarında şehitlikleri gezmeye gelen ziyaretçilerin oluşturduğu yoğunluk içerisinde düzensiz planlama ve yapılaşma neticesinde bir kaos alanına dönüşmektedir (Şekil 5.20).

Alanda yapılan yeni dolgu çalışmalarısıyla kentin rekreatif ve işlevsel ihtiyaçlarına yanıt verecek özelliklerde, açık ve kapalı alanlar yaratılarak, kentin dokusuna uygun alternatifler (kent mobilyası, yer döşemesi, heykel vb.) oluşturularak bir düzenleme yapılması düşünülmektedir (Şekil 5.21), (Şekil 5.22), (Şekil 5.23), (Şekil 5.24), (Şekil 5.25), (Şekil 5.26), (Şekil 5.27).



Şekil 5.20. Eski Kordon iskele kısmındaki kullanımlar (www.canakkale.bel.tr).



Şekil 5.21. Eski Kordon bölgesinde dolgu yapılacak alanda mevcut kullanımlar (www.canakkale.bel.tr).



Şekil 5.22. Birinci bölge (Özgün).



Şekil 5.23. İkinci bölge (Özgün).



Şekil 5.24. Üçüncü bölge (Özgün).



Şekil 5.25. Dördüncü bölge (Özgün).



Şekil 5.26. Beşinci bölge (Özgün).



Şekil 5.27. Altıncı bölge (Özgün).

- **Yeni Kordon**

Alanda değişik niteliklerde kullanımlar mevcuttur. Bunları; yerleşim, sanayi ve ticaret, kamusal alan ve diğerleri olarak sınıflandırabiliriz. Yerleşim alanları içerisinde ağırlıklı olarak çok katlı (6 kat) konutlar ile yer yer bahçeli ve bitişik nizamlı müstakil konutlar bulunmaktadır. Çok katlı konutlar genelde denize dik olarak yönlendirilmişler ve bloklar arasında servis yolları bırakılmıştır. Çevre düzenine bu konutlarda yer verilmeye çalışılmış olmakla beraber, birbirinden farklı, karmaşık bir görünüme sahiptir. Müstakil konutlar; çok katlı konutların arasında sıkışmış bir durumda, bakımsız ve çevreyle uyumsuz dış görünümleri ile görsel açıdan sorun oluşturmaktadır. Bunların yanı sıra kıyı boyunca yer alan kamu kuruluşlarına ait lojman tipi yerleşimlerde ise genelde bahçeli, çevre düzenlemesi yapılmış, görsel açıdan fazlaca sorun oluşturmayan görünümler mevcuttur.

Alanda sanayi ve ticaret kuruluşları olarak; halen atıl durumda olan 1 adet salça fabrikası ile 1 adet şarap fabrikası ve değişik nitelikte ve büyüklükte 11 adet ticarethane mevcuttur. Bu fabrikalar ve ticarethanelerin bahçeleri denize bakan arka kısımlarında bulunmakta olup çoğunlukla bakımsız ve düzensiz, kıyının eşsiz güzellikleri ile bağdaşmayan çirkin görünümlere sahiptir.

Kıyı boyunca yer alan kamu tesislerinde ise; Çevik Kuvvet, Tekel Şarap Fabrikası idari binaları ve depoları, Köy Hizmetleri İl Müdürlüğü idari binaları ve alet-ekipman atölyeleri, Kredi ve Yurtlar Kurumu idari binaları ve öğrenci yurtları, Petkim tesisleri, Askeri tesisler, Çanakkale Meteoroloji Müdürlüğü tesisleri ile Devlet Su İşleri idari binaları ve açık-kapalı makine parkları bulunmaktadır (Şekil 5.28).



Şekil 5.28. Yeni Kordon (www.canakkale.bel.tr).

Kamuya ait bulunan bu tesislerin denize bakan kısımlarda genellikle bahçe mekanları

oluşturulmaya çalışılmıştır. Ancak bu mekanlarda da planlı ve çevreyle uyumlu bir yapıdan söz etmek oldukça güçtür. Yine birbirinden bağımsız, değişik niteliklerdeki malzemeler kullanılarak oluşturulan duvarlarla çevrili, görsel kalitesi düşük mekan görünümündedirler. Bu tesislerden Çevik Kuvvet, Askeri Tesisler, Meteoroloji Müdürlüğü ve Devlet Su İşleri'nin bulunduğu alanlarda kıyısız alan kamuya kapalı durumdadır. Bu bölgelerde kıyı alanları bu kuruluşların arazileri içinde kalmaktadır (Şekil 5.29).

Diğer alan kullanımları içinde ise; araştırma alanının sınırında yer alan ve yapımı halen devam eden özel sektöre ait bir otel, 5 adet restoran-kafe, Çevik Kuvvete ait spor tesisleri ile dinlenme tesisleri, 1 adet halı saha, içinde halı saha ve dinlenme yerleri bulunan halk kıyı, Dardanelspor'a ait 3 adet çim antrenman sahası ile halen inşaatı devam eden sosyal tesisler, farklı büyüklüklerde kumsal alanlar ile Sarıçay kenarındaki park ve yürüyüş parkuru yer almaktadır.

Bu farklı alan kullanımları dışında kıyısız alanda yer yer değişik bitkilerin bulunduğu farklı büyüklüklerde yeşil alanlar da mevcuttur. Ancak bu mekanlar da diğer kullanımlar gibi atıl durumda olup, herhangi bir düzenlemeye tabi tutulmamışlardır. Bunun yanı sıra, Çanakkale Belediyesi tarafından özellikle konutların bulunduğu kıyı alanında bir takım çevre düzenleme çalışmaları da yapılmaktadır.

5.5. Çanakkale Kenti Yeni ve Eski Kordon Kıyı Kesimi Peyzaj Tasarımının İrdelenmesi

Kentsel Tasarım Projeleri salt mekan düzenleme olarak değil, sosyo-ekonomik, kültürel ve çevresel etkilerin de mekanla birlikte ele alınması yönündedir. Yapılan çalışmalar katılım modellerinin geliştirilmesi üzerine ve kamu yararının korunması, sağlıklı mekânlar yaratılması, projelerin devamlılığı açısından üzerinde durulması gereken konular arasındadır aynı zamanda, alt ve üst yapı ihtiyaçları karşılanmış, kentsel yaşam kalitesi yüksek, yaşayan, kullanıcı istekleri ile alanın özgün niteliklerini dengeli bir şekilde bir araya getirme amacına dönük projeler geliştirilmelidir. Kıyı alanlarında bu süreç daha da önem kazanmaktadır. Ekolojik açıdan korunmasının yanında aynı zamanda kullanıcıların rekreatif etkinliklerine de imkan vermesi gereken çalışmaların yapılması gerekliliği kıyılarda yapılacak çalışmalardaki süreci daha da zorlaştırmaktadır.

Çanakkale kıyı şeridi, gerek doğal etkenler, gerekse toplum tarafından çeşitli fiziksel değişimlerden geçerek bugünkü şeklini almıştır. Bu bölümde, konumu ve kısıtlı olanakları nedeniyle ileride ciddi boyutlarda sorunlarla karşı karşıya gelecek Çanakkale Kordon'un tasarlanması sürecinde hangi kriterlerin esas alınması gerekliliği açıklanmıştır.



Şekil 5.29. Yeni Kordon bölgesindeki alan kullanımları (www.canakkale.bel.tr).

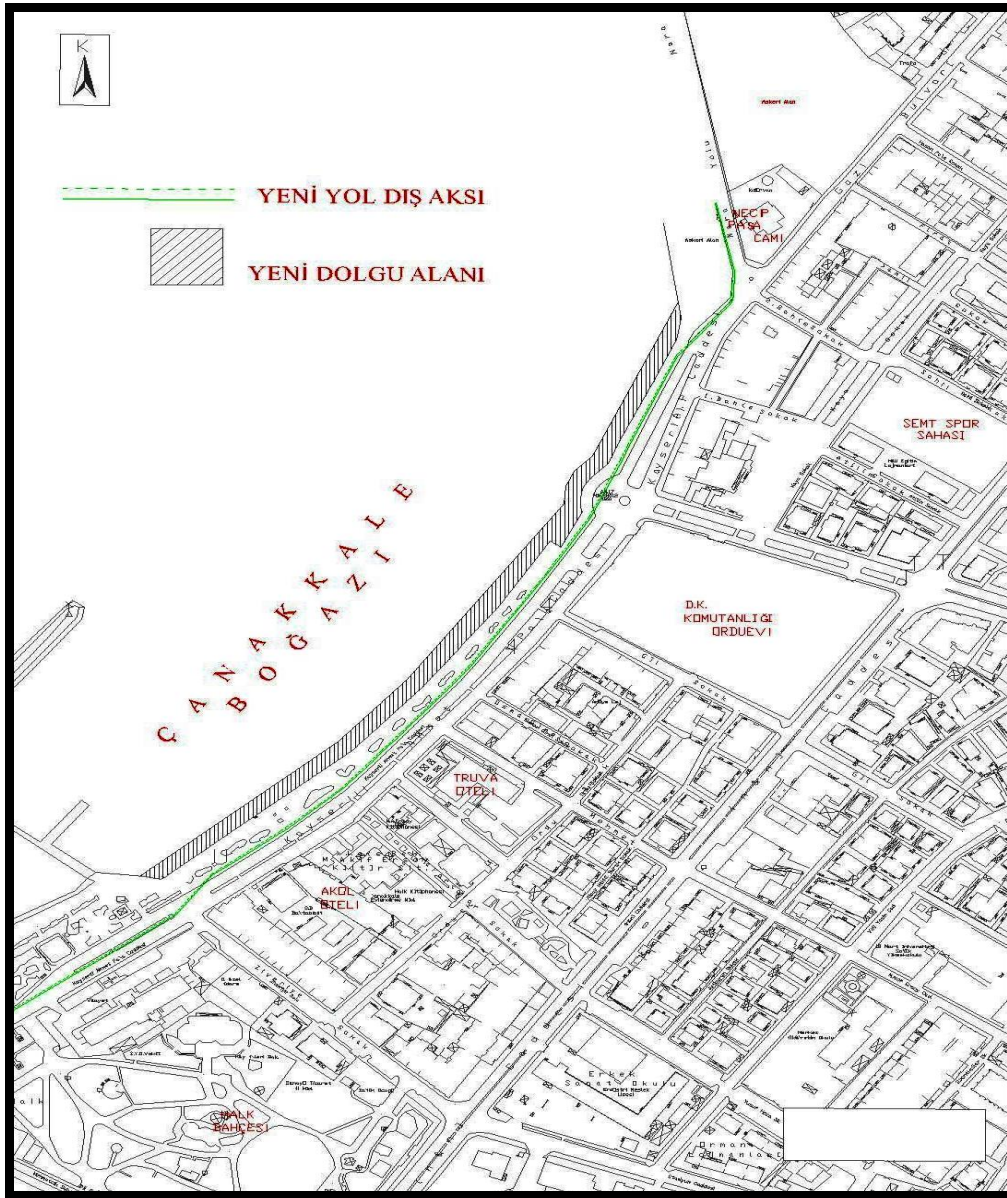
Yeni ve Eski Kordon kıyı kesimi peyzaj tasarımı, temelde deniz tarafının doldurulması ile elde edilen genişliğin, yaya ve araç trafik akışını rahatlatmak üzere kullanılmasına ve Çanakkale için merkez sayılabilecek bu alanda kentsel kullanım değerlerinin artırılmasına yönelik bir yeniden düzenleme çalışması olarak ele alınmıştır.

Kordon boyu dolgu alan projesi çalışmaları süreci 2006 yılında başlamış, çeşitli devlet kurumlarından alınan izinler sonrası bugüne kadar gelinmiştir. Düzenlemeyle, kıyı emniyetinin sağlanması ve kullanım güçlüklerinin giderilmesi amaçlanmaktadır. Dolgu yapılacak alan 10 m'lik bir genişliğe sahip olacak ve 525 m'lik kıyı şeridini kapsayacaktır. Cumhuriyet meydanından başlayıp Golf çay bahçesi önüne kadar devam edecek projede ilk etapta dolgu yapılacak sonrasında ise üst yapı ve çevre düzenlemelerinin yapılması planlanmaktadır.

Dolgu ve sonrasında yapılacak çevre düzenleme çalışmaları ile, Çanakkale için geleneksel değeri olan Kordon boyunun bir yanda sürdürülmesi gereken kimliği ile öte yandan başta trafik olmak üzere kentsel dönüşümler nedeni ile yaşanmakta olan pek çok sorun arasında denge sağlayıcı bir çözüm arayışı, bir başka deyişle, kordon boyunun Çanakkale halkı için alışlagelen gezinti ve rekreasyon geleneği ile yol ve trafik düzeni, birbirlerinin işlevlerini kısıtlamaksızın bir arada çözülmesine yönelik, potansiyel bir bölge özelliği kazandırmak amaçlanmıştır. Dolgu sonrası özellikle Eski Kordon Çanakkalelilerin özlemini duydukları açık alanları arttırarak kent merkezinde yok olmuş tabiatı, kıyı tasarımıyla yeniden oluşturacaktır. Sosyal yarar sağlamak doğrultusunda yeşil alanlarla, ulaşım karmaşasını, ses, hava, su ve toprak kirliliğini azaltılmaya yönelik, alana yeni işlevler kazandıracak, kenti, turizm, kültür ve rekreasyon alanı haline getirecektir (Şekil 5.30).

Alan kullanımı, bina boyutları ve nüfus yoğunluklarının yanı sıra, mevcut kentin devamlılığı, etkili alan kullanımı, kıyı ile ilişkiler, yaya ve taşıt hareketi, yeterli ticaret ve hizmet alanları gibi kıyı gelişimi için önemli olan diğer amaçların düzenlenmesini de içeren çalışma ile kentin kamusal açık alan kullanımını zenginleştirmek, kent silüetini canlandırmak ve güçlendirmek amaçlanmıştır, buna paralel olarak alanı rekreasyonel ve kültürel aktivitelerle kuşatarak ziyaretçileri kent içine çekmenin yolları aranmıştır.

Dış mekanda yapılan koşu, bisiklet, yürüyüş gibi sporlara ve rekreasyonel aktivitelerle ortam sağlayarak, kent sakinlerinde terapik bir etki yaratılması dar bir kıyı kesiminde sıkışıp kalan Çanakkale halkının, kıyıyı daha rahat güvenli ve her yaş grubuna hitap eden rekreatif amaçlı kullanımına yönelik alanların tasarlanmasının zorunluluğunu doğurmaktadır.



Şekil 5.30. Eski Kordon bölgesindeki dolgu alanı (www.canakkale.bel.tr).

Araştırma alanı, araç trafik yolları dışında gerek deniz, gerekse yapılaşma tarafında geniş yaya kullanım alanlarına olanak tanımamaktadır. Hem deniz tarafında hem de binalar boyunca akan yaya yürüyüş yolları genişletilerek, bunların kentsel konum ve fiziksel büyüklükleri gözetilerek, değişen işlevlerin barındırılmasına, yürüyüş etkinliğinin alışveriş, rekreasyon, gastronomik kullanımlar gibi etkinliklerle bütünleştirilmesine çaba gösterilmiştir. Burada her iki tarafın kullanımdan kaynaklanan farklılıkları düzenlemeye yansıtılmış, bina tarafı ile deniz tarafında kendi içinde sürekliliği ve bütünlüğü olan kıyı düzenlemesine çözüm olabilecek dünyadan örnekler verilebilir (Şekil 5.31).



Şekil 5.31. Değişik kullanımların bir arada tasarlanması (Environmet&Landscape).

Şekil 31’de görülen binalar önünde zamanla eklenerek oluşmuş bulunan bina önü örtüleri (pergola ve saçaklar) yerine dil birliği sağlayacak modüler bir örtü önerilmiştir

(Şekil 5.32). Bu örtü kentin ve yapıların değişkenlik içeren fiziki durumunu karşılayacak bir esneklik içinde ele alınmış, yer yer açık ya da kapalı olabildiği gibi, sürekliliği de değişkenlik göstermesi alana hareketlilik kazandırması açısından önemlidir. Kordon boyu, bina cephelerinin olduğu tarafta, daha çok dışa açılabilen eğlence, dinlence ve yemek işlevlerini barındırmaktadır. Araştırmada korunması gereken bir değer olarak ele alınan bu kentsel canlılık güçlendirilmeye çalışılmıştır. Gerek zemin kaplama tercihleri, gerekse bitki örtüsünün dağılımı, burada yer alan yapılardaki kullanımın dış mekana taşmasını ve var olan geniş yaya hareketinin sürekliliğini gözeterek oluşturulmuştur.

Genişletilen yaya aksı boyunca, belirli aralıklarla tekrar eden oturma grupları, çağdaş sanat eserleri ve bitkisel düzenlemeyle tamamlanmış ve alana görsel zenginlik kazandırılmıştır.



Şekil 5.32. Örtü sistemleri (Environmet&Landscape).

Şekil 5.33’de özellikle dolgudan sonra Eski Kordon’daki çalışmalarda ayrıca Yeni Kordon’da yapılacak çevre düzenleme çalışmalarında, oturma gruplarına yakın noktalardan, ince yollarla yaya ve araç yolu bağlantısı sağlanması ve özel işaret noktası olan giriş, meydan , geçit gibi alanlarda düzenleme farklılıklarına gidilmesi, trafikten uzak noktalarda, çocuk oyun alanlarına yer verilmesine yönelik örnek çalışma verilmiştir (Şekil 5.33).



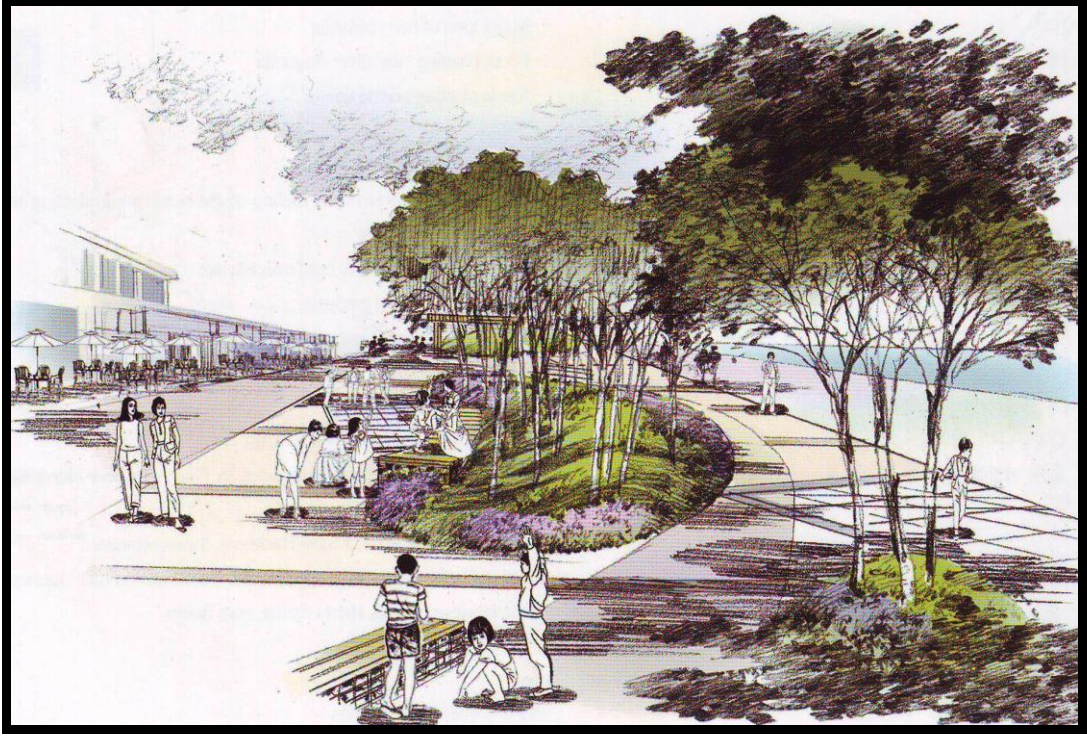
Şekil 5.33. Yürüyüş yolları (Environmet&Landscape).

Alanda genişleyen bölgede zengin çiçek parterleri ve tören zamanında kullanılmak amacıyla geniş sert zemin düşünülmüş bunun yanında deniz tarafında görüntüyü engelleyecek hiçbir düşey elemana yer verilmemiştir (Şekil 5.34).



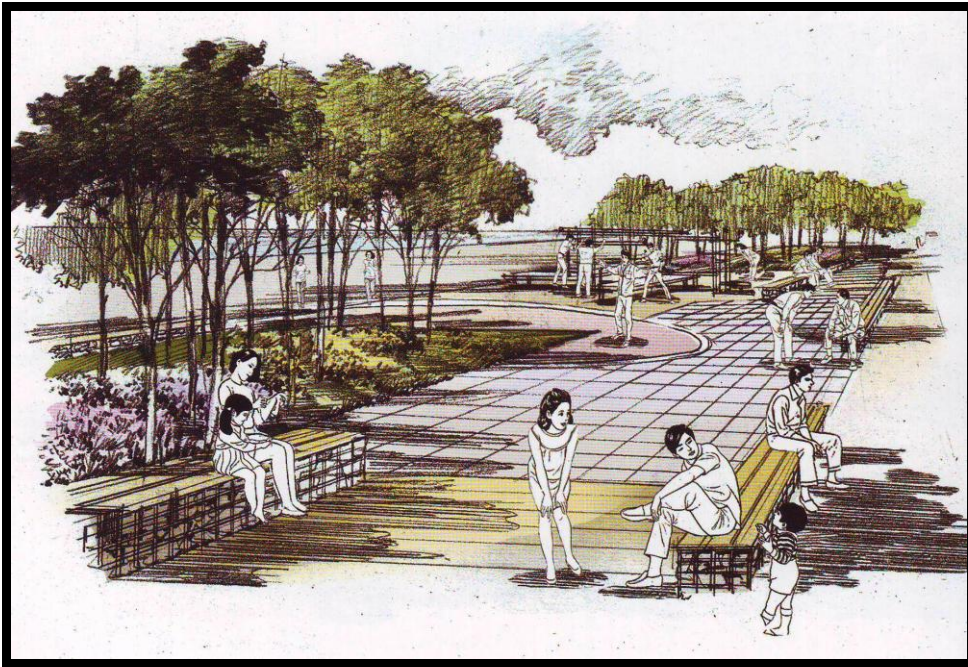
Şekil 5.34. Çocuk oyun alanı (Environmet&Landscape).

Şekil 5.35’de Çanakkale kordon boyunca uygulanabilecek ve kıyıda rekreasyon olanağı verebilen bir tasarım örneği verilmiştir. Daha çok rekreasyon ve spor etkinliklerinin yer alacağı gözetilerek, içinde değişken etkinlik ve fiziksel düzenlemelerin yer aldığı bir süreklilik aranmıştır.



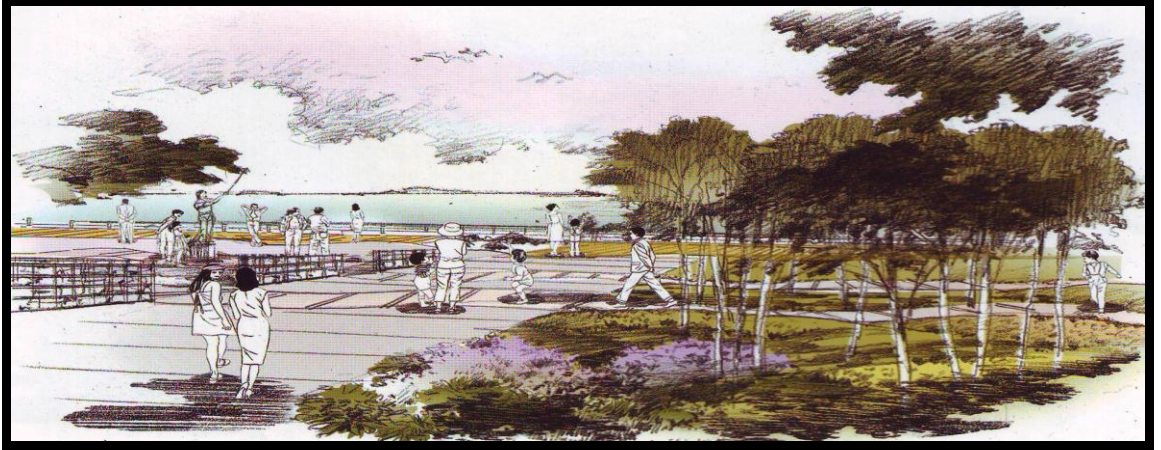
Şekil 5.35. Kıyı boyunca rekreatif etkinlikler (Environmet&Landscape).

Zemin döşemesinde ise bu farklılıkları vurgulayacak çeşitlenmeler önerilmiştir. Yer yer tekrar eden oturma grupları ile birlikte manzara ve bakı terasları oluşturulmuştur. Bu alanlarda küçük ahşap platformlar şeklinde çocuk oyun alanları, tüm Kordon boyunca oturma gruplarına yakın konumda yer almıştır (Şekil 5.36).



Şekil 5.36. Kıyı boyunca oturma birimleri (Environmet&Landscape).

Birkaç basamakla çıkılan oturma grupları, döşemede de farklılık yaratarak, alana üçüncü boyut kazandırmaktadır. Genelde oturma gruplarının yakınından araç yoluna dar yollarla geçişler verilmiştir, bu yollar aynı zamanda koşu yolunun bağlantısını da sağlamaktadır (Şekil 5.37).



Şekil 5.37. Yürüyüş ve gezinti yolları (Environmet&Landscape).

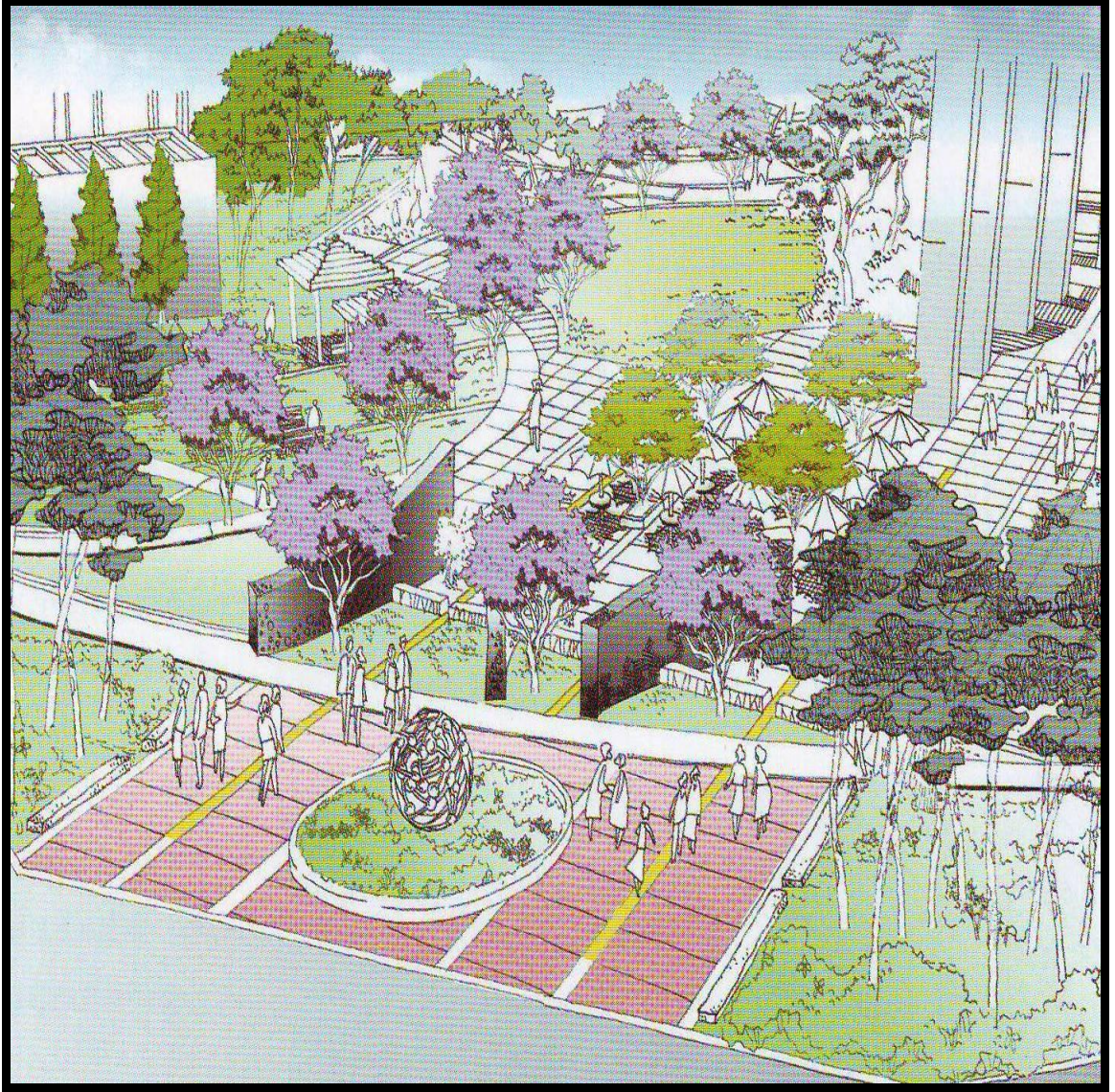
Alanda tasarım ve dil sürekliliğini sağlamak üzere bazı elemanlar tekrar şeklinde kullanılmıştır. Yol boyunca kara kesimiyle kıyı kesimini birbirine bağlayan yaya geçişlerinden kıyı bandına girildiğinde, bitki düzenlemelerinden ince yollara geçilmektedir. Alanın asıl girişlerini ifade etmesi gereken bu düzenleme, Kordon boyunca uzanan kıyı yaya aksını ikiye bölerek, monotonluğu engellemektedir (Şekil 5.38).



Şekil 5.38. Ana ve yardımcı yürüyüş yolları (Environmet&Landscape).

İnformal kitleler halinde bulunan bitkilendirme, arazi topoğrafyasına hareketlilik

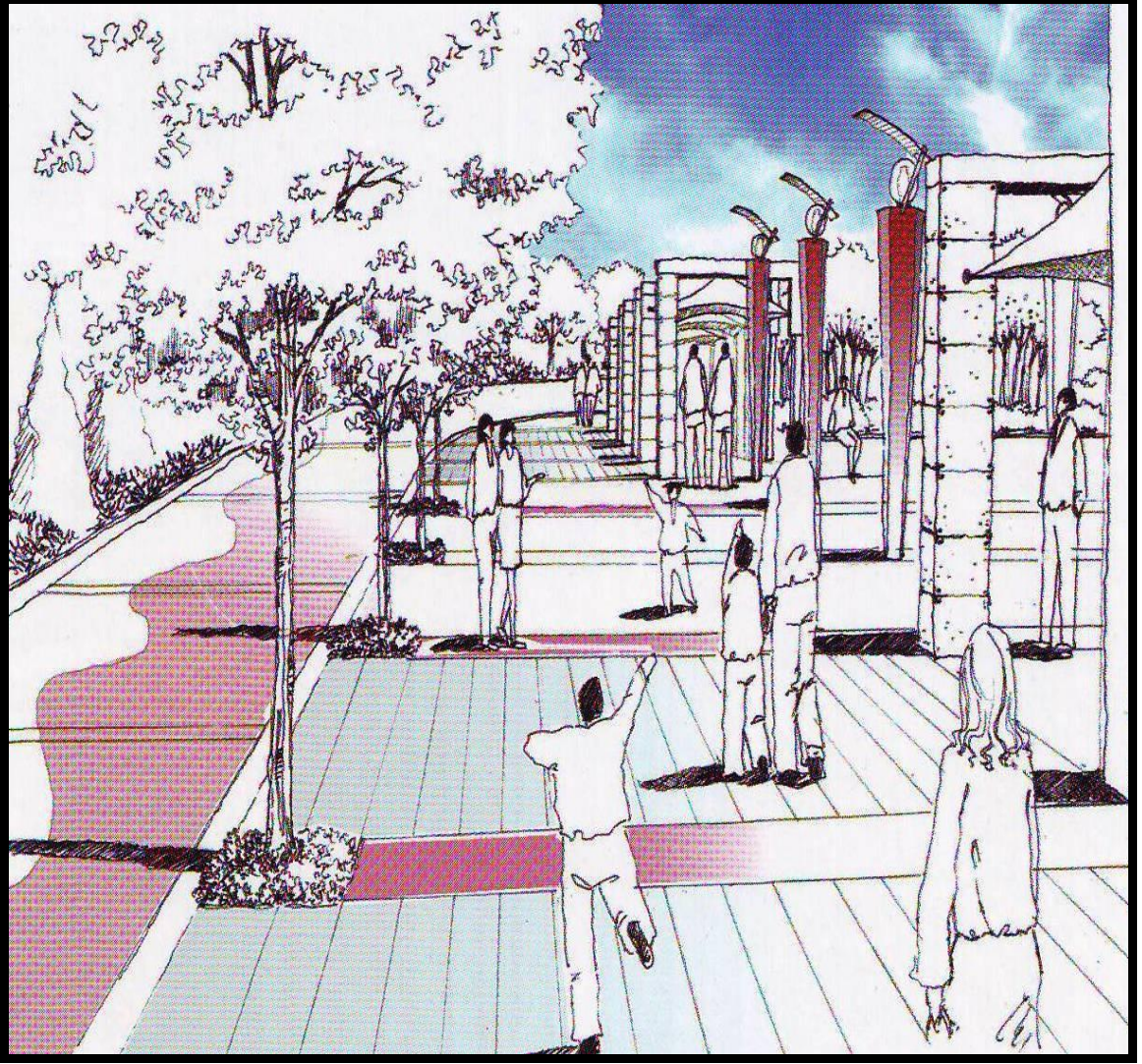
kazandırmak amacıyla, görüşü engellemeyecek şekilde toprak yükseltisi ile desteklenmiş, döşeme farkıyla da belirlenen ana girişlerde, daire formundaki granit küp taş döşeme üzerindeki bisiklet park yerleri ve oturma elemanları, koşu ve bisiklet yolunu kullananlar için bir durak noktası oluşturulmuştur (Şekil 5.39).



Şekil 5.39. Kıyı tasarımlarında girişler (Environmet&Landscape).

Kordon boyunca belli aralıklarla tekrar eden, küçük kare platformlar, çeşitli kültürel etkinlikler için kullanılacaktır. Kimi zaman çeşitli sanatçıların eserlerini sergileyecekleri, kimi zaman ise kitap-dergi satışları yapılacak mekanlar olarak alana canlılık kazandıracaktır.

Yürüyüş parkuru olarak da kullanılacak Kordon düzenlemesi boyunca, plastik öğeler ve alt alan tasarımları yer mutlaka yer almalıdır (Şekil 5.40).



Şekil 5.40. Yürüyüş yolları, sanatsal ve kültürel etkinlik mekanları (Environmet&Landscape).

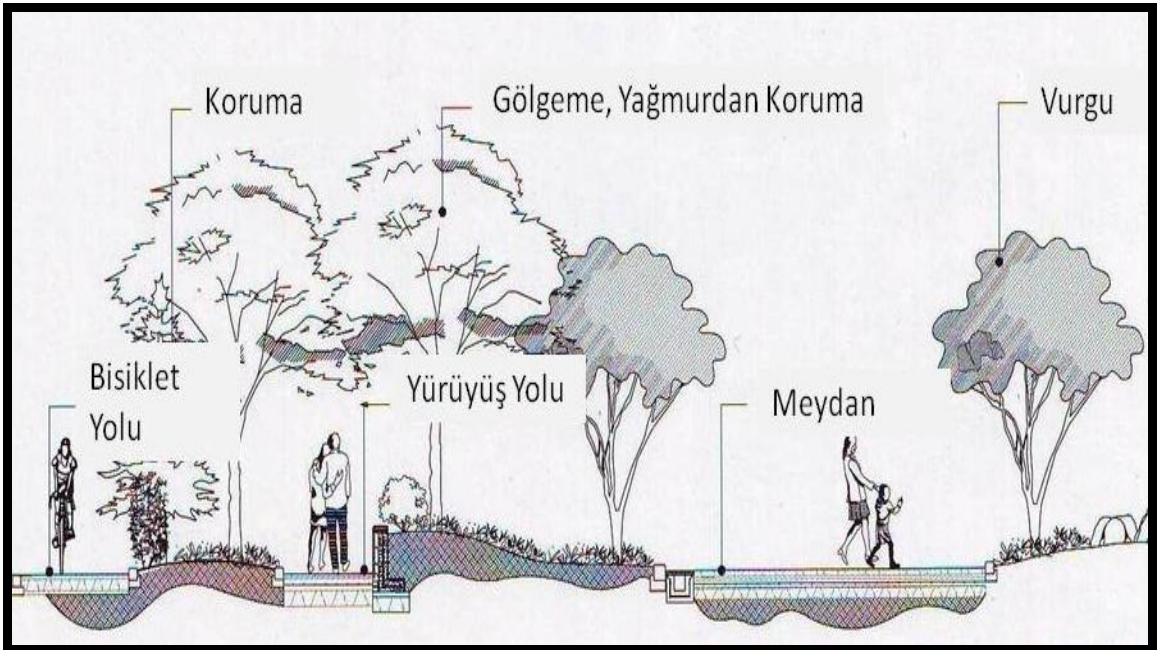
Kendi başlarına bir küçük etkinlik ya da düzenleme alanı gibi tanımlanacak bu alt alanlar yol boyunca belirli aralıklarla tekrar etmiştir.

Çalışma alanında, çeşitli kültürel ve ticari amaçlar için kullanılacak iki önemli alan bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, çok yönlü kullanıma açık Truva atı ve çevresidir. Meydanı informal bir formla ikiye bölen metal ızgaradan, önemli günlerde ışık ve su gösterileri yapılması Çanakkale kordona da uyarlanabilir (Şekil 5.41). Çeşitli etkinlikler için kullanılması amaçlanan bu meydanda, farklı rekreatif kullanımlara göre insan yoğunluğunun artacağı düşünülerek, geniş bir sert zemin yaratılmıştır. İkinci alan ise, İskele'nin bulunduğu meydandır. İskele önündeki geniş meydan, oluşabilecek insan kargaşasını önlemeye yönelik olarak trafikten arındırılmış ve geniş bir meydan şeklinde düşünülmüştür.



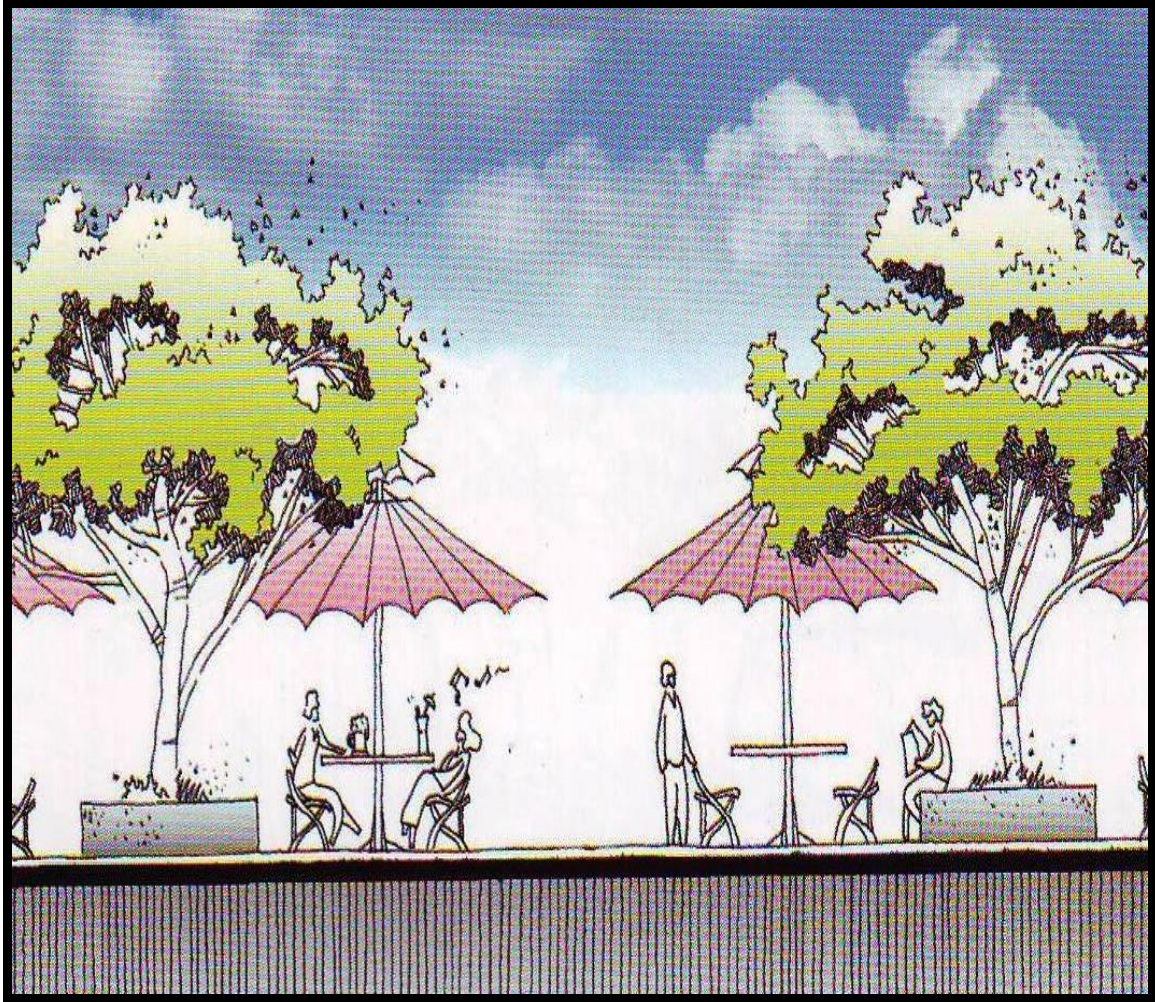
Şekil 5.41. Islanma alanı (Environmet&Landscape).

Alanda bitkisel tasarım açısından, özellikle gürültü ve toza karşı, bitkisel perdeleme yolu ile önlem alınmış, öte yandan denizin bir görsel değer olarak algı sürekliliğine özen gösterilmiştir. Yüksek etkili perdeleyici bitkilerden kaçınılırken, araba trafiğinin olumsuz etkilerine karşı yükselmeyen çalı formlu, süreklilik oluşturan bitkilere ve bunlara sarılarak görsel etki zenginliği yaratacak bitkilere yer verilmiştir (Şekil 5.42).



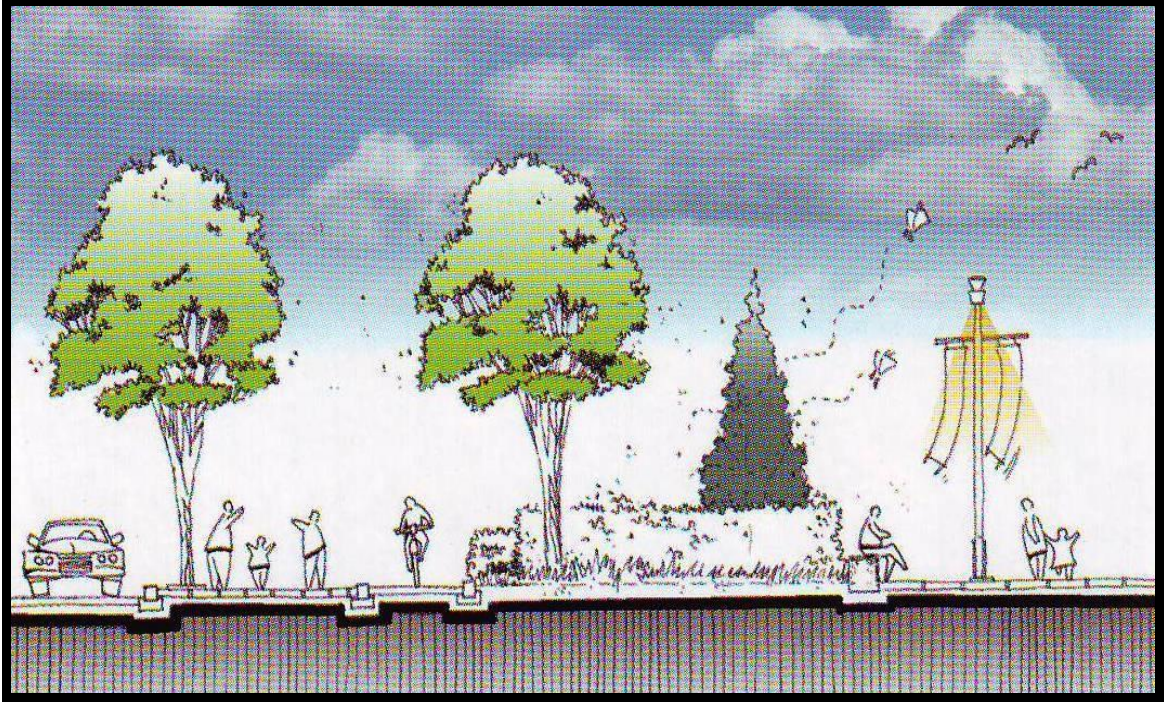
Şekil 5.42. Çeşitli rekreatif kullanımlara yönelik bitkilendirme (Environmet&Landscape).

Yapısal peyzajda tekrar eden birtakım kullanımlar, bitkisel tasarımla da desteklenmiştir. Örneğin Kordon boyunca yer alacak ağaçların geometrik bir düzen içinde tekrar etmesi öngörülmektedir. Koşu ve bisiklet yolu boyunca tekrar eden yapraklı bitkilerin yazın kullanıcıyı güneşin etkisinden koruduğu gibi, alttan budanarak denizin görsel etkisinin sürekliliği de sağlanmalıdır. Yer yer gruplar halinde ele alınan ve sınırlı tutulan yüksek bitki grupları daha çok oturma alanları çevresinde tekrar edilerek, üçüncü boyutta bir zenginlik oluşturulabilir (Şekil 5.43).



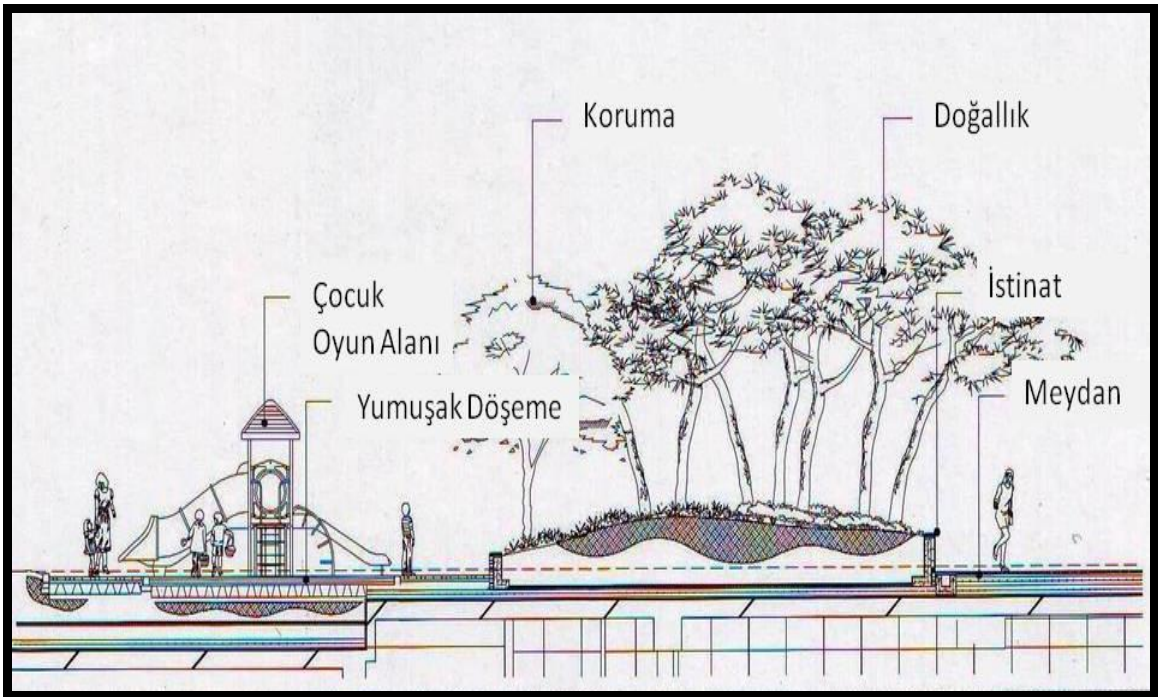
Şekil 5.43. Kıyı bölgesi oturma alanlarında bitkilendirme örneği (Environmet&Landscape).

Çalışma alanının, deniz suyunun etkisine açık olması ve yoğun rüzgara maruz kalması nedeniyle, bitkisel tasarımda kıyıya yakın noktalarda, tuza ve rüzgara dayanıklı bitki seçimine gidilmiştir (Çizelge 5.2). Deniz etkisinden uzak alanlarda yer örtücü olarak çim seçilirken, diğer alanlarda deniz suyuna dayanıklı yer örtücülere yer verilmiştir(Şekil 5.44).



Şekil 5.44. Kıyı kullanımında bitkilendirme örneği (Environmet&Landscape).

Ortam koşullarına en dayanıklı bitkilerden oluşan, yer örtücü bahçeleri ile ana girişler vurgulanmış bu şekilde bitki grupları arasından yer yer kıyıya geçişler sağlanmıştır. Çocuk oyun alanları çevresinde yoğun çalı grupları kullanılarak, bu alanların araç yolu ile olan ilişkisi mutlaka kesilmelidir (Şekil 5.45).



Şekil 5.45. Çocuk oyun alanlarında bitkilendirme örneği (Environmet&Landscape).

Çizelge 5.2. Kıyı dolgularında ve sahil kesiminde yetişmeye uygun bitki türleri (Karaçuha 1998) ve (Çepel 1988).

AĞAÇLAR	
Latince Adı	Türkçe Adı
<i>Acacia cyanophylla</i>	Kıbrıs akasyası
<i>Acacia dealbata</i>	Gümüşi akasya
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Dağ akçaağacı
<i>Acer rubrum</i>	Kırmızı akçaağaç
<i>Ailantus altissima</i>	Kokarağaç
<i>Albizia sp.</i>	Gülibrişim
<i>Betula verrucosa</i>	Adi huş
<i>Cupressus macrocarpa</i>	Limon servi
<i>Cupressus sempervirens</i>	Akdeniz servisi
<i>Eleagnus spp.</i>	İğde
<i>Eucalyptus sp.</i>	Ökaliptus
<i>Fraxinus spp.</i>	Dişbudak
<i>Gleditsia triacanthos</i>	Gladiçya
<i>Hibiscus syriacus</i>	Ağaç hatmi
<i>Laburnum alpinum</i>	Sarı salkım
<i>Laburnum anagyroides</i>	Abanoz ağacı
<i>Mahonia aquifolium</i>	Sarı boya ağacı
<i>Mahonia japonica</i>	Japon sarı boya ağacı
<i>Malus spp</i>	Elma
<i>Picea sitchensis</i>	Sitka ladini
<i>Pinus brutia</i>	Kızıl çam
<i>Pinus halepensis</i>	Halep çamı
<i>Pinus muga</i>	Dağ çamı
<i>Pinus nigra</i>	Kara çam
<i>Pinus pinaster</i>	Sahil çamı
<i>Sorbus aria</i>	Üvez
<i>Sorbus aucuparia</i>	Kuşüvezi
<i>Ulmus glabra</i>	Dağ karaağacı
ÇALILAR	
<i>Arbutus unedo</i>	Kocayemiş
<i>Artemissia ssp.</i>	Pelin
<i>Aucuba japonica</i>	Akuba
<i>Berberis darwini</i>	Darvin kadın tuzluğu
<i>Berberis thunbergii</i>	Kadın tuzluğu
<i>Buddleia spp.</i>	Yaz leylağı
<i>Calistemon citrinus</i>	Fırça çalısı
<i>Calistemon spicuous</i>	Fırça çalısı
<i>Calluna vulgaris</i>	Süpürge çalısı
<i>Campsis grandiflora</i>	Acem borusu
<i>Cassia corymbosa</i>	Salkım çiçekli sinameki
<i>Cistus spp.</i>	Laden
<i>Colutea arborescens</i>	Yalancı sinameki
<i>Cotoneaster spp.</i>	Dağ muşmulası

<i>Cretagus oxycantha</i>	Aliç
<i>Cytisus spp.</i>	Sarı salkım
<i>Erica carnea</i>	Gerçek funda
<i>Euononymus japonica</i>	Japon taflanı
<i>Forsythia intermedia</i>	Altın çanak
<i>Genista spp.</i>	Azgan
<i>Hydrangea paniculata</i>	Ortanca
<i>Hydrangea macrophylla</i>	Ortanca
<i>Hypericum spp.</i>	Koyun kıran
<i>Ilex glabra</i>	Çoban püskülü
<i>Ilex verticillata</i>	Çoban püskülü
<i>Juniperus sabina</i>	Sabin ardıcı
<i>Juniperus virginiana</i>	Kurşun kalem ardıcı
<i>Lavandula spica</i>	Lavanta
<i>Ligustrum spp.</i>	Kurtbağrı
<i>Lonicera spp.</i>	Hanımeli
<i>Santolina spp.</i>	Lavantin
<i>Senecio spp.</i>	Yer fesleğeni
<i>Spartium junceum</i>	Katır tırnağı
<i>Spirea spp.</i>	Keçi sakalı
<i>Tamarix spp.</i>	Ilgın

Kültür-sanat pazarlarıyla canlanması planlanan alana, bitkisel düzenleme ile de renk katılıp hareket kazandırılması amaçlanmıştır.

Çeşitli kültürel etkinlikler için oluşturulan sert zemin, bitkisel düzenleme ile yer yer parçalanarak, hafifletilmiş, yapısal alan formu, yoğun çalı gruplarıyla desteklenmiştir. İskelede lineer formuyla alanı vurgulayan, yüksek boylu ağaçlar tercih edilmiştir.

Bina cephelerinin olduğu tarafta yaya aksı boyunca yoğun kitleler halinde çalı grupları kullanılabilir. Bu kitlelere kendi içinde hafif yükselti verilerek, araziye hareketlilik kazandırılmakta ve yaya aksı yoğun araç trafiğinden kısmen izole edilmektedir.

Bitkisel tasarımda istenilen etkinin hemen yaratılabilmesi için uygulamacının, bitki türlerine ait boy, gövde çevresi ve muhtelif özellikler açısından belirlenen standartlara uyması önerilmiştir.

Yapılacak tasarımlarda kullanılacak malzemenin seçimi bu malzemelerin dayanıklılığı ve kullanım yerleri son derece önemlidir. Araştırma alanının tarihi kimliği gözetildiğinde özellikle malzeme seçiminde özgün örneklerle ve yerel kimliğe referans verilmesi gerekmektedir. Bu şekilde donatılar ve kullanılacak malzeme ile kentin dokusunun tahribi daha da azalacaktır. Ancak tasarımda bu referans biçiminin doğrudan taklit imalata gidilmek yerine, projenin çağdaş/güncel kimliği içinde ele alınması öngörülmektedir (Şekil 5.46).



Şekil 5.46. Meydan ve yürüyüş yollarında malzeme kullanım örnekleri (Environmet&Landscape).

Yer döşemesinde doğal taş malzeme ve diğer kaplamaların (özellikle Çanakkale ve yakın çevresinde bulunan) kendi içinde oluşturdukları desen ve renklerle hem alt ölçekler yaratması hem de işlev farklılıklarını vurgulaması düşünülmüştür (Şekil 5.47).



Şekil 5.47. Meydanda doğal taş kullanımı (Environmet&Landscape).

Kentsel mobilya ve yapısal tasarımlarda da aynı düşünceden hareketle çevresiyle yarışmayan çağdaş çizgiler içinde, yaratılmak istenen çevresel kimlikle uyumlu seçim yapılmıştır (Şekil 5.48).



Şekil 5.48. Tasarımda çeşitli malzeme kullanımları (Environment&Landscape).

BÖLÜM 6

SONUÇ ve ÖNERİLER

Kara ve deniz etkileşiminin en yüksek düzeyde olduğu kıyı alanları, günümüzün hızlı nüfus artışı ve ekonomik gelişmeyi en üst amaç sayan yaşam biçimi ile yoğun ve bilinçsiz bir kullanıma sahne olmaktadır. Fakat kalkınmanın ve gelişmenin sadece ekonomik olarak algılandığı ve inşaat sektöründeki yatırımcı kuruluşların kayıtsız şartsız egemenliği, "koruma-kullanma" dengesini her zaman kullanımı yönünde dengesizlik içinde tutmaktadır.

Kıyılar, üretilip çoğaltılmayan ancak doğru planlama ile sürdürülebilir kullanılabilen, yanlış kullanım ile niteliği bozulan ve azalan bir kaynaktır. Kıyılarımız ekolojisiyle, sosyal ve kültürel yapısıyla, önemli ekosistemleri, genetik kaynakları, ormanları, balıkçılık alanlarını, hidrolojik sistemleri içeren kaynaklarıyla ve ülkemizin ekonomik gelişmesine önemli katkılar sağlayabilecek turizm - rekreasyon potansiyeli ile mutlak korumaya alınmalıdır.

Kıyı alanlarımızın yönetim, denetim ve izleme gibi idari, teknik ve bilimsel araştırma görevlerini 22 kurum ve kuruluş üstlenmiştir. Doğal kaynakların en yararlı şekilde kullanımını ve korunmasını belirleyecek, koordinasyonu sağlayacak, yeterli teknik ve idari kadrolara sahip bir üst düzey kuruluş mevcut değildir.

Türkiye'de kıyıların korunmasında yaşanan en önemli sorunlardan biri de, yasalarla tanımlanan yetki ve sorumlulukların birbirleriyle çakışması, kurumların sektörel yapısı ve yasalardaki boşluklardan kaynaklanmaktadır. Bu kaos ortamında yetki boşlukları bulunması kaçınılmazdır. Farklı amaçlarla kurulan merkezi ve yerel kurumların denetimi altındaki kıyı bölgelerinin sayısındaki artış ve bunların arasındaki eşgüdümün sağlanamayışı ulusal kıyı şeridinin toplumun yararına korunmasına ilişkin yetki ve görev kargaşasına yol açmaktadır.

İmar mevzuatına uygun olarak veya ruhsat dışı yapılan inşaatların kontrolünde yerel idareler kadro, teçhizat ve olanaklar açısından zayıftır. Kıyılardaki yoğun yapılaşma talepleri ile birlikte altyapı hizmetlerine olan aşırı yük karşısında kıyı belediyeleri, sorunların çözümünde yetersiz kalmaktadır.

Kıyıların sahip olduğu değerlerinin korunması ve en az hasarla gelecek kuşaklara aktarılması gereklidir. Bunun için ekonomik çıkar sağlamak amacıyla olanların baskılarına izin verilmemelidir. Koruma-kullanma dengesinin devamlılığının sağlanması için kendi içinde program geliştirilerek, kamu ve sivil toplum kuruluşlarının denetimi sürekli

olmalıdır. Kıyıların korunması veya düzenlenmesinde ülkesel politikalar oluşturulmalı, kıyı kentlerinde kentsel gelişmenin yönü kıyının devamlılığını ve doğal değerleri bozmayacak şekilde belirlenmelidir. Kıyı bölgesinde gelişme yoğunluğu azaltılmalı, kent-kıyı ilişkisi korunmalı ve kıyıya erişilebilirlik mutlaka sağlanmalıdır. Bu aşamalarda hukuki boyut göz ardı edilmemeli göre dikkate alınmalı, kıyıların morfolojik özelliklerine göre kanunlar hazırlanmalıdır. Kıyıların yeniden yapılanma çalışmalarında, iyi bir sonuca ulaşılabilmesi için uzun süreli bir planlama ve tasarım süreci gereklidir.

Çanakkale, sahil şeridinde yer alan bir kent olmanın görsel ve yaşamsal avantajlarının yanı sıra trafik, kıyıda askeri bölgeler nedeni ile sıkışık kalan kullanım, kıyıda kullanım yoğunluğu ve kullanım alanı yetersizliği gibi dezavantajlara da sahiptir. Kent, gelişimi boyunca bu ikilem doğrultusunda kentsel dokusunu oluşturmuştur.

Çanakkale kenti, bulunduğu konum itibariyle, deniz ve kara ulaşımı açısından ülkemizin en önemli yörelerinden birisidir. Bu nedenle, gerek deniz gerekse kara ulaşımının kentin içinden yapıyor olması, zengin tarihi ve kültürel geçmişi ve eşsiz doğal yapısı ile devamlı olarak yerli ve yabancı turistlerin akınına uğrayan ve seyahat edenlerin de içinden geçtikleri bir kent olması özelliği ile kentin merkezi ve kıyı alanı yoğunluk merkezi haline gelmiştir.

Kentin giriş yeri konumundaki araştırma alanındaki görsel kirlilik ve fiziksel çevredeki değişiklikler, çağdaş bir kent olma hedefindeki Çanakkale'ye hiç de yakışmamaktadır.

Ülke genelinde olduğu gibi Çanakkale kentinde de nüfus artışına paralel olarak hızla gelişen kentleşme olgusu, özellikle popülist yaklaşımlar, bilinçsiz ve yanlış arazi kullanımları sonucunda bir tarih, doğa ve kültür kenti olan Çanakkale'nin zengin kıyı dokusunda hiç de azımsanamayacak tahripler oluşturmaktadır. Başlangıçta Çimenlik Kalesi çevresinde ve Sarıçay'ın kuzeyinde başlayan kentsel yerleşim, tarihi süreç içinde artan nüfus ve kentin gelişimini sınırlayıcı öğelerin planlama üzerindeki olumsuz etkileri sonucunda 1978 yılında hazırlanan revizyon planları ile, araştırma alanının da içinde yer aldığı daha iç kesimlere ve kıyı şeridi boyunca kuzeydoğu-güneydoğu yönünde ilerlemesini sürdürmüştür. Ancak bu süreç boyunca 1978 yılında hazırlanan revizyon planlarına rağmen özellikle araştırma alanının yer aldığı kıyısal alan düzensiz bir yapılaşma, kıyıyla adeta iç içe geçmiş bir yerleşim, kıyı boyunca hiç yer almaması gereken değişik niteliklerdeki sanayi ve ticarethaneler ile plansız ve çevreyle uyumlu olmayan sosyal ve sportif amaçlı tesislerce adeta işgal edilmiştir.

Çanakkale kent kıyısının yanlış ve bilinçsiz alan kullanımlarından doğan, kentin doğal ve ekolojik değerleri üzerinde olumsuz etkileri vardır. Geçmişten beri süre gelen yanlış politikalar nedeniyle deniz sürekli doldurulmuş ve çevresel sorunlar günden güne artmıştır. Son yıllardaki uygulamalarda, özellikle belediye sınırları içerisinde deniz doldurularak yapılan müdahalelerden sonra, doğal kıyılar tanınamaz bir hale gelmiştir.

Bu olayın kıyı dengesini bozduğu, bunun ise dalga aşındırma etkisini artırarak kıyıda tahribata neden olduğu bir gerçektir. Bir yerde kıyı çizgisine yapılacak aşırı müdahaleler, başka yerlerde aşırı erozyon ya da birikmeler şeklinde olumsuz kıyı şekillenmelerine de neden olmaktadır. Su üstü kumsalda, ya da sualtı kumluklarından alınacak kumlar nedeniyle, burada oluşan boşluğu gidermek için, deniz kumsalın başka yerlerinden buraya kum taşıyacaktır. Başlangıçta pek hissedilmeyen bu olay, ileriki yıllarda bütün kıyı kesimindeki kum hacminin azalmasına, belki de kıyıların eriyip kaybolmasına neden olacaktır. Bu nedenle kıyı çizgisini değiştirecek uygulamalardan önce, bilgili ve kapsamlı kıyı dengesi etütleri yapılması, doldurma ve kurutma yoluyla arazi elde etmek amacıyla yapılacak çalışmalarda ekolojik özelliklerin korunması gereklidir. Ama en iyisi dengeye müdahale etmemektir.

Mevcut kanundaki çakışmalar ve çelişkiler gözden geçirilmeli ve kıyı alanları yönetimi programlarında, yetki ve sorumluluk kargaşası ortadan kaldırılmalıdır. Kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği, amacın doğruluğuna rağmen, sonuçta karışıklıkların çıkmasına neden olmaktadır. Kıyı projelendirme çalışmalarında, iyi bir sonuca ulaşılabilmesi için uzun süreli bir planlama ve tasarım süreci gereklidir.

Eski Kordon kesiminde sürekli doldurularak yaratılmak istenen alan çökmeler ve istenmeyen kullanımların doğmasına yol açmıştır. Alanın kentsel öneminin yanı sıra, topografik yapısı ve bütçe kısıtlamaları proje çerçevesi için belirli sınırlamalar getirmektedir. Topografyanın düzlüğü alanda yapılacak düzenlemelerde görsel açıdan hareketli mekanlar yaratmayı kısıtlamakta ayrıca zemin altına inmeye imkan tanımamakta, tasarımın üçüncü boyut etkisini doğrudan bitkisel düzenlemelere yüklemekte, bunları destekleyeceği varsayılan mimari öğeler denizin görsel sürekliliği nedeniyle sınırlı tutulmaktadır. Ayrıca alan içerisinde yer alan trafik yoğunluğu, tasarım için baskın bir belirleyici oluşturmaktadır. Yollar nedeniyle kıyıya görsel ve fiziksel erişilebilirliğin sağlanması güçleşmekte, görsel koridor trafikle kesilmektedir.

Kıyı tasarım amaçlarından biri olan, halkın kıyıya kolaylıkla ulaşabilmesinin sağlanması ilkesi, Çanakkale’de mevcut yollarla tamamen engellenmektedir. Araştırma

alanı ikiye bölünmekte ve kullanımlar arasında bütünlük sağlanamamaktadır. Bu nedenle yapılan araştırmada, kıyı ve kara kesiminde farklı çözüm arayışlarına gidilmiş, halkı kıyıya çekebilmenin yolları aranmıştır. Alınan tasarım kararlarının sürekliliğinin sağlanması ve kıyının canlılığının korunması, ancak organizasyonun çok iyi yapılarak, kıyıdaki etkinliklerin sistemli bir şekilde sürdürülmesine dayalıdır.

Çanakkale'nin Yeni ve Eski Kordon kıyı alanında yapılacak çevre düzenleme çalışmalarında aşağıda ana başlıkları verilen tasarım kriterleri dikkate alınmalıdır:

- Yaya ve taşıt ulaşımının fonksiyonelliği ve çeşitliliğinin, kıyı mekânları boyunca etkinliğinin devamı sağlanmalıdır.
- Kıyı alanlarının doğal ve kültürel değerlerini korumak ve arttırmak, kıyı alanlarında kültürel aktiviteleri, kamusal alanları arttırmak ve geliştirmek amaçlı planlamalar yapılmalıdır.
- Tüm kıyı alanları boyunca güçlü görsel kimlik kazandırabilme özelliğine uygun tasarımlar oluşturulmalıdır.
- Oturma, dinlenme ve seyir mekânları oluşturulmalı, bu işlev hem tüm kıyısal alanlar boyunca, hem de eşsiz hâkimiyet duygusu yaşatan kentsel mekanları kapsayacak şekilde planlanmalıdır.
- Turistler için rekreasyonel kullanım alanları oluşturularak kıyı alanlarına hareket ve çekicilik kazandırılmalı, kente gelen turistlere kenti yaşatan ve en iyi şekilde tanıtan tasarımlar oluşturulmalıdır.
- Kıyı düzenlemesinde iklimsel etkinin özellikleri de dikkate alınarak deniz tuzuna ve rüzgâra dayanıklı bitki türleri seçilmelidir.
- Tüm kıyı boyunca, kıyı mekânı planlamasında kentin doğal bitki örtüsü, coğrafyası, topografyası, morfolojisi, iklim ve tarihi değerleri dikkate alınmalıdır. Yerleşime uygun olmayan yerlerde yeşil alanlara yer verilmeli, arazinin doğal yapısına uygun düzenlemeler yapılmalıdır. Yeşil alanlara etkili bir şekilde ulaşımın sağlanabilmesi için ulaşım ve yeşil alan planlaması bir arada ele alınmalıdır.
- Tüm kıyı alanının yakın ve uzak çevresi ile bütünleşmesini sağlamaya yönelik yeni mekânsal ve işlevsel ilişkileri kurulmalı, kent halkının denizle olan ilişkisini düzenleyici ve arttırıcı tasarımlar geliştirilmelidir.
- Tüm kıyı boyunca, kıyı kimliğini, yürüyüş ve manzara yolu boyunca yeniden oluşturacak ve ihtiyacı karşılayacak kent mobilyaları planlamalarda yer almalıdır.
- Meydan-kıyı bütünleşmesi için en uygun işlevsellik (yaya ve araç trafiği

açısından) sağlanıp, proje alanında ulaşım alt yapısını plan kararları doğrultusunda irdeleyip, taşıt ve yaya ulaşımına en doğru çözüm getirilmelidir.

- Denizin bütün potansiyelleri dikkate alınarak çok yönlü kullanımına imkân veren tasarımlar oluşturulmalı, kıyının gece-gündüz, yaz-kış kullanımı da dikkate alınarak daha geniş faydalanma olanakları oluşturulmalıdır.

- Yaş gruplarına göre tasarlanmış çocuk oyun alanları oluşturulmalıdır

- Yaşlı ve özürlü insanlara hizmet verecek rampalar ve yönlendirici döşeme malzemeleri planlamalarda yer almalıdır.

- Yeşil alan ile kıyı mekânı ilişkisinde kimlik ve bütünlüğün uyum ve estetiğine dikkat edilmelidir.

- Kıyıların gelecek nesillere bırakılacak miras olduğu düşünülerek, eğitim ve kamuoyu bilgilendirme çalışmaları yapılmalıdır.

- Tüm kıyı boyunca kıyının gece kullanımı da dikkate alınarak işlevsel olan ve görsel zenginliği artıran estetik aydınlatmalar planlanmalıdır.

- Kıyıda dolgu suretiyle kazanılmaya çalışılan alanlara herhangi bir fonksiyon yüklenmediği için kamuya hizmet edememektedir. Çevrenin sosyo-kültürel yapısı, buna bağlı ihtiyaçları ve beklentileri göz önüne alınarak kıyı dolgu alanları kullanılabilir hale getirilmelidir.

- Kıyı üzerinde belli aralıklarla yer alan, herhangi bir fonksiyon yüklenmeyen dolgu alanında kültür-fizik aletleriyle zenginleştirilmiş spor yapmaya elverişli açık spor alanları da tasarlanmalıdır.

- Trafiğin olumsuz etkilerini azaltıcı, ana bisiklet ve yürüyüş yollarının altyapısını oluşturacak projeler yapılmalıdır.

- Kıyı boyunca devam eden yürüme yolları, renk ve doku olarak titizlikle seçilmiş, yağmurlu havalarda kaymayan, tuza dayanıklı döşeme malzemeleri dikkate alınarak tasarlanmalıdır.

- Yeşil alanlar kıyı boyunca, kıyının hem kara, hem de deniz tarafında sürekliliği olacak şekilde planlanmalıdır.

- Kıyı mekânı yeniden şekillendirilirken, tüm kentin ve kamunun yararlanmasını sağlayacak yöntem ve stratejiler geliştirilmelidir.

- Planlaması devam eden yeni alanların kıyasal rekreasyon kullanım kararlarının sadece belli bir kesime değil, tüm kente ve kamuya dönebilmesine olanak sağlayan bir planlama yaklaşımıyla ele alınması gerekmektedir.

- Planlaması devam eden rekreasyonel amaçlı, mevcut mekânın doğal, tarihsel ve kültürel yapısıyla uyum sağlayan, yeni problemler (özellikle ulaşım açısından) yaratmayan, kente istihdam oluşturma gibi ilkeler bağlamında, kentsel, toplumsal katılım ve uzlaşma süreçleri önceliğinde ele alınmalıdır.

- Eski yapılar, planlama sürecinde dikkate alınmalı ve değerlendirilmeli, yeşil alanların bu noktalarda tampon ve fiziki denge elemanı olduğu düşünülerek uyum ve estetiği dikkate alan planlamalar yapılmalıdır.

- Yapılacak Proje Yarışmaları ile belirlenen tasarım ilkelerinden taviz verilmeden alternatif projeler oluşturularak, kamunun ve sivil toplum örgütlerinin de görüş ve kanaatleri ele alınarak, gerektiğinde insanların ruhsal ve bedensel ihtiyaçlarının belirleneceği anket çalışmaları ile kamunun rekreasyonel ihtiyaçlarını da göz önüne alan katılımcı ve şeffaf planlama süreci oluşturulmalıdır.

- Tüm kıyı boyunca turistik amaçlı cazipleştirme konseptleri geliştirilmelidir.

- Ekolojik, ekonomik, gelişime ve çevreye duyarlı tasarım olduğu kadar (doğal çevre, flora, fauna, enerji, trafik vb.) kentsel peyzaj, doku ve estetik gibi başlıkları da içeren, kentlere ekonomik anlamda güç katacak ve kentleri uluslar arası platforma taşıyacak yatırımlar sağlayan tasarımlar oluşturulmalıdır.

- Çanakkale Belediyesi, sivil toplum kuruluşları, üniversite, meslek odaları ve konuyla ilgili gönüllü temsilcilerden oluşan bir 'kıyı komisyonu' oluşturularak yapılacak düzenleme çalışmalarında görüş alınarak çoğunluk onayı ile kabul gördükten sonra uygulamaya başlanmalı ve temel kıyı düzenleme ve uygulama ilkeleri oluşturulmalıdır. Bu hususta merkezi yönetim, yerel yönetimler ve ilgili kamu ve sivil kurumlar işbirliği içinde olmalıdır.

- Yeni Kordon bölgesindeki kıyasal tasarımlarda ve sağlıklı bir çevre politikasının oluşturulmasında ekonomik-sosyal planlama ile fiziki planlama tekniklerinin bir arada kullanılması zorunludur. Alanda daha iyi bir kıyı kullanımı sağlamak için şundaki ekolojik özelliklerinin korunması ve kumsal kısmının yapılaşmadan uzak olarak değerlendirilmesi ve alanda yeniden planlamalara gidilmesi gerekmektedir. Ekonomik ve sosyal anlamda önemli bir konumda bulunan alanın bu iki kullanım yönünden dengelenmesi, fiziki planların hazırlanmasında yetkili mercilerin belirlenmesi, geleceğe yönelik düzenli bir kentleşme ve sağlıklı bir çevrenin planlanması amacıyla imar planları hiçbir ödün verilmeden uygulanmalıdır.

- Çevik Kuvvet, Tekel Şarap Fabrikası idari binaları ve depoları, Köy Hizmetleri İl

Müdürlüğü idari binaları ve alet-ekipman atölyeleri, Kredi ve Yurtlar Kurumu idari binaları ve öğrenci yurtları, Petkim tesisleri, Askeri tesisler, Çanakkale Meteoroloji Müdürlüğü tesisleri ile Devlet Su İşleri idari tesislerin denize bakan kısımlarında genellikle bahçe mekanları oluşturulmaya çalışılmıştır. Ancak bu mekanlarda da planlı ve çevreyle uyumlu bir yapıdan söz etmek oldukça güçtür. Bu tesislerden Çevik Kuvvet, Askeri Tesisler, Meteoroloji Müdürlüğü ve Devlet Su İşleri'nin bulunduğu alanlarda kıyısız alan kamuya kapalı durumdadır. Bu bölgelerde kıyı alanları bu kuruluşların arazileri içinde kalmaktadır bu nedenle kıyı ile kullanıcı arasında yapay bir set oluşmuştur. Özellikle şuan kullanılmayan ve atıl durumda olan askeri tesislerin bulunduğu alanın da oluşturduğu bu kısıtlamalar kaldırılmalıdır. Kıyı kullanımına imkan verecek şekilde bu kurumların kıyı bölgesinden uzaklaştırılarak kıyı kullanım olanaklarının artırılması gerekmektedir.

- Kıyı boyunca sıralanmış atıl durumda olan 1 adet salça fabrikası ile 1 adet şarap fabrikası ve değişik nitelikte ve büyüklükte 11 adet ticarethane de aynı şekilde, kentin daha elverişli bölgelerine nakledilmeleri gereklidir. Bu tesislerden boşalacak olan alanlar ise kentin açık-yeşil alan sistemine katkı sağlayabilecek şekilde, içerisinde halkın yararlanabileceği ve çevreyle uyumlu spor alanları, eğlence-dinlenme mekanları, parklar vb. gibi çeşitli faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği rekreasyonel mekanlara dönüştürülmelidir.

- Renk kullanımı, kalıcı nitelikli yönlendirme işaretleri ve benzeri elemanlar, insan ölçeğinde mekânlar yaratma imkânı oluştururlar. Yeni Kordon'un özellikle kara tarafındaki bitkisel düzenleme, içerdiği yeşil rengin varlığı ile, mevcut binaların beton etkilerini ve keskin çizgilerini gidermeye yardımcı olmalıdır.

- Kıyıda yüksek katlı binalardan kaynaklanan rahatsız edici etki, bitkisel düzenlemenin renginin, farklı form ve dokusunun yardımıyla yumuşatılarak sahile kadar inmelidir. Böylece insan ölçeğine uygun bir dış mekân ile kullanıcıda fiziksel ve ruhsal açıdan denge oluşturulması sağlanmalıdır.

- Yeni Kordon, coğrafyasından ve topografyasından kaynaklı oldukça etkileyici görüş açıları ve bakış noktalarını barındırmasına rağmen, rekreasyonel düzenlemenin yetersizliğinden dolayı kullanım açısından kısıtlı kalmaktadır. Bu nedenle sahil kesimi manzara seyir terasları ve oturma grupları açısından zenginleştirilmelidir.

- Sahip olduğu konumu ve tarihi binaları ile ayrıcalıklı kimliğe sahip olan Çanakkale Kenti'nde Yeni Kordon'daki aktif ve pasif rekreasyonel kullanımların (Spor alanları, çocuk oyun alanları, kent mobilyaları, aydınlatma elemanları, heykeller gibi) varlığı ile eski kimliğine eklenebilecek yeni bir kimlik geliştirilmelidir.

- Çimenlik kalesi ile Boğaz Komutanlığı arasında sıkışıp kalan ve Yeni Kordon ile bağlantısı askeri alanlar yüzünden kesilen Eski Kordon'da en büyük sorunlardan biri kullanım yoğunluğuna zıt olarak kullanım alanlarının yetersizliğidir. Bu bölgede bulunan ticarethanelerin çoğu eğlenme ve yeme içme üzerine kurulu olduğundan sürekli artan talep doğrultusunda daha fazla alana ihtiyaç duymaktadırlar. Aynı zamanda yerel halkında özellikle hafta sonları bu alanı rekreatif amaçlı olarak tercih etmesi alanda düzensiz yapılaşma ve planlamaların oluşmasına yol açmaktadır. Şuanda alanda yapılmakta olan yeni dolgunun da amacı kullanım yoğunluğunu yeni alanlar yaratarak azaltmaya çalışmaktadır.Yapılacak bu dolgu alanında kullanıcılar için kıyıda cazibe oluşturacak rekreasyonel alanlar düzenlenmeli, geçmişten gelen, görsel ve estetik odak oluşturacak tarihi yapıları bulunan kıyı mekânında, yeni düzenlemelerle farklı odak noktaları oluşturulmalıdır.

- Eski Kordon kıyı alanı mevcut aktif kullanımlar açısından oldukça yetersiz görülmektedir. Alanın yoğun kullanımı, yaklaşık 3 kilometre boyunca alanda çocuk oyun alanı bulunmamakta, aynı kıyı boyunca spor yapmaya elverişli küçük bir basketbol sahası (Morabbim Park) bulunmakta fakat bu alan kullanım açısından yetersiz kalmaktadır. Bu tür alanlara Eski Kordon'da daha çok yer verilmelidir.

- Alanda bulunan Truva At'ı, gelen ziyaretçilerden kaynaklanan yoğunluğu azaltmaya yönelik olarak Esenler bölgesindeki yeni yapılan Barış Parkı'na taşınmalıdır.

- Şakir'in Yeri adlı çay bahçesi ve Gümrük Müdürlüğü önünde balık tutan insanlara yönelik balık tutma iskeleleri oluşturulmalıdır.

- Eski Kordon'daki Yalova Restoran'ın yanındaki otopark alanı kaldırılıp başka yere taşınmalı ve o kısımda ticarethane yerine halkın kullanımına açık rekreatif etkinlikler için düzenlenmelidir.

- Çanakkalenin ilk yerleşim bölgesi olan Eski Kordon'da çok önemli, güçlü silüet etkisi ve estetik değeri olan kentteki tarihi yapılara benzer yapısal özellikli binaların inşasına izin verilmeli ve bu değerlerin artması sağlanmalıdır.

- Eski Kordon, yayaların kıyı tarafına güvenli geçişleri için yeterli yaya geçidi oluşturulmalı ve alana yakın yerlerde otopark alanları düzenlenmelidir.

- Kıyının kara tarafındaki park alanlarında ve kıyı kesimindeki aydınlatmalar artırılmalı ve kıyının gece kullanımındaki güvenlik nedeni sorunlar ortadan kaldırılmalıdır.

- Alanda yaşlı ve engellilerin güvenliğine yönelik yönlendirme ve rampalar

bulunmalıdır.

- Kıyının sahil tarafında kışın oluşan şiddetli rüzgârlardan kaynaklı dalgalara karşı kullanıcıyı koruyan işlevsel ve estetik donanımlar kullanılmalıdır.
- Devam etmekte olan dolgu çalışması tamamlandıktan sonra canlılığı daha da artacak olan Eski Kordon ile dönüşümüne başlanacak olan Yeni Kordon'un sahil boyunca etkinliği ve sürekliliği sağlanmalıdır.
- Alanda dolgu yöntemini kullanarak kullanım alanı kazanmaktan ziyade, mevcut yolun tamamı veya bir kısmının trafiğe kapatılarak rekreatif kullanıma yönelik olarak kullanması da sağlanabilir.
- Eski Kordon bölgesinde kentin doğal ve kültürel değerlerini korumaya ve arttırmaya, kültürel aktiviteleri, kamusal alanları arttırmaya ve geliştirmeye yönelik planlamalar yapılmalıdır.

KAYNAKLAR

Anonim 1986. *Büyük Larousse*, Gelgit Maddesi, Cilt: 9, S:4470.

Anonim 1972. *Meydan Larousse*, Kıyı Maddesi Cilt:7 S:227.

Anonim 1997. Ulusal Çevre Eylem Planı, Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi. Devlet Planlama Teşkilatı, 59 s., Ankara.

Anonim 1999. Çanakkale İli Arazi Varlığı. TC Başbakanlık Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İl Rapor No: 17, 136 s., Ankara.

Anonim 2001. Çanakkale İli Çevre Durum Raporu. TC Çanakkale Valiliği İl Çevre Müdürlüğü, 254 s., Çanakkale.

Anonim 2002. Çanakkale İlinin Oluşum ve Gelişim Süreci. Çanakkale Belediyesi Kayıtları, 78 s., Çanakkale.

Anonim 2008. Çanakkale Ekonomisi. 06 Ekim 2008,
<http://www.canakkale.bel.tr/bpi.asp?caid=198&cid=561>

Anonim 2010. Çanakkale iklim verileri. 15 Ocak 2010,
http://www.dmi.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler_istatistik.aspx?m=CANAKKALE

Ak T., 2005. Kentsel Dış mekanlar Bağlamında Çanakkale Saat Kulesi ve Çevresine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale. 165 s.

Akdoğan G., 1984. *Doğa Düzenleme 1984 Ders Notları*, YTÜ, İstanbul. 67 s.

Akkaya M.A. ve Müftüoğlu E., 2001. *Denizel Ortamın Doldurulmasıyla Kazanılan Kıyı Alanının Hukuki Statüsü*, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı

Bildiriler Kitabı, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.

Aksoy O.C., 2006. Kent Plajları ve Tasarım Kriterlerinin İrdelenmesi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara. 91 s.

Akyol N., Tüfekçi M., Seyhan K., Demir O., 1997. *Türkiye' de Kıyıların Kullanımı ve Kamu Yararı İlişkileri: Trabzon İli Kıyı Kullanımı ve Sonuçları*, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları 1. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları Konferansı Bildiriler Kitabı, Ankara.

Alkay E., 1995. Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 107 s.

Arslan D., 2005. Kıyı Alanlarının Yeniden Gelişimi Sürecinde Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği. Boğaziçi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 124 s.

Ayataç K.H., 2000. Planlama Sürecinde Kentsel Tasarımın Yeri ve Rolünün Tanımlanması İçin Bir Yöntem Denemesi; Örnekleme Alanı Türkiye. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Şehirselleme Programı, Doktora Tezi, İstanbul. 238 s.

Ayaşlıgil T., 1997. Kent Gelişimi Sürecinde Açık ve Yeşil Mekan Gereksiniminin Çanakkale Örneğinde İrdelenmesi. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul. 157 s.

Aybay N., 2006. Üsküdar – Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi. Boğaziçi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 134 s.

Aydoğan M., 2001. Kent Kimliğinin Ortaya Çıkarılması Amacıyla Kentsel Tasarım Rehberlerinin Kullanımı: Kemeraltı Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri

- Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Programı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir. 220 s.
- Bakan K. ve Konuk G., 1987. *Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi*. TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü, Yayın No: U5, Ankara. 106 s.
- Bender R., 1993. *Where the City Meets the Shore, in Waterfronts, a New Frontier for Citieson*. Rinio Bruttomesso, Citta'd' Aqua Venice. 32-35 p.
- Breen A. and Rigby D., 1994. *Waterfronts, Cities Reclaim Their Edge*. McGraw-Hill, Inc., NewYork. 1-28 p.
- Bilgin S., 1995. Türkiye’de Kentsel Mekanın Yönlendirilmesinde (Kent) Planlama – (Kentsel) Tasarım İlişkileri Örnek Toplu Konut Uygulamaları. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 103 s.
- Ceylan E., 2006. The Effectiveness Of Turkish Coastal Legislation In Ensuring The Protectionutilization Balance. Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir. 121 s.
- Craig-Smith S.J., and Fagance M., 1995. *Recreation and Tourism As A Catalyst For Urban Waterfront Redevelopment*, British Library Catalog: 95-3329, Praeger Publishers 88 Post Roadwest Westport CT 06881, London. 135-156 p.
- Çepel N., 1998. *Peyzaj Ekolojisi Ders Kitabı*, İstanbul. 183-190 s.
- Dil M., 2004. İstanbul'un Yeşil Alan Sisteminin Planlama Kriterleri Açısından İrdelenmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi , İstanbul. 137 s.
- Doğan E., ve Erginöz M.A., 1997. *Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Yapılaşması*. Arion Yayınevi, İstanbul. 121 s.

- Dökmeçi H.V., 1997. Çevre Yönetimi Bağlamında Sürdürülebilirlik Kriterlerinin Çanakkale Örneğinde İrdelenmesi Üzerinde Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara. 143 s.
- Dündar Ş., 2002. Mekan Organizasyon Bilimlerinin Yeniden Yapılanmasında Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İzmir. 487 s.
- Erol O., 1992. Türkiye Kıyılarının Jeomorfolojik yapısı bildiri notları, İstanbul. 35 - 40 s.
- Erten S., 2000. Mekansal Standartların Doğru Kullanılması ve Tasarım. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara. 127 s.
- Fidan N., 1991. Antalya Kıyı Bandında Yer Alan Turizm Yatırım Alanlarının Çevre Üzerine Etkileri. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara. 106 s.
- Geray C., 1976. *Kıyıların Toplum Yararına Kullanılmasına Genel Bir Bakış*, Mimarlık Dergisi, Sayı 2, Antalya Seminer Bildirisi. 67-74 s.
- Gezim G., 1976. *Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Alternatifleri Üzerine*, Mimarlık Dergisi, Sayı 2, Antalya Seminer Bildirisi. 86-92 s.
- Gökçen Ş., 1996. Çevreye Duyarlı Kentsel Yerleşme Tasarımı Örnek Çalışma : Alaçatı. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Şehir Planlama Anabilim Dalı, İzmir. 145 s.
- Güleç S., 1983. *Kıyasal Alanların Rekreatif ve Turistik Yönden Planlamasında Yeni Bir Yaklaşım*, Türkiye 7. Şehircilik Günü Kıyılar Kolokiyumu Bildiriler Kitabı, Trabzon. 143-153 s.
- Gülöksüz Y., 1976. *Kıyıların Toplum Yararına Kullanılması Üzerine Düşünceler*,

Mimarlık Dergisi, Sayı 2, Ankara. 54-58 s.

Güngör H., 1967. *Şehirler nasıl imar edilir, İstanbul Yüksek Teknik Okulu Ders Notu*, İstanbul. 160 s.

Hudson B., 1996. *Cities on the Shore, The Urban Littoral Frontier*, Pinter, London, New York. 180 p.

İnan S., 2005. Boğaziçi Kıyı Alanlarının Rekreatif Açısından Değerlendirilmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 142 s.

İnandık H., 1957. *Kıyı Morfolojisi ve Denizaltı Reliefi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:732, Anıl Yayınevi, İstanbul. 103-114 s.

Kaplan H., 1998. Kent Merkezlerinde Erişebilirliği ve Mekan kullanımının Duyarlı Kentsel Tasarım İlişkin Yeniden Tanımı. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara. 350 s.

Karabey H., 1978. Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi. Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul. 167 s.

Karaçuha E., 1998. Kıyı Dolgularında Bitkilendirme Çalışmaları. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Semineri, Ankara. 83 s.

Keleş R., 1980. *Kent Terimleri Sözlüğü*, İstanbul. 257-287 s.

Keleş R., 1997. *İnsan Çevre Toplum*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara. 149-171 s.

Keleş R., 1998. *Peyzaj Mimarlığı Dergisi*, Sayı: 4, İstanbul. 16-23 s.

Kelkit A. ve Ak T., 2003. A Research On the Determination of Sport Areas Planning

Principles in Çanakkale City. Pakistan Journal of Applied Sciences, V3/N1, Pakistan. 240-246 p.

Kelkit A., Erdem Ü., Cengiz A.E.Ü., Ak T., 2008. Çanakkale Kenti Açık ve Yeşil Alan Sistemi, Çanakkale Kenti Çevre Sorunları Sempozyumu, 5-6 Haziran, Çanakkale. 130-137 s.

Kılıç A., 2001. *Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01, Bildiriler Kitabı*, İstanbul. 89-94 s.

Korca P., 1984. Kıyılarda Arazi Kullanımı ve Türkiye Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 141 s.

Koç T., 2004. Çanakkale Yerleşmesinin Durum Raporu, Çanakkale Belediyesi Yerel Gündem 21, Çanakkale. 42 s.

Kuroyanagi A. and Watanabe T., 1991. *Composition Of Oceanic Architecture.Process Architecture 96*, Japan. 160 p.

Marsh W.M., 1991. *Landscape Planning John JViley and Sons*, New York. 120 p.

Miyakoda T. and Nakase I., 1991. *Cincinnati Riverfront Park. Process Architecture 94*, Japon. 52 p.

Moore C.W. and Lidz J., 1994. *Water and Architecture*, Thames & Hudson, Hardcover CT, U.S.A. 224 p.

Özhan E., 2001. *Türkiye Kıyı Yönetimi Üzerine Değerlendirmeler*, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara. 65-71 s.

Pamay B., 1978. Kentsel Peyzaj Planlaması. İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi

Yayınları, Yayın No: 2486, İstanbul. 78 s.

Roderkerk E.C.M., 1961. *Recreation, recreation-planning and nature-protection in the Kennemerduinen*, National Institute of Coastal and Marine Management, Rijkswaterstaat, Netherland. 134 p.

Sağ N., 2005. Kamu Yararı Kavramının Kıyı Mevzuatında Ele Alınış Biçimi. Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Konya. 103 s.

Sağlar R.V., 1998. Kamusal Mekanlar ve Tasarım İlkeleri. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 172s.

Sayan M.S., 1991. Antalya Kenti Kıyı Bandının Gezi Alanı Olarak Değerlendirilmesi. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara. 126 s.

Şahin Ş. ve Barış E.M., 1998. *Kentsel Doku İçerisinde Açık ve Yeşil Alan Standartlarını Belirleyen Etmenler*. Peyzaj Mimarlığı Dergisi, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Bölge Şubesi Yayını, İstanbul. 53 s.

Şener G., 1987. Kent İçi Rekreasyon Alanları ve Dalyan- Bostancı Kıyı Düzenleme Örneği. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 133 s.

Şengül E., 1995. Mimari-Su İlişkisi Üzerine Bir İnceleme. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 117 s.

Tanrıver H., 1976. *Kıyıların toplum yararına kullanılması ve kent planlama eylemi*, İstanbul. 84 s.

Toprak Z., 1990. *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt 24, Sayı 4, Ankara. 38 s.

- Torre L., 1989. *Waterfront Development*. Van Nostrand Reinhold, New York. 1-117 p.
- Türk A., 2006. Bütünleşik Kent Planlama ve Tasarıma Yönelik Bir Yöntem. Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Trabzon. 165 s.
- Uned U., 1999. *Sustainable Tourism and Poverty EUmiation*, Reports for the United Nations Commission on Sustainable Development 7 Session, 1999, United Nation Association, London. 234 p.
- Urry J., 1999. *Mekanları Tüketmek*, Routledge/1995 basımından çeviren: Rahmi G. Ögdül, Ayrıntı Yayınları, Birinci Basım, İstanbul. 128-145 s.
- Utkular İ., 1953. Çanakkale Boğazı'nda Fatih Kaleleri. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Doçentlik Tezi, İstanbul. 96 s.
- Uyanık D., 2003. Çanakkale Kent Gelişiminin Tarihsel Sürecinin İrdelenmesi ve Öneri Planlama Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İzmir. 78 s.
- Uzel A., 1973. Çanakkale Çevre Düzeni Plan Raporu, Ankara. 156 s.
- Yerliyurt B., 2002. Kent Kimliği, Kent Estetiği ve Turizm Olgusu Paralelinde Değişen Alanya'nın, Kentsel Estetik Sorunları Üzerine İrdemeler ve Örnek Alan Olarak Seçilen Atatürk Caddesi ile İlgili Öneriler. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul. 157s.
- Yücel S., 1999. İzmir Kenti Konak-Alsancak Kıyı Kesimi Peyzaj Planlaması Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara. 87 s.

ÇİZELGELER

<u>Çizelge No</u>	<u>Çizelge Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Çizelge 3.1.	Minimum açık ve yeşil alan standartları	30
Çizelge 3.2.	Açık yeşil alan standartları	31
Çizelge 3.3.	Kentsel yeşil alan tiplerinin kişi başına düşen miktarı	32
Çizelge 5.1.	Çanakkale Kenti'ndeki toplam dış mekan miktarı	79
Çizelge 5.2.	Kıyı dolgularında ve sahil kesiminde yetişmeye uygun bitki türleri	112

ŞEKİLLER

<u>Şekil No</u>	<u>Şekil Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1.1.	Çanakkale kent kıyısı	2
Şekil 3.1.	Kıyı kenar çizgileri ve onlarla ilgili kıyı şeritleri	10
Şekil 3.2.	Kıyıya en yakın ana caddelerin planlaması	43
Şekil 3.3.	Kıyısal dinlenme yerleşmelerinin yapısı	43
Şekil 3.4.	Rıhtımlar ve dalga kıranlar üzerinde planlama	44
Şekil 3.5.	Temel gereksinimlerin tasarlanması	45
Şekil 3.6.	Otopark ve servis girişlerinin tasarımı	45
Şekil 3.7.	Halka açık olan yerlerin planlanması	46
Şekil 3.8.	Planlama alanında teraslamalar	47
Şekil 3.9.	Alandan yararlanma ve kullanışlılık	48
Şekil 3.10.	Alan içinde bedensel engelliler için tasarımlar	49
Şekil 3.11.	Eğimli arazilerde tasarımlar	50
Şekil 3.12.	Eğimli arazilerde tasarımlar	50
Şekil 3.13.	Kıyının görsel kalitesini arttırmak için tasarımlar	51
Şekil 3.14.	Kıyının görsel kalitesini arttırmak için tasarımlar	51
Şekil 3.15.	Kent içindeki alanlarla olan bağlantılar	52
Şekil 3.16.	Görünümü arttırmak için teraslamalar	53
Şekil 3.17.	Doğa ve yaban yaşamı gözleme alanları	53
Şekil 4.1.	Çalışma alanının ülke, bölge ve Çanakkale İli içerisindeki konumu	59
Şekil 5.1.	Çanakkale ve boğaz uydu görüntüsü	61
Şekil 5.2.	Sarıçay dolgu alanı	69
Şekil 5.3.	1949 yılı Onaylı Çanakkale Kesin İmar Planı	75
Şekil 5.4.	Çanakkale Kenti'nin kronolojik gelişim haritası	80
Şekil 5.5.	Çanakkale Boğazı'ndaki kaleler ve ilk yerleşimler	81
Şekil 5.6.	Osmanlı döneminde Çanakkale Eski Kordon	81
Şekil 5.7.	Savaş yıllarında Eski Kordon	82
Şekil 5.8.	Savaş sonrası Eski Kordon	83
Şekil 5.9.	Eski Kordon'da restoranlar	83
Şekil 5.10.	Cumhuriyet sonrası Eski Kordon'un gelişimi	84
Şekil 5.11.	Eski Kordon'da artan yapılaşma	84

Şekil 5.12.	Savaşlar dönemi sonrası Çanakkale’de yerleşim	85
Şekil 5.13.	1985 sonrası kent planlamasına ilişkin veriler	86
Şekil 5.14.	Eski Kordon’da restoranlar	87
Şekil 5.15.	Şakir’in Yeri ve Donanma Çay Bahçesi	88
Şekil 5.16.	Eski Kordon’dan bir görünüm	88
Şekil 5.17.	Eski Kordon’da dinlenme ve eğlenme yerleri	89
Şekil 5.18.	Eski Kordon’da dinlenme ve eğlenme yerleri	90
Şekil 5.19.	Eski Kordon	91
Şekil 5.20.	Eski Kordon iskele kısmındaki kullanımlar	92
Şekil 5.21.	Eski Kordon bölgesinde dolgu yapılacak alanda mevcut kullanımlar.....	93
Şekil 5.22.	Birinci bölge	94
Şekil 5.23.	İkinci bölge	94
Şekil 5.24.	Üçüncü bölge	95
Şekil 5.25.	Dördüncü bölge	95
Şekil 5.26.	Beşinci bölge	96
Şekil 5.27.	Altıncı bölge	96
Şekil 5.28.	Yeni Kordon	97
Şekil 5.29.	Yeni Kordon bölgesindeki alan kullanımları	99
Şekil 5.30.	Eski Kordon bölgesindeki dolgu alanı	101
Şekil 5.31.	Değişik kullanımların bir arada tasarlanması	102
Şekil 5.32.	Örtü sistemleri	103
Şekil 5.33.	Yürüyüş yolları	104
Şekil 5.34.	Çocuk oyun alanı	104
Şekil 5.35.	Kıyı boyunca rekreatif etkinlikler	105
Şekil 5.36.	Kıyı boyunca oturma birimleri	105
Şekil 5.37.	Yürüyüş ve gezinti yolları	106
Şekil 5.38.	Ana ve yardımcı yürüyüş yolları	106
Şekil 5.39.	Kıyı tasarımlarında girişler	107
Şekil 5.40.	Yürüyüş yolları, sanatsal ve kültürel etkinlik mekanları	108
Şekil 5.41.	Islanma alanı	109
Şekil 5.42.	Çeşitli rekreatif kullanımlara yönelik bitkilendirme	109
Şekil 5.43.	Kıyı bölgesi oturma alanlarında bitkilendirme örneği	110

Şekil 5.44.	Kıyı kullanımında bitkilendirme örneği	111
Şekil 5.45.	Çocuk oyun alanlarında bitkilendirme örneği	111
Şekil 5.46.	Meydan ve yürüyüş yollarında malzeme kullanım örnekleri	114
Şekil 5.47.	Meydanda doğal taş kullanımı	115
Şekil 5.48.	Tasarımda çeşitli malzeme kullanımları	115

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Alper SAĞLIK

Doğum Yeri : Kırıkkale

Doğum Tarihi : 10.10.1980

EĞİTİM DURUMU

Lisans Öğrenimi : Karadeniz Teknik Üniversitesi / Orman Fakültesi / Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Yüksek Lisans Öğrenimi : Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Bildiği Yabancı Diller : Almanca, İngilizce

BİLİMSEL FAALİYETLERİ

a) Yayınlar -SCI -Diğer

b) Bildiriler -Uluslararası –Ulusal

Kelkit, A., A. Esra Özel, A. Sağlık ve S. Kabaş. Limanların Kent Gelişimine ve Kıyısal Çevre Üzerine Etkilerinin İrdelenmesi: Kepez (Çanakkale) Limanı Örneği. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, 27-30 Mayıs 2008, Ankara.

c) Katıldığı Projeler

Çanakkale ve Yakın Çevresinde Ekoloji Bilinci Kazandırmak Amaçlı Doğa Eğitimi, 2008

Kaz Dağları Bitki Örtüsündeki Bazı Çok Yıllık Bitkilerin Çanakkale Kentine Adaptasyonlarının Araştırılması ve Peyzaj Mimarlığında Kullanım Olanakları, 2008

İŞ DENEYİMİ

Çalıştığı Kurumlar ve Yıl : Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi / 2009 -

İLETİŞİM

E-posta Adresi : alpersaglik@mynet.com