

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**KIYI ALANLARINDA KENTSEL MEKAN KALİTESİNİN
İYİLEŞTİRİLMESİNE YÖNELİK BİR ARAÇ OLARAK KENTSEL
TASARIM REHBERLERİ: SİLİFKE - TAŞUCU ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sevil Esra GÜDER

1520001129

Anabilim Dalı: Mimarlık Anabilim Dalı

Program: Mimarlık - Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe GÖKŞİN

AĞUSTOS 2019

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

KIYI ALANLARINDA KENTSEL MEKAN KALİTESİNİN
İYİLEŞTİRİLMESİNE YÖNELİK BİR ARAÇ OLARAK KENTSEL TASARIM
REHBERLERİ: SİLİFKE - TAŞUCU ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sevil Esra GÜDER

1520001129

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 03 EYLÜL 2019

Tezin Savunulduğu Tarih: 07 AĞUSTOS 2019

Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe GÖKŞİN

Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Evrim TÖRE

Doç. Dr. Ebru ERDÖNMEZ (Yıldız Teknik Üniv.)

AĞUSTOS 2019



Aileme...

Enstitü : Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Mimarlık – Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe GÖKŞİN

Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans – Ağustos 2019

ÖZET

KIYI ALANLARINDA KENTSEL MEKAN KALİTESİNİN İYİLEŞTİRİLMESİNE YÖNELİK BİR ARAÇ OLARAK KENTSEL TASARIM REHBERLERİ: SİLİFKE - TAŞUCU ÖRNEĞİ

SEVİL ESRA GÜDER

Kentsel tasarım, kullanıcıların yaşam ve mekan kalitelerini iyileştirme kapsamında vazgeçilmez bir disiplin olarak öne çıkmaktadır. Kentsel tasarım rehberleri ise kentsel mekan kalitesinin iyileştirilmesine yönelik bir araç olarak kullanılarak tasarımlar için bir çerçeve sunmaktadır. Kıyı alanları, geçmişte ve günümüzde mekansal, kültürel, ekonomik ve sosyal olarak kentlerin önemli bölgelerinden olmuştur. Bu bağlamda kıyı alanlarının tasarımı kentsel mekanın kalitesini arttırmada kilit rol üstlenmektedir.

Bu çalışmada, Silifke'nin Taşucu Mahallesi kıyı alanlarında kentsel mekan kalitesinin iyileştirilmesine yönelik bir kentsel tasarım rehberi önerisi sunulmaktadır. Taşucu kentsel tasarım rehberi önerisi, altı teorisyenin (Project for Public Spaces, Alan Jacobs ve Donald Appleyard, Jan Gehl, John Montgomery ve Kevin Lynch) ilkeleri doğrultusunda oluşturulan ve beş farklı başlık (aktivite, konfor ve imaj, form, anlam ve kimlik ve erişim) altında toplanan bir kalite çerçevesi bağlamında hazırlanmıştır.

Rehberin hedefleri arasında mevcut aktivitelerin güçlendirilerek kıyıda Taşucu'nun yerel kültürüne uygun yeni kullanımların önerilmesi, kullanıcıların ihtiyaçlarına yönelik kent mobilyalarının yerleştirilmesi, kıyıya yaya erişiminin güçlendirilmesi, kent simgelerinin öne çıkarılması, kent silüetinin korunması, yeni bina ve kent mobilyalarında iklime ve yerel kimliğe uygun malzeme kullanılması yer almaktadır.

Anahtar Sözcükler: Kentsel mekan kalitesi, kentsel tasarım, kentsel tasarım rehberi, tasarım kontrolleri, kıyı alanı, Taşucu-Silifke

University: İstanbul Kültür University
Institute: Institute of Graduate Studies
Department: Architecture
Programme: Architecture - Urban Design
Supervisor: Assist. Prof. Dr. Zeynep Ayşe GÖKŞİN
Degree Awarded and Date: MA – August 2019

ABSTRACT

URBAN DESIGN GUIDELINES AS A TOOL TO IMPROVE URBAN SPACE QUALITY IN WATERFRONT AREAS: THE CASE OF SİLİFKE - TAŞUCU

Sevil Esra GÜDER

Urban design stands out as an indispensable discipline in terms of improving the quality of life and urban space of the users. Urban design guidelines are used as a tool to improve the quality of urban space and provide a framework for future designs. The waterfront areas, have been important parts of the cities in terms of spatial, cultural, economic and social aspects. In this context, the design of waterfront areas plays a key role in improving the quality of urban space.

In this study, an urban design guide for improving the quality of urban space in the waterfront areas of Taşucu neighborhood- of Silifke is proposed. Taşucu urban design guide proposal has been prepared in the context of a quality framework which was developed based on the principles of six theorists (Project for Public Spaces, Alan Jacobs and Donald Appleyard, Jan Gehl, John Montgomery and Kevin Lynch) under five different headings (activity, comfort and image, form, sense and identity and access).

The objectives of the guide include strengthening the existing activities and proposing new uses suitable for the local culture of Taşucu waterfront, to placing necessary urban furniture for the needs of the users, strengthening pedestrian access to the waterfront, emphasizing the landmarks of the city, protecting the city skyline, using materials suitable for the climate and local identity in the new buildings and urban furniture.

Keywords: Urban space quality, urban design, urban design guidelines, waterfront area, Taşucu-Silifke.

ÖNSÖZ

Çalışmam boyunca gerçekleşen aksilikleri, sıkıntıları her zaman anlayışla karşılayan, tecrübelerini esirgemeyen ve bana büyük destek olan danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Ayşe Gökşin'e katkılarından dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Yüksek lisansım ve tezim süresince bana her daim yol gösteren, beni destekleyen Dr. Öğr. Üyesi Nazan Çağlar'a desteklerinden dolayı teşekkür ederim.

Aileme ve özellikle ağabeyim Onur Güder'e hayatta her konuda olduğu gibi tezimde de beni yalnız bırakmadıkları için sonsuz teşekkürler.

Bu süreçte dostluklarıyla hep yanımda olan sevgili arkadaşlarım; Sıla, Mine, Ayşe, Züleyha, Sezen, Eda, Doğa ve Ülker'e minnettarım. İyi ki varsınız.

Taşucu hakkındaki geniş kapsamlı tarihi bilgisiyle bana yardımcı olan anneannem Nadire Kaş'a ve kent hakkındaki bilgileriyle yardımcı olan kuzenim İlker ve dayım Mustafa Kaş'a teşekkürlerimi sunarım.

Alan çalışmamda bana çok yardımcı olan Ayhan Tuncal ve Ahmet Civelek'e çok teşekkürler.

Ağustos 2019

Sevil Esra GÜDER

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
ÇİZELGE LİSTESİ	viii
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı.....	1
1.2. Çalışmanın Yöntemi	2
1.3. Çalışmanın İçeriği.....	3
2. KENTSEL MEKÂN KALİTESİ- KENTSEL TASARIM İLİŞKİSİ	5
2.1. Kentsel Mekan Kalitesi Kavramı	5
2.2. Kentsel Tasarımda Mekan Kalitesine Yönelik İlkeler	6
2.3. Bölüm Sonucu: Kentsel Mekan Kalitesine Yönelik Bir Çerçeve.....	17
3. KENTSEL TASARIMIN KONTROLÜ: KENTSEL TASARIM REHBERLERİ	19
3.1. Kentsel Tasarım Kontrolleri.....	21
3.2. Kentsel Tasarım Rehberleri.....	22
3.2.1. Kentsel Tasarım Rehberi Türleri ve Özellikleri	23
3.2.2. Kentsel Tasarım Rehberi Uygulamaları	26
3.3. Kentsel Mekan Kalitesi-Kentsel Tasarım Rehberi İlişkisi	33
3.4. Bölüm Sonucu.....	35
4. KIYI ALANLARININ KULLANIMI VE TASARIMI	36
4.1. Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Tasarımının Tarihsel Bağlamı.....	36
4.2. Kıyı alanlarına Yönelik Tasarım Rehberi Örnekleri	41
4.2.1. San Francisco Kıyı Kullanımı Kentsel Tasarım Rehberi.....	41
4.2.2. Essex Southend-On-Sea Kentsel Tasarım Rehberleri	50
4.2.3. Toronto Merkezi Sahil Planı.....	56
4.2.4. Rize Kıyı Dolgu Alanı Kentsel Tasarım Projesi.....	61
4.3. Bölüm Sonucu.....	65
5. SİLİFKE-TAŞUCU KIYI ALANINA YÖNELİK BİR KENTSEL TASARIM REHBERİ	67
5.1. Çalışma Alanının Tanıtılması	67
5.2. Rehberin Ana Amaç ve Hedefleri.....	73
5.3. Tespit ve Öneriler	74

5.3.1.	Aktivite	74
5.3.2.	Konfor ve İmaj	82
5.3.3.	Form	88
5.3.4.	Anlam ve Kimlik	93
5.3.5.	Erişim	96
5.4.	Bölüm Sonucu	102
6.	SONUÇ	105
7.	KAYNAKLAR	107



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1. Gehl'e göre kentsel mekan kalitesinin üç türü ve aralarındaki ilişki.....	7
Şekil 2.2 Project for Public Space'e (PPS) ait Mekân Kalitesi Diyagramı.....	14
Şekil 3.1 Thomas W. Schurch (2007)'un Kentsel Tasarımı anlatan diyagramları. ...	20
Şekil 3.2 Essex Southend-on-Sea Tasarım Rehberi'nden yerel ölçekte kamusal alan çözümleri.....	28
Şekil 3.3. San Francisco'da Pier 7'den halka açık erişim ve balıkçı iskelesi.	29
Şekil 3.4. Colorado Kentsel Tasarım Standartları ve Rehberleri'nden Albion Sokağı'na öneri.	31
Şekil 4.1 Efes Kent Planı.	38
Şekil 4.2 Sanayileşme döneminde Hudson Nehri kıyısı.	38
Şekil 4.3 San Francisco Limanı'nın konumu.	41
Şekil 4.4. San Francisco Limanı'nın bölgeleri.....	41
Şekil 4.5. San Francisco Limanı Fisherman's Wharf bölgesi.....	42
Şekil 4.6. San Francisco Limanı Northeast Waterfront bölgesi.....	43
Şekil 4.7. San Francisco Limanı Ferry Building Area bölgesi.	44
Şekil 4.8. San Francisco Limanı Pier 70 bölgesi.	45
Şekil 4.9. San Francisco Tasarım Rehberi'nden bank şeması.	46
Şekil 4.10. San Francisco Limanı South Beach bölgesi.....	47
Şekil 4.11. San Francisco Limanı manzaralar diyagramı.	48
Şekil 4.12. San Francisco Limanı Mission Bay bölgesi.....	50
Şekil 4.13 Essex Southend-on-Sea'nin konumu.	50
Şekil 4.14. Google Maps Toronto konumu.	56
Şekil 4.15 Rize'nin konumu.....	61
Şekil 4.16 Rize.	62
Şekil 4.17 Rize Kıyı Dolgu Alanı Kentsel Tasarım Projesi.....	64
Şekil 5.1 Çevre illerden Taşucu'na ulaşım haritası.....	67
Şekil 5.2 Taşucu'nun konumu.	68
Şekil 5.3. Taşucu'ndan çalışma alanına erişim.	68
Şekil 5.4. Çalışma alanı.....	69
Şekil 5.5 Taşucu eski un fabrikası (1950-60'lı yıllar).....	70
Şekil 5.6 Taşucu eski iskele (1950-60'lı yıllar).	71
Şekil 5.7 Taşucu sahili.	72
Şekil 5.8. Taşucu kıyısındaki balıkçı tekneleri.	74
Şekil 5.9 Taşucu kıyı alanları arazi kullanım analizi (zemin kat).....	75
Şekil 5.10 Taşucu kıyı alanları arazi kullanım analizi (üst katlar).....	76
Şekil 5.11 Taşucu Marina'da tekne ve yat turları etkinlikleri.....	77
Şekil 5.12. Kıyıda yapılan etkinliklerden kabotaj bayramı şenlikleri kapsamında yağlı direk oyunu ve yüzme yarışması.....	77
Şekil 5.13. Taşucu kıyısında bulunan hediyelik eşya, takı ve yemek standları.	78
Şekil 5.14. Taşucu Marina ve sahil bölgesinde yürüyüş.....	78
Şekil 5.15. Taşucu sahili.	79
Şekil 5.16. Taşucu kıyısındaki kafeler.	79
Şekil 5.17. Taşucu kıyı alanları yaz ve kış dönemleri kullanımı.	80
Şekil 5.18. Marina'nın bittiği sahilin başladığı noktadaki tanımsız alan şeması.	80
Şekil 5.19. Silifke Belediyesi'nin Marina Bölgesi için hazırlamış olduğu aydınlatma projesi.....	81
Şekil 5.20. Taşucu sahilindeki bazı oturma elemanları.....	82

Şekil 5.21. Taşucu Marina bölgesinden oturma elemanları.....	82
Şekil 5.22 Taşucu kıyı alanları okunabilirlik/imaj (Lynch) analizi.	83
Şekil 5.23. Taşucu sahilindeki kumsal ve yürüyüş alanını ayıran duvar.	84
Şekil 5.24. Kıyıdağı görsel kirlilik yaratan kent mobilyaları ve peyzaj alanları.....	84
Şekil 5.25 Taşucu kıyısında bulunan terkedilmiş binalardan SEKA lojmanları, terkedilmiş otel inşaatı ve atıl haldeki bir bina (soldan sağa).	85
Şekil 5.26. Taşucu sahilindeki mevcut duş kabini.	85
Şekil 5.27 Örnek oturma elemanları.	86
Şekil 5.28 Kumsal ile sahil yürüyüş yolunu ayıran duvar için önerilen düzenleme. .	86
Şekil 5.29. Kıyı yapılaşmaları konumlandırmaları önerisi.	87
Şekil 5.30. Duş ve soyunma kabini ve ve umumi tuvalet örnekleri.....	87
Şekil 5.31. Aydınlatma elemanı örnekleri.....	88
Şekil 5.32 Taşucu kıyı alanları kat yüksekliği analizi.....	89
Şekil 5.33. Taşucu kıyısındaki geleneksel Akdeniz tipi ev örnekleri.	90
Şekil 5.34. Saat Kulesi'nin bulunduğu yapı adasının mevcut kullanımı.	91
Şekil 5.35. Kent simgelerinden Saat Kulesi ve ön kısmındaki otopark alanı.	91
Şekil 5.36. Klima dış cephe ünitelerini gizleme yöntemleri.	92
Şekil 5.37 Taşucu kıyısında önerilen kent meydanı.	93
Şekil 5.38 Taşucu kıyı alanındaki simgelerin konumları.....	94
Şekil 5.39. Çarşı bölgesindeki dış cephe kullanımı.	95
Şekil 5.40. Çarşı bölgesi cepheleri için tabela ve gölgelendirme örnekleri.	96
Şekil 5.41 Taşucu kıyı alanları yol-erişim analizi.....	98
Şekil 5.42 Taşucu çalışma alanı eğim analizi.	99
Şekil 5.43. Eğim analizi kesiti.	99
Şekil 5.44 Çarşı bölgesindeki yapı adasının yaya geçişlerinin düzenlenmesi önerisi.	100
Şekil 5.45 Çarşıdaki yapı adası için asansör önerisi.	101

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2.1 Montgomery'nin kentsel mekan kalitesi ilkeleri.	13
Tablo 2.2 Kentsel mekan kalitesine ilişkin ilkeler.	16
Tablo 2.3. Kentsel mekan kalitesine yönelik bir çerçeve.....	18
Tablo 5.1 Taşucu Kıyı Alanı Kentsel Tasarım Rehberi'nde yer alan sorunlar ve öneriler.	104



1. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Kentsel mekanlar o kentin kullanıcılarını yansıtan alanlardır. Bu mekanların kent kullanıcıların rahat edecekleri alanlar olmasını sağlamak, yaşam ve mekan kalitelerini yükseltmek, kentin karakterini, kimliğini ve kültürünü ifade edebilmesi adına önem kazanmaktadır.

Kentsel tasarım, kentlerin planlanması sürecinde kullanıcıların yaşam ve mekan kalitelerini iyileştirmek, kentsel mekan kalitesini yükseltmek kapsamında vazgeçilmez bir disiplin olarak öne çıkmaktadır.

Kentsel tasarım rehberleri, kenti tasarlarırken ortaya koyulacak projeler için bir çerçeve oluşturur. Bu konuda rehberler mekan kalitesini artırma ve katılım boyutunda kentsel tasarımın yönlendirici araçları olarak önem arz etmektedir.

Çalışmada kentsel tasarım rehberlerinin konu olarak seçilmesinin amacı ise, özellikle İngiltere ve Amerika'da çok yaygın olarak kullanılan bu kentsel yöntemin kentin en değerli bölgesi olan kıyı alanlarında kullanılması ve bu yöntemi kentsel mekan kalitesi ilkeleri çerçevesinde inceleyebilmektir.

Çalışmada İngiltere, ABD, Hong Kong ve Yeni Zelanda olmak üzere dört adet ülke ölçeğinde örnekler verilerek diğer ülkelerin kentsel tasarım sistemleri incelenmiş ve San Francisco, Essex Southend-on-Sea, Toronto ve Rize olmak üzere dört adet kent ölçeğinde kıyı bölgelerinden kentsel tasarım rehberi örnekleri incelenerek kıyı kentlerindeki kentsel tasarım rehberleri değerlendirilmiştir.

Bu çalışmada, Silifke-Taşucu mahallesinin kıyı bölgesinde, kentsel mekan kalitesini artırmaya yönelik bir kentsel tasarım rehberi önerisi verilmektedir. Bu bağlamda Taşucu'nda yerel karakter korunurken, kimlikli bir kent yaratmak ve yaşam kalitesini yükseltmek hedeflenmektedir.

Oluşturulacak olan tasarım rehberinin türü, tavsiye nitelikli ve tematik tasarım rehberlerinden olacaktır. Taşucu'nun kıyı alanlarında sorunları saptayıp çözüm önerileri geliştirmek üzere yönlendirici araçlar sunacaktır. Kıyının kentsel kalitesi yüksek ve kentle bütünleşmiş bir kıyı oluşturmak hedeflenmektedir.

Taşucu'nun kıyı alanında yapılacak olan bölgesel projeler için bir çerçeve niteliğinde olacak bu tasarım rehberi, kıyı bölgesinde geleceğe dair bir vizyon oluşturulmasında bir altlık olarak katkı sağlayabilir.

1.2. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmada literatür tarama ve alan araştırması yöntemi kullanılmıştır. Literatür taraması kapsamında kentsel mekan kalitesi, kentsel tasarım kontrolleri, kentsel tasarım rehberi, kıyı alanlarının kullanımı ve tasarımı konularında kitap, makale, konferans bildirileri ve tasarım rehberleri örnekleri incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde kentsel mekan kalitesi ve kentsel tasarım ilişkisi ele alınmaktadır. Kentsel mekan kalitesi kavramı, kentsel mekan kalitesi ve kentsel yaşam kalitesi ilişkisi incelenerek hangi boyutlarda ortaya çıktıklarından bahsedilmiştir. Kentsel tasarım alanında kentsel mekan kalitesi hakkında pek çok teorisyen farklı görüşler ortaya koymuştur. Bu çalışmada Project for Public Spaces (PPS), Alan Jacobs ve Donald Appleyard, Jan Gehl, John Montgomery ve Kevin Lynch'in görüşleri incelenmiş, beş farklı başlık altında bir kalite çerçevesi oluşturulmuştur. Bu oluşturulan yeni çerçeve ikinci bölümün sonuç kısmında Tablo 2.3'te özetlenmiştir.

Alan araştırması kapsamında, Silifke Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Taşucu'nun halihazır haritası, Silifke Belediyesi Stratejik Planı, 1/1000 Ölçekli Silifke Plan Uygulama Raporu, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Kum Mahallesi imar planları, 1/50.000 Ölçekli Göksu Deltası Çevre Düzeni Planı ve Mersin-Adana Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu elde edilmiş ve incelenmiştir.

Mersin Büyükşehir Belediyesi, Silifke Belediyesi Başkanlığı ve İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, Mersin Üniversitesi Şehir Bölge Planlama Bölümü, Mersin Mimarlar Odası, Silifke Mimarlar Odası Temsilciliği, SEKA Limanı İşletmeciliği ve Akkuyu Nükleer Santrali İşletmeciliği ile görüşülmüş ve bilgi alınmıştır.

SEKA Limanı, Taşucu Mahallesi Muhtarlığı, Silifke Ticaret ve Sanayi Odası, Silifke Belediyesi, Silifke Mimarlar Odası Temsilciliği, Mersin Mimarlar Odası, Mersin Büyükşehir Belediyesi, Silifke Müze Müdürlüğü, Göksu Vakfı, Atatürkçü Düşünce Derneği Silifke Şubesi gibi dernek, vakıf, kurum ve kuruluşların temsilcileri ve yerli

esnaf, emlakçı, müteahhit ve kent sakinleri ile yüzyüze görüşmeler ve telefon görüşmeleri yapılmıştır.

1.3. Çalışmanın İçeriği

Çalışma altı bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde çalışmanın giriş kısmıdır. Çalışmanın konusu ve önemi, çalışmanın amacı, kapsamı, yönemi ve içeriği açıklanmaktadır.

Yazarın memleketi Silifke olması ve alanı iyi tanması çalışma alanı olarak Taşucu'nu seçmede önemli bir kriter olmuştur. Taşucu'nda kentsel mekan kalitesini iyileştirmek adına, kentsel mekan kalitesi hakkında ilkeler ortaya koyan beş adet teorisyenin ilkelerinden yola çıkarak yeni bir çerçeve belirlenmiştir (Tablo 2.3).

Kentsel tasarım kontrolleri çalışmanın üçüncü bölümünde ele alınmaktadır. Tasarım kontrollerinin bileşenlerinden biri olan kentsel tasarım rehberlerinin tanımı, tarihi ve özellikleri anlatılmaktadır. Kentsel tasarım rehberlerinin günümüzde dünyadaki uygulama biçimleri İngiltere, ABD, Hong Kong ve Yeni Zelanda deneyimleri ile ele alınmıştır.

Çalışma alanı bir kıyı bölgesinde bulunduğu için dördüncü bölümde kıyı alanlarının kullanımı ve tasarımına değinilmektedir. Kıyı kavramının tanımı değerlendirilip, kıyı bölgelerinin tarihi gelişimi sanayi devrimi öncesi, sanayi devrimi sonrası ve sanayisizleşme dönemi boyunca ele alınmaktadır. San Francisco Kıyı Kullanımı Kentsel Tasarım Rehberi, Essex Southend-On-Sea Kentsel Tasarım Rehberleri ve Toronto Merkezi Sahil Planı ile dünyadan kıyı alanlarında yapılmış tasarım rehberleri ve Rize Kıyı Dolgu Alanları Kentsel Tasarım Projesi ile ülkemizde kıyı alanında uygulanan bir kentsel tasarım rehberi incelenmiştir.

Beşinci bölümde, Taşucu kıyı alanında kentsel mekan kalitesini iyileştirmeye yönelik bir kentsel tasarım rehberi önerisi sunulmaktadır. Öncelikle çalışma alanı olan Taşucu'nun genel ve tarihi özellikleri aktarılmaktadır. Sonrasında, kentsel tasarım rehberi önerisinin genel amaç ve hedefleri, analizleri ve önerileri şemalar, haritalar ve fotoğraflarla desteklenerek ortaya konmaktadır.

Altıncı bölüm çalışmanın sonuç kısmıdır. Çalışmanın bulguları ve önerilerin değerlendirmesi bu bölümde bulunmaktadır. Bu yapılan çalışmanın Silifke Belediyesi,

Silifke Kaymakamlığı ve Mersin Büyükşehir Belediyesi tarafından Taşucu'nda veya çevre kentlerde yapılacak kentsel tasarım rehberi ve kentsel mekan kalitesini iyileştirmeye yönelik çalışmalar için bir örnek oluşturabileceği düşünülmektedir.



2. KENTSEL MEKÂN KALİTESİ- KENTSEL TASARIM İLİŞKİSİ

Bu bölümde temel olarak kentsel mekan kalitesi ve kentsel tasarım ilişkisi ele alınmaktadır. İlk olarak kalite ve kentsel mekan kalitesi kavramları açıklanmakta, daha sonra farklı kentsel tasarım teorisyenlerinin kentsel mekan kalitesine ilişkin geliştirdikleri yaklaşımlar ortaya konmaktadır. Bölüm sonunda sözü edilen yaklaşımlara dayanarak kentsel mekan kalitesine yönelik bir çerçeve oluşturulmaktadır. Bu çerçeve 3.3'te kentsel tasarım rehberleri kentsel mekan kalitesi ilişkisinin ortaya konmasında, 4.2.'de örnek kentsel tasarım rehberlerinin incelenmesinde ve 5.2.'de kentsel tasarım rehberi önerisinin geliştirilmesinde kullanılmaktadır.

2.1. Kentsel Mekan Kalitesi Kavramı

Kalite, herhangi bir şeyin mükemmellik veya üstünlük yönleriyle bir nitelik belirlenmesinde anlatım olarak kullanılmaktadır. Kalite kişiden kişiye değişebilen, subjektif bir kavramdır (Uzgören & Erdönmez, 2017).

Kentte yaşayanların fiziksel ve sosyal açıdan memnuniyeti, kaliteli bir yaşam çevresi, kentsel kalite olarak ifade edilebilir. Kentsel kalite ve yaşam kalitesi birbirileri ile doğru orantılı olarak artıp azalan kavramlardır.

Yaşam kalitesi kavramı iki farklı boyuta sahiptir. Bunlardan birincisi; hava ve su kirliliği, konutun konfor şartları gibi bireylerin kendi içinde yaşadığı çevreye ait ve sağlık durumu, eğitim seviyesi gibi kendilerine ait özelliklerinden oluşmaktadır. Psikolojik ve hem de çevresel etmenler ise yaşam kalitesi kavramının ikinci boyutunu oluşturmaktadır (Orhan, 2015).

Kentsel mekanlarda kullanıcıların psikolojik olarak ihtiyaç duyduğu özelliklerden birisi görsel ve işlevsel olarak çeşitliliktir. Dış mekanda yaşanan çeşitlilik, ilginçlik ve hızlı değişimler yayaaların ilgisini çekmektedir. Dış mekan yaşantısına canlılık getirmesi adına, kentsel mekanları sınırlayan yapılara günün çeşitli saatlerinde işlevler kazandırılmalıdır. Meydanlardan yürüyüp geçilmemesi için çeşitli aktiviteler düzenlenmesi buna bir örnek olarak verilebilir (Uzgören & Erdönmez, 2017).

2.2. Kentsel Tasarımda Mekan Kalitesine Yönelik İlkeler

Kentsel mekanlarda kalitenin iyileştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar özellikle son yıllarda kentsel tasarımın da önem kazanmasına paralel olarak önem kazanmıştır. Bu bağlamda, kentsel mekan kalitesi hakkında bir çok uzman da kendi çerçevelerine göre ilkeler belirlemiştir.

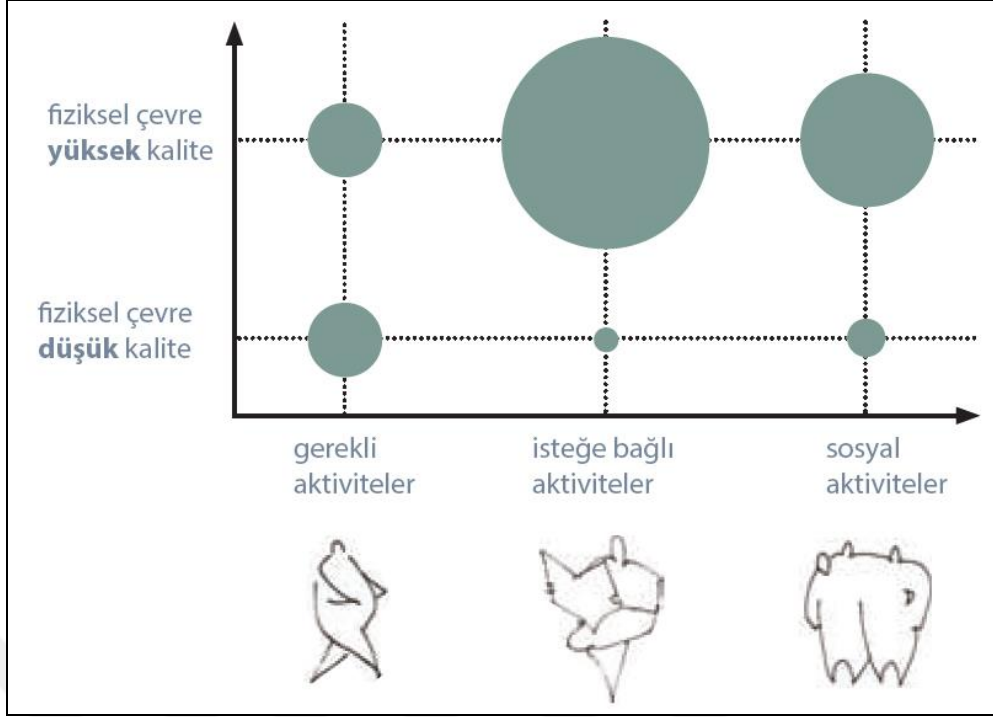
Bu çalışmada beş teorisyenin kentsel mekan kalitesine ilişkin ilkeleri incelenecektir (Tablo 2.1). Jan Gehl (1971), Kevin Lynch (1984), Alan Jacobs ve Donald Appleyard (1987), John Montgomery (1998) ve PPS (2007)'in belirlemiş olduğu kentsel mekan kalitesine ilişkin ilkelerden yola çıkarak yeni bir çerçeve oluşturulacak ve kentsel tasarım rehberi bu çerçeve doğrultusunda ele alınacaktır.

Jan Gehl kamusal açık alanda insanların gerçekleştirdiği aktiviteleri üç başlıkta incelenmektedir. Bunlar; *gerekli aktiviteler*, *isteğe bağlı aktiviteler* ve *sosyal aktivitelerdir* (Gehl, 1971).

Gerekli aktiviteler, günlük gereklilikleri kapsayan aktivitelerdir. Okula ya da işe gitmek, alışveriş yapmak, otobüs ya da bir kişiyi beklemek, günlük işleri yürütmek, posta dağıtmak gibi aktörlerin katılım için zorunlu tutulduğu aktivitelerdir. Genel olarak, günlük işler bu gruba aittir. Bu aktivite türü, genellikle yürüyüşle ilgilidir ya da insanların hareket halinde olduğu bir durumu kapsamaktadır.

Bu gruptaki faaliyetler gereklilik içerdiği için, fiziksel çevre koşullarından çok fazla etkilenmemektedir. Her koşulda, dış ortamdan bağımsız yılın her günü gerçekleştirilebilecek aktivitelerdir.

İsteğe bağlı aktiviteler, yalnızca dış koşullar (hava ve yer) uygun olduğunda gerçekleşen aktivitelerdir. Temiz hava solumak için yürüyüş yapmak, hayatın tadını çıkarmak veya oturmak ve güneşlenmek gibi aktiviteler bu gruptadır. Bu aktiviteler özellikle dış fiziksel koşullara bağlıdır.



Şekil 2.1. Gehl'e göre kentsel mekan kalitesinin üç türü ve aralarındaki ilişki¹.

En çekici ve popüler kent aktivitelerinin büyük çoğunluğu, kentsel mekan kalitesinin de iyi olması ön şartıyla, isteğe bağlı aktiviteler grubuna aittir (Şekil 2.1.) (Gehl, 2010).

Sosyal aktiviteler, kamusal alanlarda başka insanların bulunmasının zorunlu olduğu durumları içeren aktivitelerdir. Oyun oynayan çocuklar, selamlaşan insanlar, çeşitli toplumsal aktiviteler, pasif temaslar, karşılıklı konuşmalar içeren, başka insanlarla iletişim kurmayı, görmeyi ve duymayı içeren aktivitelerdir. Bu aktivite grubunda spontanlık ve tahmin edilmezlik anahtar kelimedir. Sosyal aktiviteler ayrıca sonuç aktiviteleri de denilmektedir. Çünkü çoğunlukla diğer aktivite kategorilerinin sonuçları sosyal aktivitelerle bağlanarak gelişmektedir.

Sokak partileri, toplantılar, geçit törenleri gibi büyük gösteriler içeren aktiviteleri görme ve duyma en büyük sosyal iletişim kategorisidir. Aynı zamanda bu kentsel planlamadan doğrudan etkilenebilecek bir temas şeklidir. Bu tarz pasif temaslar ve imajlar arka planda yaşanan etkileşimler konusunda bir başlangıç sağlayacaktır. İnsanlar etrafındaki kişileri izleyerek, dinleyerek ve deneyimleyerek etrafındaki insanlar ve toplum hakkında bilgi sahibi olabileceklerdir (Gehl, 2010).

¹ Jan Gehl, *Cities for People*. (Washington: Island Press, 2010).

Gehl, kentsel mekan kalitesinin kentsel mekanda gerçekleşen bu üç tip aktivite ile arasında sıkı bir ilişki bulunduğunu ortaya koymaktadır. Kentsel mekan kalitesi düşük olan alanlarda yalnızca gerekli aktiviteler gerçekleştirilmektedir. Çünkü gerekli aktiviteler fiziksel çevre koşullarından pek etkilenmemektedir. İsteğe bağlı aktiviteler ve sosyal aktivitelerin kentsel mekan kalitesi yüksek olan alanlarda gerçekleştiği tespit edilmiştir. Başarılı kentsel mekanlar çok sayıda isteğe bağlı ve sosyal aktivitelerin gerçekleştiği alanlardır (Gehl, 1971).

Kevin Lynch'e göre açık kamusal alanlarda kalite ilkeleri altı başlıkta incelenmektedir. Bunlar; *canlılık, anlam, uyum, erişim, kontrol, verim & adalet* şeklindedir. (Lynch, 1984)

Canlılık başlığı altında gruplanan bir dizi performans boyutu bulunmaktadır. Bunlardan yaşatma boyutu su, hava, yiyecek, enerji ve atık verimin yeterliliğini kapsamaktadır. Güvenlik boyutu, çevresel zehirlerin, hastalıkların veya tehlikelerin olmamasını içermektedir. Uyum, çevre ile iç sıcaklık, vücut ritmi, duyuşal girdi ve vücut fonksiyonu arasındaki insan gereksinimleri arasındaki uyum derecesini incelemektedir. Diğer canlılar için, çevrenin insan için ekonomik açıdan yararlı olan türlerin sağlık ve genetik çeşitliliğini ne kadar iyi sağladığı ve tüm ekolojik toplumun günümüzdeki ve gelecekteki istikrarı da bir diğer performans boyutudur.

Anlam, mekansal forma ve kaliteye, aynı zamanda gözlemcinin kültürüne, mizacına, statüsüne, deneyimine ve mevcut amacına da bağlıdır. Dolayısıyla, belirli bir yerin hissi, farklı kişilerin gözlemleyebildiği gibi, farklı yerlere göre belirli bir kişinin form algılayabilme kabiliyetine göre de değişmektedir. Yine de, aynı yerin farklı insanlar tarafından tecrübe edilmesinde bazı önemli ve temel sorunlar vardır. Bu algının ve bilişin ortak biyolojik temelinden, gerçek dünyanın belli ortak deneyimlerinden (yerçekimi, atalet, barınak, ateş ve keskinlik, bir kaç isim) ve bu bireyler arasında bulunabilecek ortak kültürel normlardan kaynaklanmaktadır.

Bir mekanın *uyumu*, mekânsal ve zamansal örüntüsünün, sakinlerinin geleneksel davranışlarına ne kadar uyduğunu gösterir. Uyum terimi, rahatlık, memnuniyet ve verimlilik gibi kelimelerle ilişkilidir. Uyum boyutunda, başarılı ve kaliteli bir kamusal mekan oluşturmak için gerekli olan bütün niteliklerin miktarı ve dengesi önem kazanmaktadır.

Erişim, kentlerin en önemli özelliklerinden biridir. Ulaşım ve iletişim, bir çok teorisyen tarafından kentsel alanların temel özelliği olarak görülmüştür.

Erişim kentsel mekanların temel avantajlarından biri olmuştur. Ulaşım ve dağıtım, yerleşim kalitesi için temel bir göstergedir. Erişim verilen bireylerin ve araçların çeşitliliği, nüfusun farklı gruplarına erişimin çeşitliliği ve erişim sistemlerinin kontrolü erişimin üç önemli alt boyutu olmuştur. Erişimin bir diğer ana yolu sosyal kontrolün uygulanması ile olmaktadır. Erişim eğer bireyin kontrolü altındaysa keskin değişiklikler olması çok istenilen özellikler arasında olabilmektedir.

Lynch'e göre kent mekanının *kontrolü* mekan kalitesinin önemli ilkelerinden bir tanesidir. Mekansal kontrollerin psikolojik bazı sonuçları bulunmaktadır. Bunlar arasında kaygı durumları, memnuniyet, gurur veya teslim olma bulunmaktadır. İnsanlar kullandıkları mekan üzerinde kontrol sahibi olmak içgüdüleri beslemektedirler. Örneğin; bireyler sosyal statüsünü mekansal baskınlıkla ifade eder. Eski çağlardan bu yana savaşın temel nedeni hep mekansal baskınlığın üstün gelmesi amacıyla mekan mücadelesi üzerine olmuştur.

Mekansal kontrollerin bir çok güçlü psikolojik sonuçları vardır. Lynch, kentsel mekanın kontrolü altında beş adet mekansal hak belirlemiştir. Birinci mekansal hak, bir yerde bulunma hakkıdır. Normal şartlarda bir bireyin bir kamu kaldırımında bulunma hakkı vardır, fakat başkalarını da bundan uzak tutamaz. İkinci mekansal hak, kullanım ve işlem yapma, bir yerde serbestçe davranma veya kamu mallarını kendine mal etmeden kullanma hakkıdır. Üçüncü hak, ödenektir. Kamu kaynaklarını birey kendisi alabilir, kullanabilir fakat, başkalarının kullanmasını önleyemez. Dördüncü hak, değişiklik hakkıdır. Birey uygun görülen kamusal mekanı değiştirme hakkına sahiptir, fakat bunu kamunun onayını almadan yapma hakkına sahip değildir. Beşinci hak ise, konumlandırma hakkıdır. Kişi istediği kişiye haklarını aktarabilir.

Verimlilik, dengeleme kriteridir. Bazı performansların başarı seviyesini diğer bazı kayıplarla ilişkilendirip bir dengeleme kriteri oluşturmakla ilgilidir. Yerleşim yerlerinin verimliliği, harcanan ve elde edilen değerlerin karşılaştırılmasıyla ölçülebilir (Lynch, 1984).

Alan Jacobs ve Donald Appleyard Towards an Urban Design Manifesto (1987) adlı makalelerinde bir kentsel mekanın kalitesini belirleyen ilkeleri; *yaşanılabilirlik, kimlik*

ve kontrol, fırsat, hayalgücü, eğlenceye erişim, orijinallik ve anlam, toplum ve halk hayatı, kentsel kendine yeterlilik ve herkes için bir ortam olarak sıralamaktadır (Jacobs & Appleyard, 1987).

Yaşanabilirlik ilkesine göre kentler herkesin rahat yaşayabileceği alanlar olmalıdır. İnsanlar doğaları gereği mahremiyete sahip olacakları bir ortamda uyumak, yemek yemek, rahatlamak gibi doğal ihtiyaçlarını karşılayacakları bir tür sığınağa ihtiyaç duymaktadırlar. Bu ortamların da sıkıntılı, aşırı kalabalık, gürültü, tehlike, hava kirliliği, pislik, çöp gibi etmenlerden uzak saldırılardan yoksun ve iyi yönetilen bir ortamda olması yaşanabilirlik ölçütünü yükseltmek kapsamında önemlidir.

Kimlik ve kontrol ilkesine göre insanlar, bireysel veya toplu olarak, yaşadıkları çevrenin kendilerine ait olduklarını hissetmeleridirler. Kentsel çevre, insanları kendilerini ifade etmeye insanların dahil olmalarına karar vermeleri için teşvik eden bir ortam olmalıdır. Herkesin ortak tartışmaya katkıda bulunabileceği bir seminer gibi, kentsel ortam da katılımı teşvik etmelidir. Kentsel çevrenin kimliğini bireylerin kendileri yansıtırken, kontrolün kendi ellerinde olduklarını algılamaları ve bu doğrultuda hareket edecekleri ortamlar oluşturulması kentsel kalite kapsamında önem kazanmaktadır.

Fırsat, hayalgücü, eğlenceye erişim ilkesinde, insanlar kenti geleneksel kalıplardan kopabilecekleri, deneyimlerini genişletebilecekleri, yeni insanlarla tanışabilecekleri, başka bakış açıları keşfedebilecekleri, eğlenebilecekleri bir yer olarak bulmalıdırlar. İşlevsel düzeyde ise, alternatif konut ve iş seçenekleri, kenti aydınlatan kültürel deneyimler de kentte bulunmalıdır.

Orijinallik ve anlam, insanların kendi şehirlerinin temel düzenini, kamu işlevlerini ve kurumlarını anlamaları ve fırsatlardan haberdar olmalarını anlatan bir ilkedir. Orijinal bir kent mekanların kökenerinin açık olduğu şehirdir. Bu bağlamda, kentsel çevrenin önemli anlamları ortaya çıkarılmalı, sadece tek bir grup tarafından yönetilmemeli ve kamusal açıdan önemli yerler gizlenmemelidir. Şehir, toplumun manevi değerlerini sembolize etmeli ve vatandaşlarını kendileri için bilinçlendirmelidir.

Toplum ve halk hayatı, şehirlerin vatandaşlarının topluma ve toplum yaşamına katılımını teşvik etmeyi savunmaktadır. Şehrin yapısı, sadece kurumları aracılığıyla değil, kamusal alanlarda doğrudan ve sembolik olarak kamusal yaşamı davet ve teşvik

etmelidir. Kamusal alanlar, toplumun tüm üyelerine açık olmalı ve farklı türden insanların buluştuğu bir mekan haline gelmelidir.

Kentsel kendine yeterlilik ilkesine göre bir kentin enerji kullanımı konusunda kendini sürdürebilir olması gerekmektedir. Enerji ve diğer kıt kaynakları kullanma konusunda diğer kentlere bağımlı olmadan hayatını sürdürebilmek kentsel kendine yeterliliklerdir. Özellikle oluşturulan enerji yolları bölgeler ve ülkeler arasındaki bağımlılığı azaltmakla kalmayacak, aynı zamanda daha güçlü bir yerel ve bölgesel kimlik, orijinallik ve anlam duygusu oluşturulmasına yardımcı olacaktır.

Herkes için bir ortam ilkesinde, başarılı ve kaliteli bir kentsel mekanın herkes tarafından kullanılabilir ve erişilebilir olması hedeflenmektedir. Her vatandaş, minimum düzeyde çevresel geçerliliğe ve minimum düzeyde kimlik, kontrol ve fırsat hakkına sahiptir. Başarılı ve kaliteli bir kentsel mekanda bireylerin statü, kültür düzeyi, dil, din, ırk vb ayırt edilmeden her profile uygun kullanımlar oluşturulmalıdır (Jacobs & Appleyard, 1987).

John Montgomery ise, kentsel mekanda kaliteyi üç başlıkta incelemektedir. Bunlar; *aktivite, imaj ve formdur* (Montgomery, 1998).

Aktivite, canlılık ve çeşitlilik olarak iki ayrı ama ilişkili kavramın ürününden oluşmaktadır. Canlılık, başarılı kentsel alanları diğerlerinden ayıran bir kavramdır. Başarılı mekanlar kendi nabızları, ritimleri ve yaşam gücüne sahip olan alanlar olmuşlardır. Hareket kavramına göre, buluşma ve yer değiştirmelerin mümkün olduğu, aktif kamusal alanları içeren bir kent başarılı kamusal alanlara sahip demektir.

Başarılı kamusal alanların daha aktif mekanlar içerdiği söylenebilir. Kamusal alanlar, kamusal sosyal yaşam için bir ön koşul olsa da insanlara kamusal rollerinin yanı sıra mahremiyet de sunmaktadır. Bununla birlikte kamusal alanlarda çok farklı işlev ve içeriklerde aktiviteler yapılabilmektedir.

Her mekanın bir kimliği ve *imajı* vardır. Kimlik nesnel bir kavram olsa da, imaj bu kimliğin bir yerin nasıl algılandığı ile birleşimidir. Bireyler için, bir yerin imajı o yer hakkındaki duygu ve izlenimleridir. Bu duygular, yerle ilgili alınan ve toplanan bilgilerin filtrelenmesinden gelmektedir. Bu filtreleme bireylerin değerlerine, inançlarına ve fikirlerine, ayrıca daha geniş kültürel değerlerine dayanmaktadır.

Mekan imgelerinin biliş birleşmelerinden ve algılarından, ayrıca bireysel grup ve kültürel kişilik yapılarından veya anlamlarından yaratıldığı anlamına gelmektedir.

Bir bireyin bir kent hakkındaki bilgisi, kentsel çevrenin imgelenebilirliğinin bir fonksiyonu ve çevre bileşenlerinin birey üzerinde bıraktığı etki kadardır. Buna karşılık yollar, sınırlar, bölgeler, odaklar, nirengiler olarak tanımlanan kentin farklı unsurlarından tutarlı ve tanımlanabilir bir düzende hayal edilebilirlik ve okunabilirliğinden de etkilenmektedir. Bu unsurlar hakkında bilgi toplayarak, birey hem şehir imajını hem de referans çerçevesini yaratmaktadır.

İmaj ile ilgili üç kavram daha ortaya çıkmaktadır: psikolojik erişim (psychological access), alıcılık (receptivity) ve anlayışlılık (knowledgeability). Zaman içerisinde başarılı mekanlar, kullanıcıları ile bir kimlik duygusu oluşturmaya başlar. Bu da çoğu zaman bir yere ait olma, ilgili hissetmek ve aktif bir parçası olma hissi ile sonuçlanır. Bu psikolojik erişimin bir sonucudur. Alıcılık, başarılı mekanlarda hem mekana hem insanlara hem de ziyaretçilere saygı duyulmasını, yerel sahiplenme duygusunda yabancıların toleransına izin verilmesini sağlamaktır. Anlayışlılık, başarılı kamusal alanlarda insanların gönüllü olarak bir takım etkinliklere katılmalarıdır. Bu etkinlikler ağızdan, broşürlerden, panolardan veya posterlerden de aktarılabilir veya resmi pazarlama kampanyaları ile de desteklenebilmektedir. Ancak, kilit nokta ortak bir amaç uğruna yönelik faaliyeti teşvik etmektir.

Form, ilkesi için Montgomery, Lynch (1981)'in çalışmalarından yola çıkarak kentsel tasarımda yaratılmak istenen bir “yer” duygusundan yola çıkmıştır. Lynch için canlı bir kent, “sakinlerinin ihtiyaçlarını güvenli bir ortamda karşılayan ve maksimum faaliyet alanı sağlayan” kenttir. Makul bir kent ise, “sakinlerinin kentin biçimini ve işlevini, okunaklılığını algılayabilmesi ve anlayabilmesi” için düzenlenmiştir diye belirtmiştir.

Erişilebilir bir kent, “her yaştan ve her kökenden insanın ihtiyaç duydukları faaliyetleri, kaynakları, hizmetleri ve bilgileri edinmelerini sağlar. İyi kontrolü olan bir kent, vatandaşların çalıştıkları ve yaşadıkları alanların yönetiminde söz sahibi olacağı şekilde düzenlenmiştir” şeklinde değerlendirmiştir.

Montgomery kentleşmeyi sağlamak için ilkeleri Tablo 2.1.'deki gibi özetlemiştir:

Aktivite	İlke 1: Yaya akışı ve canlılık oluşturma.
	İlke 2: İnsanları çeken ortamların yaratılması.
	İlke 3: Birincil ve ikincil kullanım çeşitliliğinin elde edilmesi.
	İlke 4: Nüfus yoğunluğunun geliştirilmesi.
	İlke 5: Esnek çalışma saatleri ve akşam ekonomisine teşvik.
	İlke 6: Sokak hayatına teşvik.
	İlke 7: Kullanışlı yapı adalarının olduğu alanda ekonominin büyümesi.
İmaj	İlke 8: Okunabilirlik.
	İlke 9: İmgelenebilirlik.
	İlke 10: Sembolizm ve hafıza.
	İlke 11: Psikolojik erişim (Psychological Access).
	İlke 12: Alıcılık (Receptivity).
	İlke 13: Anlayışlılık (Knowledgeability).
Form	İlke 14: Gelişim yoğunluğuna ulaşmak.
	İlke 15: Karma kullanım için imar.
	İlke 16: Kullanışlı yapı adası yaratmak.
	İlke 17: Yapılanmış stokun uyarlanabilirliği.
	İlke 18: Ölçek.
	İlke 19: Şehir blokları ve geçirgenlik.
	İlke 20: Sokaklar: temas, görünürlük ve yatay yapı adası.
	İlke 21: Kamusal alan.
	İlke 22: Hareket.
	İlke 23: Yeşil alan ve su alanı.
	İlke 24: Yer işaretleri, görsel uyarma ve detaylara dikkat.
	İlke 25: Resim olarak mimari tarz.

Tablo 2.1 Montgomery'nin kentsel mekan kalitesi ilkeleri².

² John Montgomery, Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design, *Journal of Urban Design* (1998): 93-116.

ölçüde oturma alanlarının ve donatılarının eksikliği ile olumsuz yönde etkilenmektedir. Oturmak için yer seçimi alternatifleri oluşturulabilen alanlar insanların ilk tercih edeceği konforlu alanlar olmuştur.

Erişim ve Bağlantılar ilkesinde bir mekanın çevre ile olan tüm bağlantıları o mekanın erişilebilirliğini belirlemektedir. Özellikle kamusal alanların girişleri mekanların erişilebilir hale getirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Örneğin, büyük bir kamusal alanın giriş çıkışı, içerisinde gezinmesi, orada olup bitenlerin uzaktan ve yakından görülebilecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Cadde boyunca uzanan bir dizi dükkan, genellikle sağır bir duvardan veya boş bir mekandan daha çok tercih edilmektedir. Erişilebilir alanlar yürüme mesafesinde bulunan ve toplu taşıma araçlarıyla kolaylıkla ulaşılabilen mekanlardır.

Kullanım ve Aktiviteler, kaliteli ve başarılı bir kamusal açık alanın en temel yapı taşlarındandır. İnsanların bir mekanda yapacak bir aktiviteye sahip olması insanların oraya gitmesi için bir sebep verir. Özenle seçilmiş aktiviteler, mekanı çeşitli insanların günün farklı zaman dilimlerinde kullanmasını sağlamaktadır. Örneğin, bir oyun alanı küçük çocukların, basketbol sahaları okul çıkışı zamanı büyük çocukların, akşamları mekanda yapılan konser gibi etkinlikler ise herkesin mekanı kullanmasını sağlayacaktır.

Sosyallik, bir mekanın elde edebileceği en önemli ve en zor olan özelliktir. İnsanların arkadaşlarıyla buluşması, komşularını selamlaması ve yabancılarla etkileşimde rahat hissetmesi o mekanda sosyalleşme ölçütünde doğru adımlar atıldığını göstermektedir (PPS, 2007).

Bu doğrultuda kentsel mekan kalitesine yönelik beş farklı teorisyenin ilkeleri Tablo 2.2'de özetlenmiştir:

GEHL (1971)	<ul style="list-style-type: none"> • Gerekli Aktiviteler • İsteğe Bağlı Aktiviteler • Sosyal Aktiviteler
LYNCH (1984)	<ul style="list-style-type: none"> • Canlılık • Anlam • Uyum • Erişim • Kontrol • Verimlilik
JACOBS & APPELYARD (1987)	<ul style="list-style-type: none"> • Yaşanılabilirlik • Kimlik ve Kontrol • Fırsat, Hayalgücü ve Eğlenceye Erişim • Orijinallik ve Anlam • Toplum ve Halk Hayatı • Kentsel Kendine Yeterlilik • Herkes İçin Bir Ortam
MONTGOMERY (1998)	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivite • İmaj • Form
PPS (2007)	<ul style="list-style-type: none"> • Konfor ve İmaj • Erişim ve Bağlantılar • Kullanım ve Aktiviteler • Sosyallik

Tablo 2.2 Kentsel mekan kalitesine ilişkin ilkeler.

2.3. Bölüm Sonucu: Kentsel Mekan Kalitesine Yönelik Bir Çerçeve

Kalite insanların her konuda ulaşmaya çalıştığı üst ölçekte bir standart olmuştur. Kentsel mekanda kalitenin sağlanması ise doğru kentsel tasarımla mümkündür. Kentsel tasarım alanında PPS (2007), Jacobs ve Appleyard (1987), Gehl (2011), Montgomery (1998) ve Lynch'in (1984) kentsel mekan kalitesine ilişkin ilkelerinin analizi sonucunda kentsel mekan kalitesine yönelik beş başlıkla şekillenen bir çerçeve oluşturulmuştur. Bu beş başlık; aktivite, konfor ve imaj, form, anlam ve kimlik ve erişimdir.

Bir mekanın aktif olması o mekanın kaliteli olması için gereken anahtar özelliklerindedir. Yaya akışı ve canlılık oluşturma, insanları çeken, etkileşimli, sosyal mekanların yaratılması, sokak hayatına teşvik, güvenli ve yaz/kış kullanım sağlayabilen bir kent yaratma aktivite çerçevesinde dikkat edilecek özelliklerindedir.

Rahat, davetkar, konforlu, güvenli, temiz ve oturulacak yerlerin olduğu bir mekan büyük oranda başarılıdır. Kentsel çevrenin imgelenebilirliğinin sağlanması, mekanda aidiyet ve güven duygusu yaratma, kent donatılarını kullanıcıların rahatı doğrultusunda kullanma, elverişli/uygun mekanlar oluşturma, kentsel altyapı sistemlerinin uygun bir şekilde düzenlenmesi konfor ve imaj boyutunda ele alınacak faktörlerindedir.

Bir kentin okunaklılığının, işlevinin ve biçiminin net bir şekilde algılanabilmesi kaliteli bir kent formu olmasına bağlıdır. Karma kullanımların planlanması, yapı stoğunun uyarlanabilirliği, insan ölçeğinde form yaratma, yapı adalarının geçirgenliğinin sağlanması ise, form çerçevesinde değerlendirilecektir.

Kent kimliği, bir kenti diğer kentlerden ayıran özelliklerin bütünüdür. Kent kimliğinin belirginleştirilmesi, yerel kültürün korunması, kent algısının güçlendirilmesi, kent bütünlüğünü sağlama anlam ve kimlik doğrultusunda ele alınacak özelliklerindedir.

Başarılı bir mekan yaratmada en kilit özelliklerden biri de erişim açısından uygun bir alan oluşturmaktır. Bağlantılı, sürekli ve yürünebilir mesafede ulaşım sağlama, herkes için tasarım kriterlerinin gözetilmesi, tüm ulaşım biçimleri için tanımlı alanlar

oluşturma, topoğrafyaya uygun ulaşım ağı yaratma ise, erişim çerçevesinde dikkat edilecek özelliklerdendir.

Bu doğrultuda belirlenen çerçeve Tablo 2.3.'te özetlenmiştir:

Aktivite	Yaya akışı ve canlılık oluşturma.
	İnsanları çeken, etkileşimli, sosyal mekanların yaratılması.
	Sokak hayatına teşvik.
	Güvenli ve yaz/kış kullanım sağlayabilen bir kent yaratma.
Konfor ve İmaj	Kentsel çevrenin imgelenebilirliğinin sağlanması.
	Mekanda aidiyet ve güven duygusu yaratma.
	Kent donatılarını kullanıcıların rahatı doğrultusunda kullanma.
	Elverişli/uygun mekanlar oluşturma.
	Kentsel altyapı sistemlerinin uygun bir şekilde düzenlenmesi.
Form	Karma kullanımların planlanması.
	Yapı stoğunun uyarlanabilirliği.
	İnsan ölçeğinde form yaratma.
	Yapı adalarının geçirgenliğinin sağlanması.
Anlam ve Kimlik	Kent kimliğinin belirginleştirilmesi.
	Yerel kùltürün korunması.
	Kent algısının güçlendirilmesi.
	Kent bütünlüğünü sağlama.
Erişim	Bağlantılı, sürekli ve yürünebilir mesafede ulaşım sağlama.
	Herkes için tasarım kriterlerinin gözetilmesi.
	Tüm ulaşım biçimleri için tanımlı alanlar oluşturma.
	Topoğrafyaya uygun ulaşım ağı yaratma.

Tablo 2.3. Kentsel mekan kalitesine yönelik bir çerçeve.

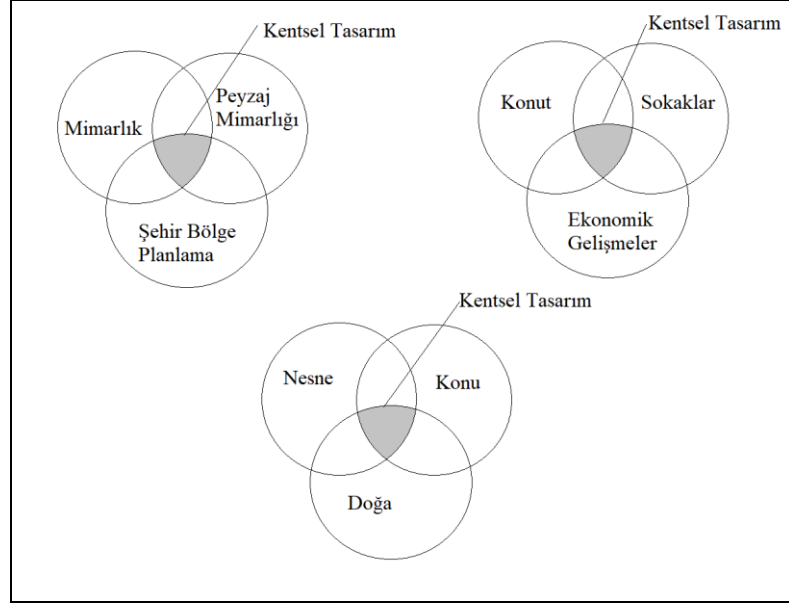
3. KENTSEL TASARIMIN KONTROLÜ: KENTSEL TASARIM REHBERLERİ

Kentler, toplumların ve bireylerin bir araya geldiği, sosyalleştiği; her türlü sosyal ve kültürel sınıftan, farklı etnik gruplardan insanları buluşturan, toplumun aynası mekânlardır (Erdönmez & Akı, 2005). Bu noktada kentsel tasarım, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik bağlamda toplumun refahını sağlamak için önemli bir yer tutar.

Kent tasarımı, yerleşim, yerleşim yerleri ve bunların önemli kısımlarının kullanımı, yönetimi ve şekli için olanaklar yaratma sanatıdır. Zaman ve mekandaki kalıpları değiştirip, bu kalıpların günlük insan deneyimini denetlemektedir. Yalnızca büyük objeler için olmamakla beraber, koltuk ve ağaçlar ve ön verandalarda oturmak gibi küçük objeler için de politikalar uygulanmaktadır. Anlatılan bu özellikler yerleşimin performansını etkilemektedir. Kent tasarımı, nesnelere, insan faaliyetleriyle, yönetim kurumlarıyla ve değişim süreçleriyle ilgilenmektedir (Lynch, 1984).

Basitçe tanımlandığında, kentsel tasarım, mimari formun ve bir topluluk bağlamında açık alanın bileşimidir. Bir kentin mimarisinin unsurları binaları, kentsel peyzajı ve hizmet altyapısı biçim, yapı ve iç mekan gibi bir binanın unsurlarıdır. Kamuya ait veya özel mülkiyette olsun, kentsel tasarım tüm vatandaşların zevk alabileceği ve kendileri olarak tanımlayabileceği bir topluluğun mimarisini içermektedir. Mimari gibi, kentsel tasarım da işlevsellik, ekonomi ve verimlilik ile estetik ve kültürel nitelikleri yansıtmaktadır (Lai, 1988).

Kentsel tasarım; mimarlık, peyzaj mimarlığı ve şehir bölge planlama mesleklerinin kesişiminde bulunan bir disiplindir. Aynı zamanda konut, cadde ve ekonomik gelişmelerin kesiştiği noktada da bulunmaktadır. Nesne, konu ve doğanın birleştiği alanda da kentsel tasarım bulunmaktadır (Şekil 3.1) (Schurch, 2007).



Şekil 3.1 Thomas W. Schurch (2007)'un Kentsel Tasarımı anlatan diyagramları⁴.

Kentsel tasarım kentte bulunan kamusal alanların tasarımıdır. Kent ölçeğine göre değerlendirilen düzenleme ve uygulama biçimidir.

Kentsel tasarım, mimari eserler, kamusal mekânlar, kimlikli mahalleler, yeşil alanlar, nirengiler, odaklar ve insan ölçeğinde kent mobilyalarını içeren bir mekânı oluşturma sanatıdır. Bu süreçte mekânları tüm ayrıntılarıyla kurgulamayı ve bir bütün oluşturmayı hedefler (Konuk, et al., 2016).

Çok boyutlu, çok ölçekli yapı gruplarına biçim vermek amacıyla bir “yer yaratma (place-making)”, tanımsız bir mekâna yer anlamı kazandırma eylemi boyunca geçen süreç ise, kentsel tasarım olarak adlandırılır. Bu süreç genellikle kent planlama, peyzaj mimarlığı ve mimarlık arakesitinde şekillenmektedir. Kentsel tasarımın temelde en büyük rolü, kentsel mekânları daha işlevsel, yaşanabilir, çağa uygun, kullanışlı ve çekici kılmaktır (Çöteli, 2017).

Kent tasarımcıları ise, yapılanmış çevreyi yaratacak bir yönlendirici oluşturur, yapıları yapmaz. Güncel kentsel tasarım sorunsalına çözüm, bu yönlendiriciyi oluşturmakla olacaktır. Başarılı ya da başarısız olarak değerlendirilen sonuçta bir ürün ortaya çıkmaktadır (Konuk, 1999).

⁴ Thomas W. Schurch, “Reconsidering Urban Design: Thoughts About its Definition and Status as a Field or Profession,” *Journal of Urban Design*, çeviri, (2007): 5-28.

3.1. Kentsel Tasarım Kontrolleri

Tasarım kontrolleri, tasarım ve gelişme sürecine dahil edilmiş ve birbiriyle ilişkilendirilmiş prosedürler bütünüdür. Tasarım kontrolleri, tasarımın sistematik olarak uygulanması ve değerlendirilmesini ilerlemenin ayrılmaz bir parçası haline getirir. Tasarım için yapılan teklifler ve oluşan eksiklikler ile gereksinimler arasındaki farklılıklar daha önceden belirlenip, düzeltilmiştir. Yani, tasarımın üretim sürecinde kullanım amacına uygun bir hale gelmesi olasılığı maksimum seviyeye gelir (Burlington, 1997).

Konuk (1999)'a göre tasarım kontrollerini kentsel tasarımda kullanılacak yeni metotları belirlemek olarak da adlandırılmaktadır. Bu metotlar ise dört farklı kategoride incelenmektedir:

- Kentsel tasarım politikaları:

Tasarım politikaları, uygulanacak tasarımların gerekçelerini kapsayan dolaylı tasarım yöntemleri ve yatırım ve uygulama programlarının düzenleyici araçlarıdır. Yani politikalar, tüm tasarım sürecinin çerçevesini oluşturmaktadır. Planlama ve tasarımın da içinde yer alabileceği kapsayıcı bir şemsiye oluşturan bu çerçevenin bir diğer parçası da stratejilerdir.

Tasarım politikalarının işlevi, kentin tasarımında hem farklı projelerin varlığına hem de geniş bir alanda bir dil oluşturma biçimindeki çabalara yöneliktir. Planlamadan tasarıma geçiş sürecinde bağlantıların sağlanmasının getirebileceği tutarlılıklar ve kolaylıklar, tasarım politikalarının bir diğer işlevidir. Planlama ve tasarım politikalarının açıkça ifade bulması, kentsel tasarım projelerinin başarısını değerlendirmesi ve amaçlardan tasarım öğelerine geçilebilmesi için olanaklar sunmaktadır. (Koç, 2000)

- Kentsel tasarım planları:

Kent fiziksel planı gibi kent tasarımcısının ürettiği dökümanlara kentsel tasarım planları denir. Tanımlamalar, açıklamalar ve kesin gösterimler içeren bu planlar, yapılanmaları değil yapı çerçevelerini ifade eder.

- Kentsel tasarım rehberleri:

Kentsel tasarım rehberleri ise, tasarım kontrollerinde kullanılan planın tamamlayıcısı araçlardır. Bu kategoride detaydaki beklenen talimatları vermek yerine belirli bir çizgiye taşımak amaçlı bilgilendirme yapılmaktadır. Tasarım rehberleri yönlendirici nitelikte, katılımcıların sesine kulak veren ve istekler doğrultusunda oluşturulan bilgiler bütünüdür.

- Kentsel tasarım programları:

Beklenen kentsel düzen ve çevre anlamı, anlamlı bir çevrenin kurulması, kaybolmaması, işbirliği içinde yapılan katkıların yönlendirilmesi sonucunda var olacaktır. Kentsel tasarım programları, ortak kaynakların sürekli üretimi ve kullanımını sağlar, sistematik ve organizedir (Konuk, 1999).

3.2. Kentsel Tasarım Rehberleri

Tasarımda kontrol ve uygulayıcı olarak kentsel tasarım rehberlerinin gerekliliği, kentsel tasarım kavramının gelişerek önem kazanmasıyla beraber ortaya çıkmıştır. Tasarım rehberleri, özellikle kent plancısı, kent tasarımcısı, belediyeler ve diğer yöneticiler tarafından kentsel büyümenin getirdiği mekansal ve fiziksel değişimleri disiplin altına almak, yeni tasarımları kentsel yenileme ve koruma çalışmalarını yönlendirmek amacıyla kullandıkları tasarım çerçeveleridir (Karaman, 1992).

Kentsel tasarım sürecindeki en büyük sorunlardan birisi ise sürdürülebilir gelişmeye ilişkin yenilikçi değerlendirmelerin planlama ve tasarımlarla yeterince örtüşmemesidir. Kentsel tasarım burada tek başına farklı öneriler sunmak adına yetersiz olabilir. Bu nedenle ‘Tasarım Rehberleri’ esnek öneriler ya da farklı seçenekler sunar, ayrıca sayısal standartların olduğu, gelişme sürecini kapsamlı bir şekilde ele alan bir kaynaktır. Kentsel tasarım rehberlerinde, kentsel tasarımın katılım boyutuna büyük önem verilmektedir. Kentsel tasarım alanında üretilen birçok projede planlama sürecinde, kullanıcının ihtiyaçlarına önem verilmediği görülmektedir. Kapsamlı, verimli, yenilikçi ve sürdürülebilir tasarım rehberleri katılımcı çözümlerin üretilmesine ve bu çözümlerin sağlanmasına etkin araçlar sağlamaktadır (Konuk, et al., 2016).

Tasarım rehberleri tasarım kontrollerinin uygulama araçlarından sadece bir tanesidir. Amaçları ifade etme, doğrudan tasarım öğeleri sunma veya tasarımları değerlendirme boyutunda bu rehberlerden araç olarak yararlanılmaktadır. İmar planlarının ve diğer niceliksel standartların tamamlayıcısı konumundadırlar (Koç, 1999).

Tasarım rehberlerinin amacı, bir projeye ait sosyal ve fiziksel programları bir sisteme oturtmak olarak tanımlanabilir. Bu rehberler hem müşterinin gereksinimlerine odaklanıp hem de tasarımın ana özellikleri arasındaki ilişkiyi açığa kavuşturur. Bu iki ilişkiyi daha yönlendirebilir ve verimli bir hale getirmektedir (Tezer, 2002).

3.2.1. Kentsel Tasarım Rehberi Türleri ve Özellikleri

Kentsel tasarım rehberleri, tasarım kalitesini yükseltmek adına, uygulama ile araştırma arasındaki bağlantıyı sağlarken, kentsel kaliteye ulaşmadaki süreci kontrol etmektedir.

Bu süreç içerisinde Lang (2005) tasarım rehberlerini üç başlık altında sınıflandırmıştır. Bunlar “açıklayıcı, performans belirleyici ve tavsiye edici” rehberlerdir. Rehberler bu başlıklardan yola çıkarak kentsel mekânlara daha çok çeşitlilik kazandıracaktır.

Açıklayıcı rehberler, reçete niteliğinde rehberlerdir. Yapıları, yapılaşmaları kontrol eder ve bütün farklı detayları bir araya getirirler. Ancak güncel yaklaşımları karşılamamaktadır. Günümüzde daha esnek rehberlere ihtiyaç duyulmaktadır (Lang, 2005).

Performans belirleyen rehberler, yapılaşmaların sınırlarını tanımlayacak şekilde yapının ve etrafının performansını değerlendirir. Güneşlenme, rüzgar, yönlenme, gürültü gibi çevresel konulara değinir ve bu konudaki belirleyici ve yönlendiricileri ele alır. Doğrudan performansa yönelik olduğu için tasarım diline bir açıklık getirmemektedir. Kamu otoriteleri yapı izni verirken performans belirleyen rehberlerden yararlanmaktadır (Lang, 2005).

Tavsiye nitelikli rehberler ise, bütünselliği sağlamak için kullanılması gereken bütün araçları sunar ve daha yönlendirici bir doğrultuda çalışır. Tavsiye içerikli olan bu rehberler daha esnek bir ortam oluşturup, malzeme renk ya da bitki türüne kadar tüm detayları ele alır (Lang, 2005).

Kaliteye yönelik sistemi yönlendirmek ve ortak karar üretirken birlikteliğin kurallarını önceden ortaya koymak tüm bu rehberlerdeki temel amaçtır. Bu sınırlar organik bütünlüğü sağlayamayacak kadar katı ve detayda ise, çeşitliliğe ve yaratıcılığa yer verecek kadar esneklik sağlanmalıdır. Tüm aktörlere açık olması ve ortak dil adına referans bir zeminde buluşması tasarım rehberlerinin güçlü yanı ya da pozitif özelliklerindedir (Konuk, et al., 2016).

Yapılan çalışmalar doğrultusunda kentsel tasarım rehberleri farklı odaklar için kullanılmaktadır. Bunlar:

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

Mekan yaratmada ülkesel araç ve rehberlerin yanı sıra güncel ve özgün yaklaşımlar da gerekli olmaktadır. Bu bağlamda, farklı gereksinimler doğrultusunda, kentsel gelişme için tematik araç ve rehberler sunulmaktadır. Örneğin, kentlilerin sağlığı için “aktif mekan/ sokak” rehberleri, su kenarı ve kıyı alanları için doğa ağırlıklı bütünleşik bir ele alışı ya da bu çalışmada ele alındığı gibi kıyı alanlarında kentsel mekan kalitesini iyileştirmeye yönelik rehberler oluşturulmaktadır. Tematik rehberler, kentsel tasarım ve planlama sistemi ile bütünleşmekte, stratejik bir yaklaşımla dinamizm yaratarak yasal çerçeve ve mevzuata ilişkin çözümler ve bağlamsal bir yaklaşım sunmaktadır. Bu tür rehberler hem kavramsal hem de mekansal detaylar içermekte, ölçekler arası ele alınması gereken kent formu bileşenlerini ve bu bağlamda gerekli rehber ve araçları da sağlamaktadır. Tematik kentsel tasarım rehberleri politikalar ve özellikli alanlar, arayüzler, kent kimliği, ya da aktif mekanlar çerçevesinde hazırlanabilmektedirler. (Konuk, et al., 2019)

Carmona’ya (2010) göre kentsel tasarım rehberlerinin sınıflandırılması on maddede incelenebilir:

- *Konuya* göre sınıflandırma, en açık ve anlaşılır özelliktir. Arazi kullanımı (banliyö, kentsel, kırsal) veya gelişme konusu (örneğin; dolgu alanları, dükkanlar, bina ekleri vb.) bu başlığın altında incelenmektedir. Bazı tasarım rehberliği biçimleri, bunlardan birden fazlası ile ilgilenmektedir.

- *İçerik türüne* göre incelerken, yeni ve büyük bina arsalarına, kentsel alanların dolgu alanlarına veya tarihi alanlara yapılacak olan müdahaleler değerlendirilmektedir.
- *Uygulama ölçeğine* göre, altyapı sağlama, kentsel tasarım sorunları (mekansal ağlar, kamu alanı, karma kullanım, vb.) gibi stratejik tasarım konularıyla veya mimari ve ayrıntılı peyzaj tasarımıyla ilgilenilmektedir.
- *Yönetişim seviyesinde*, tasarım rehberleri merkezi hükümetten ve çeşitli kurumlarından bölgesel ve alt bölgelere, yerel yönetime kadar her seviyede üretilmektedir. Ülkeden ülkeye bu durum değişse bile bazı politikalar birbirlerini tekrarlamışlardır.
- *Genel ve spesifik* sınıflandırmasında bir rehberde hakimiyetin yüksek olup olmaması tanımlandığı alanın küçüklüğüne (örneğin tüm bir belediye) bağlıdır. Uygulama ölçeği ne kadar küçük olursa alan üzerindeki hakimiyet ve ayrıca özgünlük derecesi o kadar yüksek olur.
- *Reçete seviyesinde*, bazı rehberlerdeki ifade edilme biçimindeki öznelliğe, spesifik bir tasarım sorununa verilen öneme değinilmektedir. Tasarım rehberi tavsiye niteliğinde kalsa da, bazı kriterleri diğerlerine göre daha baskın olarak ifade edilmektedir.
- *Mülkiyet*, bir kamu kurumu ya da özel kuruluş tarafından başlatılan ve sahip olunan, tasarım rehberini sınıflandırmak için başka bir yol sunar. Tipik olarak tasarım rehberleri, kamu sektörü veya özel sektör gelişim tasarımı (kamu yararına) geliştirme isteği ile ilişkilidir. Ancak tasarım rehberleri bir kurumun kendi gelişmelerine rehberlik etmek ve farklı kurumsal ortakların girdilerini ortak bir projeye dönüştürmek için özel sektör tarafından da üretilmektedir. Örneğin, farklı inşaat işçilerinin daha büyük bir projenin aşamalarında çalıştığı durumlarda gözlemlenmektedir. Kamu sektöründe olduğu gibi, içerik ve tarz duruma göre değişmektedir.
- *Süreç veya ürün*, istenilen ürün veya sonuçların aksine, tasarım, geliştirme ve düzenleme süreçlerindeki kritik bir değişiklik veya rehberdeki göreceli vurguyu yansıtabacaktır. Bu tipteki tasarım rehberleri bütün tasarım endişelerini kapsamaktadır.
- *Temsil ortamı*, rehberin temsil edildiği ortamın geleneksel basılı formda veya daha etkileşimli olarak elektronik veya web tabanlı ortamlarda yayınlanmasını

sınıflandırmaktadır. Temsil ortamlarının değişmesi rehberin içeriğini değiştirmez, sadece nasıl ve kim tarafından kullanılacağını belirler (Carmona, 2010).

3.2.2. Kentsel Tasarım Rehberi Uygulamaları

Kentsel tasarım rehberleri, kentsel tasarım kontrollerinin bir aracı olarak dünyada farklı sistemlerde uygulanmaktadır. Her ülkenin farklı politika ve hedefleri olan bu uygulamalarda hedefleri temelde kentsel mekan kalitesini iyileştirmektedir.

İlk olarak İngiltere’de tasarıma yönelik araçların kullanılması ve bunların geliştirilmesi 1970’lere kadar uzanmaktadır. İlk defa 1973 yılında hazırlanmış olan ‘Essex Tasarım Kılavuzu’ (Essex Design Guide), planlama tarihinde tasarım denetimi ile ilgili ilk kaynaktır. İlk olarak kırsal bir bölgenin gelişmesini ve yapılaşmasını denetlemek amacıyla düzenlenen ‘Essex Tasarım Kılavuzu sonraki yıllar için bir örnek oluşturmuştur (Ünlü, 2006).

Amerikan kentsel tasarım rehberleri çalışmalarında ise, projeler esas alınmaktadır. Tasarım rehberleri bireylerin ve kuruluşların arazi ve mülklerini geliştirme konusunda destekçidir. Bu sistemde kentsel tasarımın bütün aktörleri (yani yatırımcılar, uygulamacılar, tasarımcılar, vb.) arasında geleceğe yönelik sürekli bir iletişim halinde kalınarak sistemin canlı kalması sağlanır. Amerikan sistemi çoğunlukla yerel yönetimin kanuni düzenlemelerine dayanır. Oysa çoğu ülkede gelişme kontrolleri merkezi hükümetin idari bir fonksiyonu olarak uygulanmaktadır (Lang, 1997 aktaran: Tezer, 2002).

İngiltere’de ve Amerika’daki kentsel tasarım rehberleri Konuk’a göre ülke, alt bölge, yerel, sokak-parsel ve yapı ölçeğinde hazırlanmaktadır (Konuk, et al., 2016).

Amerikan kentsel tasarım rehberlerini ülke ölçeğinde ele alırken, planlama gelişimini yönlendirme amacıyla gelişen stratejiler, gelişim bölgelerinden bir noktada ayrılmışlardır. Bu noktada planlama ve vizyonu değerlendirirken, bölgeleme de değerlendirilmekte, daha pragmatik ve politik gerçekler ele alınarak ilerleme kontrol edilmektedir.

Ülke ölçeğinde İngiltere tasarım rehberlerinde, toplumsal refahı oluşturacak kararların tanımlanması ve diğer ölçekler arasında entegrasyonun sağlanması hedeflenmektedir.

Bu kararlar içerisinde özellikle alanların kaynaklarının geliştirilmesi, yeşil alanların bulunduğu kaliteli yaşam mekanları ve koruma temel öncelik olmalıdır. Politika ve stratejiler içerisinde yüksek seçenekli konut edindirmek, sağlıklı bir toplumu özendirmek hedeflenmektedir. Ayrıca, doğal ve tarihi çevreyi koruyarak iyileştirip sürdürülebilir kılmak ve ulaşım sıkıntılarını değerlendirmek de öncelikli politikalar arasındadır.

2002 yılında APA (American Planning Association), ülkenin eyalet sistemine bağlı olarak, “Büyük toplulukların kendilerini gerçekleştirmesini sağlamak (Making great communities happen)” sloganıyla bir program yayınlamıştır. Programda vurgulanan konular, fiziksel, ekonomik ve sosyal bağlamda yerel, bölgesel, eyalet ve ülkesel ölçeklerde değerlendirilmesi üzerine olmuştur. Programda üç aşamalı bir süreç izlenmektedir. İlk aşamada saptanan konular eyalet ve bölgesel ölçekteki ilişkiler ve bunların sorumlulukları üzerine olmuştur. İkinci aşamada ise bir yasa modeli oluşturmaktadır. yerel planlama, planlama aktiviteleri, planlama komisyonu yapısı, plan hazırlanması ve eyalet politikalarının yerel planlama ile uyumu bu bağlamda değerlendirilmektedir. Model ve yasa için topluluklar tarafından düzenlenebilecek araçların sağlanması üçüncü aşamanın ele aldığı konulardır.

İngiliz sistemine göre alt bölgesel ölçekte planlama süreci boyunca sağlık ve refahın artırılması, ekonomik kalkınma, iklim değişikliğine uyum ve çevresel etkileri dikkate alınmış enerji üretimi hedeflenmekte ve planlama ile dengeli ve güvenli toplulukların gelişimi bölgesel eşitsizliğin kaldırılarak, erişim kolaylığının sağlanması biyoçeşitliliğin korunması, öğrenme ve becerilerin kazanımında erişim kolaylığı gibi politikalar öncelikli hale gelmektedir. Doğal kaynakların korunması ve atık yönetimi, iş ve çalışma da sosyal eşitlik ve erişilebilirliğin sağlanması, kültürel etkinliklere erişim kolaylığı, gıda ve tarımda refahın yükseltilmesi temel alınırken, turizmin teşvik edilmesi, kıyı ve denizcilikte bilgi tabanının geliştirilmesi, sürdürülebilir ekonomik potansiyellerin artırılması amaçlanmaktadır.

Amerikan sistemine göre alt-bölgesel ölçekte ise, bölgedeki faaliyetlerin gözden geçirilmesi doğrultusunda planlama ve akıllı büyüme üzerinde APA (American Planning Association) sekiz strateji başlığı geliştirmiştir. Bu stratejiler süreçteki anahtar olan aktörleri ve engelleri belirlemeyi hedefler. Başlıca stratejiler, uygulama zorluğunun yenilmesi, bölgesel problemlerle iletişim kurulması, tepkilere karşı

sorumluluk alınabilmesi, oylama sisteminin yapılması, bütüncül ve parçalı yaklaşımın yapılmasıdır. Planlama ile alakalı araçlar bazı eyaletler arasında farklılık göstermektedir.

İngiltere’de yerel ölçekte, sağlıklı yaşam tarzlarını destekleyen, kaliteli bir yaşam ortamı sunan, cazip çalışma ve yaşam alanları sağlayacak çalışmalar gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Bu hedefler doğrultusunda, kent merkezlerinin canlı, sağlıklı, erişilebilir, çekici ve güvenli ortamlar olmasını sağlayacak ve gelecekteki istihdamlar doğrultusunda düşük ve yüksek konut talebini de dengeleyecek bir planlama sistemi oluşturacaktır. Çevrenin korunarak iyileştirilmesi, hava kalitesi ile birlikte bölge refahının artırılması temel stratejilerin başında gelmektedir (Konuk, et al., 2016).



Şekil 3.2 Essex Southend-on-Sea Tasarım Rehberi’nden yerel ölçekte kamusal alan çözümleri⁵.

İngiltere’de yerel ölçekteki kentsel tasarım rehberlerine örnek vermek gerekirse, Essex Southend-on-Sea Tasarım Rehberi’nde yüksek kaliteli, çekici, kullanışlı ve bakımlı, kamusal alanlar oluşturarak, herkes için yaşam kalitesini artırmak, gelişime değer katmak, yatırım ve turizmi teşvik etmek hedeflenmektedir. Konut ve karma kullanım düzenleri için daha büyük gelişmelerin normalde, daha geniş topluluklar tarafından kullanılabilir anlamı bir kamusal açık alan içermesi beklenmektedir. Önerildikleri yerlerde kamusal alanlar, genel kalkınmanın kilit odaklarından biri olmalıdır. Bunlar

⁵ Southend-on-Sea Local Development Framework Design and Townscape Guide 2009, Erişim: 12.07.2019 <https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1715/section_3_-_creating_successful_places_-_spd1_design_and_townscape_guide>

çekici, kullanışlı olmalı ve toplumun ihtiyaçlarına uygun olarak yerleştirilmeli ve daha geniş şehir manzarasının genel tasarımına ve düzenine entegre olmalıdır (Southend-on-Sea Local Development, 2009).

Amerika’da yerel ölçekte, bir kod sistemi üzerinden belirli standartlar ve yöntemler belirleyen ve kentteki gelişmeleri gözlemleyen bir program oluşturulmaktadır. Bu kodlar doğrultusunda belirlenen kent-tasarım ilkeleri kamu sağlığı, güvenlik, etik değerler, verimlilik, konfor, kolaylık ve refah koşullarını sağlamak, bütüncül, erişilebilir, çekici bir toplum yapısı kurmak, kamu sermayesinin etkin kullanımını desteklemek, rekreasyon ve açık alan düzenini tasarlamak, yapılı ve doğal çevreyi geliştirmek amaçların temel çerçevesini oluşturmaktadır.



Şekil 3.3. San Francisco’da Pier 7’den halka açık erişim ve balıkçı iskelesi⁶.

Amerika’da yerel ölçekte tasarım rehberlerine örnek olarak San Francisco Kıyı Kullanımı Kentsel Tasarım Rehberi’nden örnek verilebilir. San Francisco Kıyı Kullanımı Kentsel Tasarım Rehberi’nde kıyının karakterini tanımlayan dört adet su kenarı tasarım özelliğinden bahsedilir. Açık alanlar ve halka erişim, manzaralar, tarihi kaynaklar ve şehir deseni ilkelerinin etrafında şekillenen tasarım rehberinde kıyının sürekli, bütüncül, erişilebilir ve kullanışlı olması hedeflenmektedir (TAC, 2004).

İngiltere’de tasarım rehberlerinde, mahalle ölçeğinde yaratılan plan ile yerel ölçek planı entegre bir vizyon geliştirilip, yer duygusunun geliştirilmesi hedeflenmektedir.

⁶ The Port of San Francisco Waterfront Design & Access, Erişim: 13.072019
<https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>

Kentsel mekan estetiğine ilişkin hedefler taşınırken; yaşam, çalışma, hareket, rekreatif faaliyet koşullarının daha iyi hale getirilmesi amaçlanmaktadır. Temel politikayı yatırımcıların, mülk sahiplerinin, uzmanların ve yerel yönetimlerin dahil olmak üzere tüm aktörlerin master plan kararları doğrultusunda ortak bir vizyonda birleşmeleri oluşturmaktadır. Master plan uygulamaları için tasarım çerçevelerini şekillendirilmesi amaçlı kılavuz niteliğinde kentsel tasarım rehberleri hazırlanmaktadır. Bu rehberler tasarım aşamasında mekana yönelik müdahaleleri kolaylaştırmaktadır.

Amerika'da tasarım rehberlerinde, mahalle ölçeğindeki kentsel tasarım rehberleri, örnek olarak Miami kenti için hazırlanmış Miami 21 Code, 2008 Projesi verilebilir. Bu projede sürdürülebilir bir doku oluşturmak hedeflenmektedir. Arazi kullanımında karma kullanım sağlamak, kompakt topluluklar oluşturmak, mahalle merkezleri üzerinden güçlendirme ve direkt yeni gelişim sağlamak mahalle ölçeğinde verilen kararlardır. Uygulama doğrultusunda bir ara araç olarak fiziksel vizyon, politika ve amaçlar için yerel plan içinde özel alan planları oluşturulmuştur.

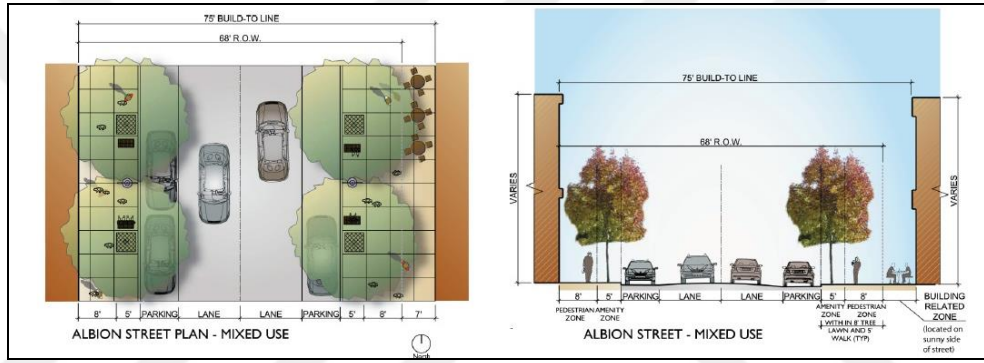
İngiliz sistemine göre hazırlanmış tasarım rehberlerinde sokak-parsel ölçeğine gelindiğinde, kentsel peyzajın güçlendirilmesi adına sokak duvarları ve parsel biçimlenişinde çekici kamusal alan görünümleri yakalayarak tasarım yaklaşımları oluşturmak hedeflenmektedir. Bu ölçekte gerçekleştirilecek olan müdahalelerde özellikle kentin önemli bir parçası olan meydanlar ve sokakların, tarihi sokak ağlarının korunması ve taşıt trafiğinin azaltılması ve güvenli bir bölgeye alınması amaçlanmaktadır. Temel stratejilerin başında, nitelikli mağazalar, kafeler ve restoranlar ile aktif cepheler oluşturmak, doğal gözetimin arttırıldığı kentsel mekan canlılığına yönelik ve görüntü kirliliğini de önleyici, kentin kimliğine uygun mekanlar yaratmak vardır.

İngiltere'de sokak-parsel ölçeğine Brighton & Hove Tasarım Rehberi'nden örnek vermek gerekirse, sokakların araçlar için trafik kanallarından daha fazlası olması ve herkes için güvenli ve çekici bir ortam sunması gerektiğine değinilmiştir. Kentin, kent mobilyaları, tabelalar, peyzaj için kullanılan bitkiler, yapıların görsel uyumu, ışıklılandırma gibi başlıklarına değinerek, başarılı ve kaliteli mekanlar yaratmaya yönelik iyileştirme çalışmaları yapılması önerilmektedir (B. & H. City Council).

Amerika tasarım rehberlerinde sokak-parsel ölçeğinde, tasarımda kent içindeki geçiş mekânlarından özel alanlara doğru değişik başlıkları belirleyerek, kent içi sokak

tasarım rehberleriyle kullanıcı kılavuzu oluşturmak sokak ölçeğinin amaç ve hedefleri arasındadır (Konuk, et al., 2016).

Amerika'da sokak-Parsel ölçeğine örnek vermek gerekirse, Colorado Kentsel Tasarım Standartları ve Rehberleri'nde çok sayıda yeni erişim noktası ve ara sokaklar sağlayarak alternatif oluşturmak ve yürünebilir, yaya dostu bir ortam yaratarak araçlar ile yayalar ya da bisikletliler arasındaki çatışmayı en aza indirmek hedeflenmektedir. Tüm iç sokakların, özel sokakların veya yalnızca yaya kullanımı bulunan mekanların süreklilik sağlaması ve gelecekteki iyileştirme, doldurma ve alan geliştirmenin mümkün olması için kalıcı olması gerekmektedir (Colorado Planning Department, 2012)



Şekil 3.4. Colorado Kentsel Tasarım Standartları ve Rehberleri'nden Albion Sokağı'na öneri⁷.

İngiliz sistemine göre yapı ölçeğinde ise, temel strateji ayırt edici kimlik özellikleri bulunan, mirası geliştirecek yüksek tasarım standartlarının oluşturulması ve söz konusu olan değerlerin yer aldığı bağlamda değerlendirilmesidir. Bu mekanların kaynak kullanımına yönelik fizibilite çalışmaları, çerçevelerinde değerlendirilerek, kaynak kullanımına yönelik projelerin teşvik edilmesi de özellikle bu ölçekte önem arz etmektedir.

İngiltere'de milli parklar, özel koruma alanları, rekreasyon alanları gibi alanlar tematik ölçeğini oluşturmaktadır. Kentsel mekanlardaki özellikle bisiklet ve yürüyüş için fırsatların artırılması ve buna yönelik yaya hareketlerinin ön plana çıkarılması, kentsel mekanlara canlı odak noktaları yaratılması bu doğrultuda ortaya konulan amaç ve

⁷ Urban Design Standards & Guidelines for 9th & Colorado, Erişim: 15.05.2019

<https://www.denvergov.org/content/dam/denvergov/Portals/646/documents/Zoning/other_regulations/Design-standards-guidelines/9th-colorado-urban_design_standards_and_guidelines.pdf>

hedeflerdendir. Kentsel mekanların güçlü ağ bağlantıları ile teşvik edilmesi ise bölgesel ve alt bölgesel ölçekte tematik projelerin belirgin politikalarındandır. Yüksek yapı bölgelerinin kentsel peyzaj bütünlüğü sağlamak adına şehir içindeki alanlarda değerlendirilmesi de başlıca politikalarındandır (Konuk, et al., 2016).

Kentsel tasarım rehberleri ülkesel ölçekler dışında, makro ve mikro düzeylerde uygulamalar olarak incelenmektedir. Hong Kong Kentsel Tasarım Rehberleri'nde estetik ve fonksiyonel terimlerle ve makro ve mikro düzeylerde daha iyi bir fiziksel ortam oluşturmak için hem genel hem özelde kentsel tasarım konularını kapsamaktadır.

Hong Kong Tasarım Rehberleri'nde Hong Kong'un yapıli çevresinin kalitesini artırmak ve dünya standartlarında bir şehir imajını teşvik etmek için, Planlama Departmanı 2003 yılında "Hong Kong İçin Kentsel Tasarım Kuralları" (UDG Çalışması) ve "Havalandırma Değerlendirme Sisteminin Fizibilite Çalışması" (thr AVA Study) konulu bir çalışma tanımlamıştır.

Bu doğrultuda rehberde makro, orta düzey ve mikro düzeyde genel kentsel tasarım konularının kontrol listesi bulunmaktadır. Kentsel tasarım rehberinin içeriğinde ise; binaların kat yükseklikleri, kıyı şeridi kullanımı, kamusal alan, sokak mobilyalarının kullanımı ve kent havalandırması hakkında öneriler bulunmaktadır (The Planning Department of Hong Kong, 2015).

Yeni Zelanda Kentsel Tasarım Rehberleri ise, Yeni Zelanda kentlerini kaliteli kentsel tasarım sayesinde daha başarılı kılmak için bir platform sunar. Rehber kentsel tasarımı yaratan yedi temel tasarım özelliğini sunmaktadır. Bu özelliklerden ilki olan bağlam; binaları ve mekanları bütün kasaba ve şehirlerin bir parçası olarak görmek, karakter; kentsel çevremizin ayırt edici karakterini, mirasını ve kimliğini yansıtmak ve geliştirmek, seçim özelliği; insanlar için çeşitlilik sağlamak, bağlantılar; farklı ağların insanlar için nasıl bir araya geldiğini geliştirmek, yaratıcılık; yenilikçi ve yaratıcı çözümleri teşvik etmek, sorumluluk; tasarımın çevresel olarak sürdürülebilir, güvenli ve sağlıklı olmasını sağlamak, işbirliği özelliği ise, sektörler, meslekler ve topluluklarla bilgi iletişimi ve paylaşılması için oluşturulmuştur.

Yeni Zelanda', merkezi ve yerel yönetim, mülk geliştiricileri ve yatırımcıları, tasarım uzmanları, eğitim kurumları ve diğer şehirlerin belirli kentsel tasarım girişimlerini üstlenmeleri için gönüllü bir taahhüttür (Ministry for the Environment, 2005)

3.3. Kentsel Mekan Kalitesi-Kentsel Tasarım Rehberi İlişkisi

Görsel çevrenin kalitesi ile ilgili olarak yapılanmada, kentsel tasarım rehberleri, kalite açısından yön veren bir araçtır. Görsel çevrede bir takım karar yasaları koyarak belli bir kalite seviyesi ve standardı oluşturmak tasarım rehberi hazırlamanın amaçlarındandır. Standartların somut bir şekilde ortaya koyulması ve ülkesel tasarım standartlarının oluşmasında tasarım rehberleri rol oynar.

Doğru tasarım kontrolleri kullanmak kaliteli kentsel tasarım modeli oluşturmada ve kentsel-mekansal kalitenin sağlanmasında en önemli noktadır. Bu noktada kentsel tasarım rehberleri bu kontrolün en iyi sağlandığı araçlardan olmuştur.

Kentsel yaşam kalitesi, kentsel mekan kalitesi gibi kavramlar da kentsel kalite kavramının kapsamına girmektedir. Kentsel yaşam kalitesinin sağlanması ile kentsel kalitenin sağlanması paralellik gösteren kavramlardır. Kentsel yaşam kalitesinin üzerinde durulan tüm kavramlar aynı zamanda kentsel tasarım rehberlerinin kavramsal yapı bileşenlerinin ilgilendiği konulardandır.

Kentsel tasarım rehberleri hazırlanırken, kentsel kaliteyi ve yaşam kalitesini yükselten bütün olanakları, sürdürülebilir bir çerçevede sunmak zorundadır. Ayrıca, bu olanaklar herkesin dengeli ve eşit bir şekilde gereksinimlerini karşılayacağı düzeyde olmalıdır.

Kentsel kaliteyi yükseltmek amacıyla, açık alanlar, kültürel eylemlerin yer alacağı mekanlar tasarım rehberleri aracılığıyla düzenlenmelidir. Böylece, sosyal bütünleşme her kesimden insan için sağlanmış olur. Ayrıca, ekonomik gelişmeyi ve yerel potansiyelleri sağlamak ve geliştirmek için daha yaşanılabilir çevreler yaratma adına bir araç olarak kullanılmalıdır (Orhan, 2015).

Kentsel tasarım rehberleri, kentsel kalitenin artırılması bağlamında, mekansal “aktivite”lere yön veren öneriler sunar. Kamusal açık alanlarda bireylerin birbirleriyle yaptıkları sosyal, ticari vb. aktiviteler bu öneriler içerisine dahildir.

Kent kalitesinin iyileştirilmesi bağlamında, tasarım rehberlerinin bir diğer rolü ise, kentin “konfor ve imaj”ını yükseltmektir. İnsanlara rahat, konforlu, temiz, yeşil, cazip, çekici bir alan önererek, insanların güvende ve huzurlu hissetmesini sağlamak amaçlanmaktadır.

Kentsel tasarım rehberleri, mekan kalitesinin artırılması kapsamında “form” kavramını da ele almaktadır. Kentin fiziki formu, aktivite ve imaja gerekli formun uygunluğunu sağlayarak gelişmelidir.

Rehberler, kentsel kaliteyi artırma kapsamında “anlam ve kimlik” boyutunu da incelemektedir. Kentin anlam ve kimliğini tanımlayarak, kentin kùltürünü, statünü ve algısını belirginleştirmek dùřün÷lmektedir.

Kentsel tasarım rehberlerinin, mekan kalitesini yükseltme bağlamında bir diğer rolü de “erişim” alanındadır. Açık kamusal alanların yürünebilir mesafede olması, yakın, sürekli, bağlantılı ve tanımlı olması hedeflenmektedir.



3.4. Bölüm Sonucu

Kentsel tasarımın temel amacı; kent kimliğini korurken, tanımsız bir alanı işlevlendirmek ve ayrıca kentlerin daha çekici olmasını sağlamaktır. Bu bağlamda kentsel tasarımın disiplinlerinden biri olan tasarım kontrolleri, kenti tasarlarken kullanılacak olan uygulama araçlarını tasarımcılara sunmaktadır. Bu araçlar; kentsel tasarım politikaları, kentsel tasarım planları, kentsel tasarım rehberleri ve kentsel tasarım programlarıdır.

Kenti tasarlarken kentsel tasarım rehberleri bir çerçeve oluşturur. Şehrin tasarım sürecindeki en büyük sıkıntı her zaman sürdürülebilir olmamasıdır. Rehberler sürdürülebilir ve esnek olur, bütün katılımcıları göz önüne alarak düzenleme getirir. İklim, enerji, altyapı gibi şehrin bütün stratejilerini göz önünde bulundurur.

Kentsel tasarım rehberleri uygulamalarının dünyadan örnekleri her ülkede farklılık göstermektedir. İngiltere’de kentsel tasarım rehberi uygulamalarında toplumsal refahı oluşturacak kararların tanımlanması ve diğer ölçekler arasında entegrasyonun sağlanması hedeflenmektedir. Amerika’da kentsel tasarım rehberleri çalışmalarında ise, projeler esas alınmaktadır. Hong Kong Kentsel Tasarım Rehberleri uygulanırken makro ve mikro düzeylerde kentleri ele almaktadır. Yeni Zelanda Tasarım Rehberi ise; bağlam, karakter, seçim, bağlantılar, yaratıcılık, sorumluluk ve işbirliği olmak üzere yedi özellik üzerinden şekillenmektedir.

Kentsel tasarım rehberi tiplerini Lang açıklayıcı rehberler performans belirleyen rehberler ve tavsiye nitelikli rehberler olarak üçe ayırmıştır. Kentsel tasarım rehberinin karakteristik özelliklerini ise Carmona; konu, bağlam tipi, uygulama ölçeği, kontrol seviyesi, genel ve spesifik, reçete seviyesi, mülkiyet, süreç veya ürün, temsil ortamı olarak on başlık altında incelemektedir.

Kentsel tasarım rehberlerini aktivite, konfor ve imaj, form, anlam ve kimlik ve erişim boyutlarında ele alındığında, kentsel mekan kalitesini olumlu yönde etkilediğini gözlemlenmektedir. Bu bağlamda Taşucu için kentsel tasarım rehberi önerisi bu beş ilke üzerinden oluşturulacaktır.

4. KIYI ALANLARININ KULLANIMI VE TASARIMI

Kıyı, dünya yüzeyinde kara ve su arasında bir geçiş alanı, sınır, birleşim mekanlarıdır. Kentin su ile arasındaki ilişkiyi kuran bu alanlar, kentlerin en gözde yerleşim mekânlarıdır.

İnsanların doğası gereği suya olan vazgeçilmez ihtiyacı ve kara ile su arasındaki geçiş noktası olması nedeniyle kıyılar, her zaman diliminde önemini korumuştur. Kıyı kavramı; deniz, göl, akarsu gibi her türlü su kütlelerini çevreleyen kara parçası olarak adlandırılabilir (Çelik, 2015).

Kavramsal olarak “kıyı” bir sınır, eşik olarak tanımlanabilir. Bir maddenin başka bir maddeye dönüştüğü bu nokta; bir geçiş ve bu “durum” mekânsal olarak önemli bir noktadır. Kent ve su ilişkisi, bir anlamda boşluk ve doluluk karşıtlığı üzerinden okunabilir. Hangisinin boşluk olduğu son derece muğlaktır, onun için de geçişler, karşılaşmalar vardır; ancak suyun izini süren kıyılar, aslında kentin aktığı, eridiği, açıldığı başka bir maddeye dönüşme potansiyeli taşıdığı noktalar (Ciravoğlu, 2008).

Kıyılar, tarih boyunca insanoğlunun cazibe merkezi olmuştur. Gerek doğal zenginlikleri içermesi açısından gerekse sağladıkları coğrafi ve ekonomik fırsatlardan ötürü yüzyıllardır birçok uygarlığın meskeni olmuştur.

4.1. Kıyı Alanlarının Kullanımı ve Tasarımının Tarihsel Bağlamı

İlk çağlardan bu yana su ve kara ilişkisi, sürekli olarak insanoğlunun hayatının içinde aktif olarak rol almaktadır. Ticaret, ulaşım, sosyalleşme, lojistik gibi birçok farklı alanlarda kullanılan kıyı alanları, kentlerin su ile olan ilişkilerini doğrudan etkileyen mekânlar olmuşlardır.

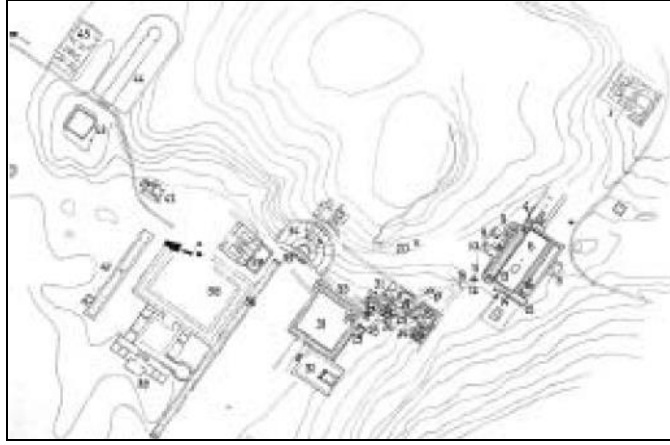
Ortaçağa kadar barutun icadına kadar olan bu dönemde, kıyı ve kent arasında ülkeler arası ticari ilişkilere dayalı kapalı sınırlı ilişki surların önemini yitirmesiyle zenginleşmiş ve çeşitlenmiştir. Kentlerin ve karşılıklı etkileşim içinde oldukları kıyıların hem fiziki hem de sosyal yapısının değişiminde, ulaşım ile birlikte ekonomik hareketlilik ve sermaye birikimi etkili bir rol oynamıştır (Kılıç, 1999).

İlk insanlar yaşamlarını sürdürebilmek adına çok donanımlı olmadıkları için sulak alanları ve mağaraları kendilerine yaşam alanları olarak seçmişlerdir. Bunun nedeni, ilkel dönemde avcılık ve toplayıcılıkla geçen süreçte su kenarları, tatlı su ihtiyacını karşılarken, dışarıdan gelen saldırılara karşı savunma kolaylığı sağlamıştır. Bunun dışında su kenarında yaşam, kolay iklimsel özellikler sağlaması ve farklı bitki ve hayvan türlerini barındıran bir ekosisteme sahip olması gibi sebeplerden dolayı yaşama alanı olarak tercih edilmiştir.

Hudson'a göre ilk olarak yaklaşık M.Ö. 10000 yılında insanlar bataklık alanların içerisinde sazlıklar arasında yapmış oldukları sığınaklarda ve su yüzeyinde kazıklar üzerine kurmuş oldukları kulübelerde yaşamlarını sürdürmüşlerdir. M.Ö. 6000'lerde ise, insanoğlu ilk defa açık denizlere uzun mesafeli yolculuklara başlamıştır. Açık sular bu dönemlerde sonu belli olmayan sonsuz bir alan olarak kabul edilmekteydi. Yolculuklar bu sebeple aylar sürmekteydi (Braudel, 1991, aktaran: Hamamcıoğlu, 2005).

İnsanoğlu avcılık ve toplayıcılıktan tarım toplumu olmaya geçtiği sırada, kendi yaptıkları sallarla sığ sularda tarım, hayvancılık, avcılık yaparak yaşamlarını devam ettirmişlerdir. Antik dönemde ise, insanların açık sulara yolculuğa başlamasıyla birlikte, yolculuklarda kullanılan tekne ve gemilerin doğal etkilerden korunabilecekleri ve yükleri rahatlıkla indirebilecekleri bir mekanlara ihtiyaçları olduğu gözlemlendi. Bunun sonucunda ise, hem savunma kolaylığı amacıyla hem de ticari ilişkilerin kolaylaşması amacıyla su kenarlarına gemiler için korunaklı bir alan yaratan girintili alanları körfezleri ve koyları doğal liman olarak kullanmışlardır.

Mısır'da Memphis ve İskenderiye, Ege'de Miken ve diğer eski Yunan uygarlıklarına ait Efes, Knidos, Rodos, Fenikelilerin Sur ile Mezopotamya'da Fırat ve Dicle nehirleri kenarlarına kurdukları Ur ve Babil kentleri Antik dönem su kenarı kentlerinden bazılarıdır.



Şekil 4.1 Efes Kent Planı⁸.

Gemicilik ve deniz ticaretinin gelişmesi sonucunda gemilerin rahatlıkla girip çıkması ve konaklaması için gereken kanal, dalgakıran, mendirek, rıhtım ve limanların bu dönemde ihtiyaç olduğu keşfedilmiş ve bu yönde gelişen kent tasarımı daha çok su kenarlarına yakın alanların doldurulması üzerine odaklanmıştır. Kentlerin ticaret odaklı gelişen su kenarları ayrıca kentsel tasarım açısından zengin odak ve simgesel mekânlar olmuş, farklı sosyo-kültürel düzeyden birçok insanın bir araya geldiği, ekonomik aktivitelerin yer aldığı bir yer haline gelmiştir (Hamamcıoğlu, 2005).



Şekil 4.2 Sanayileşme döneminde Hudson Nehri kıyısı⁹.

Sanayileşme sürecinde, daha önceki süreçlerde de kıyılara etkili olan sosyal ve kültürel yapı, uğradığı değişim ve dönüşümlerle birlikte kıyının biçimlenmesinde ve kent-kıyı

⁸ Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım, Efes Kent Planı, Erişim: 20.04.2019 <http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/98923c8190045e9_ek.pdf>

⁹ Port History, Erişim: 20.04.2019 <<https://www.panynj.gov/about/history-ports.html>>

ilişkilerinde ayrıca sanayi ve ulaşım gibi gelişme dinamiklerine dayalı artan kentleşme hareketlerine katkıda bulunmuştur (Kılıç, 1999).

18. yüzyılda endüstri döneminin başlamasına sebep olan olaylardan biri de gelişen denizcilik ve su kanalları yollarıyla kentlere aktarılan hammadde kaynakları olmuştur. Fakat bu gelişme, 19. yüzyılda limanların birer uzmanlık alanlarına dönüşmesi sebebiyle su-kent ilişkisini zedelemiştir. Kentlerdeki iş istihdamının artışı ve birçok endüstri kuruluşlarının su kenarlarını yerleşim olarak seçmesiyle birlikte de limanlar artık kentlerin tek giriş çıkış mekânları olmaktan çıkmışlardır. Su-kara ilişkisini zedeleyen bir diğer faktör ise farklı ulaşım türlerinin gelişmesi ile şekillenen liman gerisi yapılaşma olmuştur.

Bu süreç içerisinde oluşan kıyı kullanımı, kentin simgesi olan bir eleman olmaktan çıkmış, sanayileşmeyi teşvik edici bir unsur haline gelmiştir.

20. yüzyılda limanlar farklı iş alanlarının ve sektörlerinin gelişmesi, artan iş hacmi, ihtiyaçlar ve çalışanlardan dolayı kentler içinde yer alan sektörlerden yalnızca biri haline gelmiştir. Kentsel imaj, kent silueti, simgesel elemanlar, kent estetiği, kentin odak alanı olma gibi kentsel tasarım açısından önemli özellikler de kentlerin su ile olan bağının kopması sonucunda büyük ölçüde zedelenmiştir (Hamamcıoğlu, 2005).

Bu dönemde kıyılar, kent ile kıyı ilişkilerinin kısmen koptuğu kent parçalarına dönüşmüş, bir önceki dönemde olduğu gibi teknoloji ve ulaşım dayalı önemli değişikliklerin görüldüğü mekanlar haline gelmişlerdir. Sanayinin kıyılara olan bağımlılığı azalmış, gelişen teknoloji yeni ve büyük olan gereksinimleri ile birlikte kıyıların gerisindeki alanları da etkileyerek geri çekilme ve büyük bir çöküntü alanı ile birlikte bir istihdam sorunu bırakmıştır (Kılıç, 1999).

1950'li yıllara gelindiğinde ise deniz ticaretinde özellikle konteynırların kullanılmaya başlanması sonucunda limanların yer seçiminde belirli yer değişikliklerine gidilmiştir. Konteynırlar limanların genişletilmesi ve kent dışındaki su kenarlarına taşınması gerekliliğini ortaya çıkarmışlar, bunun sonucunda geleneksel ticaret limanlarının terk edilmiş süreci ve desantralizasyon dönemi başlamıştır.

Gemi sektöründeki lojistik gelişmeler ve endüstri faaliyetlerindeki suya olan bağlılığın azalması nedeniyle kent merkezlerindeki kıyı alanlarının boşaltılması gündeme

gelmiştir. Geleneksel limanların terk edilmesi tanımsız, boş ve çöküntü alanlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Geleneksel limanların kent merkezlerinden kentin dış çeperlerine taşınması ile kıyı kentlerinin eline, parçalanmış su-kent ilişkisini düzeltmek ve yeniden kurabilmek için bir fırsat geçmiştir. Ortaya çıkan bu alanlar kaybedilen kent kimliği ve imajının geriye kazanılabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır.

1960'lardan itibaren su kenarından geri çekilme hareketi iki farklı dönüşüm biçimi yaratmıştır. Birinci dönüşüm biçimi hizmet ve ticaret sektörlerine yönelik olup, kentte yaşayan insanların daha çok sosyal yaşamına hitap eden kullanımlar sunmaktadır. İkinci dönüşüm biçimi ise coğrafi koşulları nedeniyle alan kısıtlılığı yaşayan ve liman kenti kimliğini kaybetmek istemeyen kentlerin, su kenarına yakın alanlarının doldurulmasıyla kurulan dolgu kara parçalarıyla günümüzdeki limanların kurulmasıdır.

21. yüzyılda kentin kimliğini oluşturmada ve kentin ihtiyacı olan donatıların yerleştirilmesinde terk edilmiş kıyı alanları büyük bir role sahip olmuştur. Bu boşta kalan kıyı alanları bir rant bölgesi olmuş ve bu alanı değerlendirmek için farklı gruplardan farklı talepler gelmiştir. Yatırımcılar ve şirket sahiplerinden bu tür alanlarda ofis, eğlence mekanı, alışveriş merkezleri gibi talepler gelirken, bazı toplum örgütü kuruluşlarının talepleri kentte barınan insanların sosyal yaşam ve ruh sağlığı açısından toplumsal aktivite merkezleri ve parklar gibi önerilerle gelmişlerdir.

Dönüşümlerin barındırdığı potansiyellerden bir diğeri ise sanayi kentlerinin bozduğu kent-su ilişkisinin tekrar kurulması konusu olmuştur. Fakat yapılan çalışmaların sonucunda küreselleşme ile gelen farklı coğrafyalarda aynı içeriğe sahip mekanlar tasarlanmakta, alanın kimliği ve ayırt ediciliği zedelenmektedir. Kıyı yerleşmelerindeki liman dönüşümlerindeki tasarım sorunlarından bir diğeri ise, çağın gereklerinin yerine getirilmesi pahasına kent silüetinin, manzara ve görünümün dikkate alınmamasıdır. Ayrıca, söz konusu kentlerde kentlinin kullanamayacağı alanlar yaratmak, kentlinin istek ve ihtiyaçlarını göz ardı etmek, geleneksel yaşam biçimlerine aykırı mekanlar yaratmak da bu sorunlardan bir tanesidir.

Kent merkezlerinde yer alan liman dönüşümlerinin daha önceden sanayi kenti ile bozulmuş değerlerinin günümüzde bir tekrarı olma riski taşımaktadır. Bunun için

kentlilerin beklentilerine uymak, o yerin karakterine özgü, kimlikli alanlar yaratılmasını sağlayacaktır (Hamamcıoğlu, 2005).

4.2. Kıyı alanlarına Yönelik Tasarım Rehberi Örnekleri

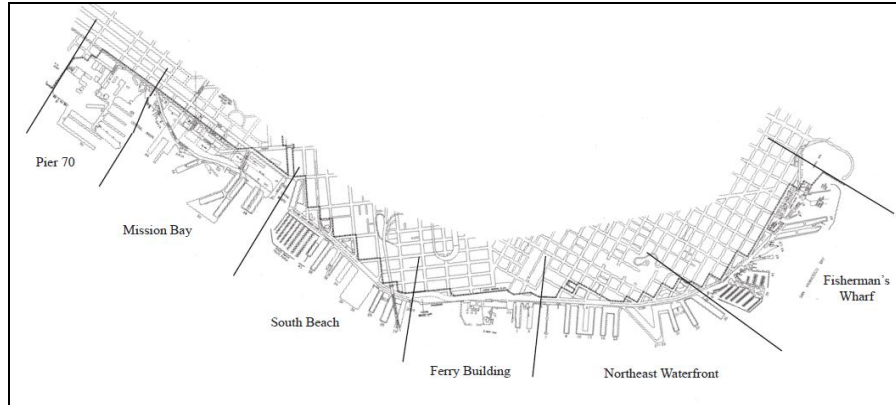
4.2.1. San Francisco Kıyı Kullanımı Kentsel Tasarım Rehberi

San Francisco, Amerika Birleşik Devletleri'nin Kaliforniya eyaletine bağlı bir şehirdir. Bu kentsel tasarım rehberinde San Francisco'nun liman bölgesi ele alınmaktadır.



Şekil 4.3 San Francisco Limanı'nın konumu¹⁰.

San Francisco Limanı (Port of San Francisco) altı bölgeden oluşmaktadır. Bunlar; Pier 70, Mission Bay, South Beach, Ferry Building, Northeast Waterfront ve Fisherman's Wharf bölgeleridir (TAC, 2004).



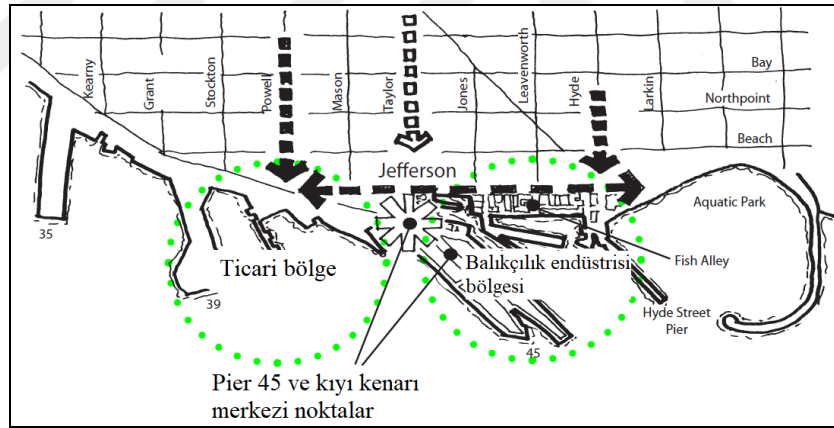
Şekil 4.4. San Francisco Limanı'nın bölgeleri¹¹.

¹⁰ Google Maps Port of San Francisco, Erişim: 07.05.2019
<<https://www.google.com/maps/@37.6538056,-122.1372355,10.75z>>

¹¹ TAC, "Waterfront Design & Access," 2004, Erişim: 30.06..2019
<https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>.

Aktivite:

Fisherman's Wharf: Fisherman's Wharf, Aquatic Park'ın doğu ucundaki yüzme ve kürek kulübü iskelelerinden Pier 39'un doğusunda, East Wharf Parkına kadar uzanmaktadır (Şekil 4.4). Bölge, deniz, eğlence ve ticari kullanımların canlı bir karışımı ile karakterize edilmiştir. Ancak Fisherman's Wharf, tarihi ve güncel balıkçılık endüstrisi faaliyetleri ile tanınmaktadır. Bölgedeki en büyük iskele olan Pier 45, en son balık işleme tesisi olarak yenilenmiştir. İç ve dış lagünler San Francisco'nun ticari balıkçılık filolarını, spor balıkçı teknelerini ve körfez manzaralarını gezen turlar sunan gemilerinin bir kısmını içermektedir. Hyde Street Pier'in doğusunda modernize yanaşma ve destek tesisleri ile yeni bir balıkçı teknesi limanı geliştirmeye yönelik planlar devam etmektedir (Şekil 4.5). İç lagünü ve Hyde Street Pier'i çevreleyen diğer alanlar, mevcut ve planlanan liman faaliyetlerine giriş oluşturmak veya geliştirmek için fırsatlar sunmaktadır. Bölgedeki deniz kenarındaki araziler, balık tutma, denizcilik destek faaliyetleri, ziyaretçi odaklı ticari rekreasyon kullanımları, halka açık erişim, ve kamusal alan, ofisler ve otopark gibi çeşitli kullanımlara ev sahipliği yapmaktadır.

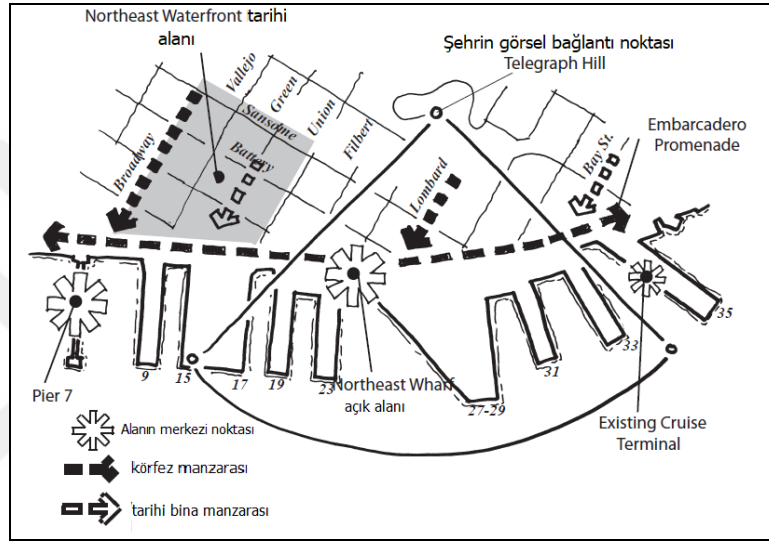


Şekil 4.5. San Francisco Limanı Fisherman's Wharf bölgesi¹².

Northeast Waterfront: Northeast Waterfront, Pier 35'ten Pier 7'ye kadar uzanır (Şekil 4.4). Canlı bir kent mahallesinde başarılı bir şekilde gelişen eski bir denizcilik ve sanayi bölgesinin bir parçasıdır. Su kenarında 1936'dan önce inşa edilmiş dokuz iskele ve kulübe yapısı ve sekiz neoklasik bölme binası bulunmaktadır. Bu bölme binaları ve aralarında uzanan konektör binaları Embarcadero'ya güçlü bir mimari kenar

¹² TAC, "Waterfront Design & Access," 2004, Erişim: 30.06..2019 <https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>.

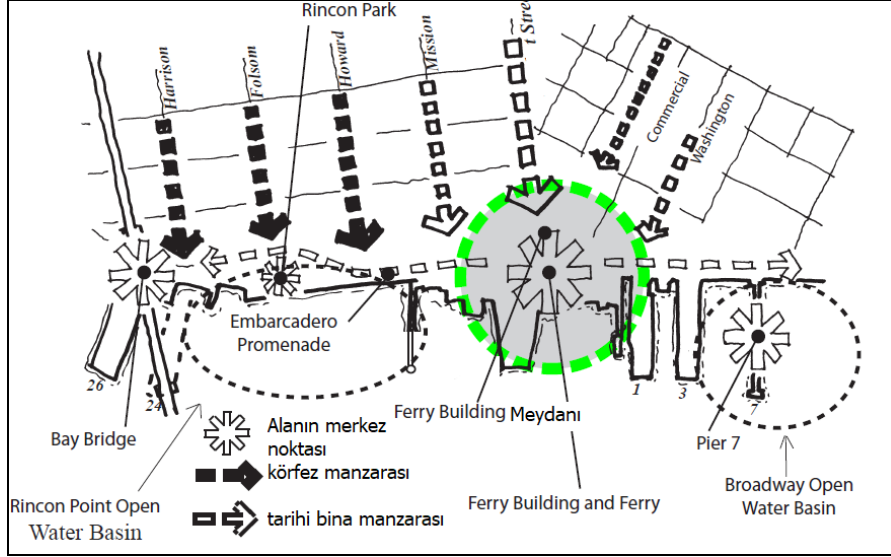
oluşturmaktadır. Bölgede bulunan iskele kullanımları arasında, kentin Pier 35'teki cruise gemisi terminali ve Pier 15-23'te endüstriyel kargo deposu ve kargo destek operasyonları yer almaktadır (Şekil 4.6). Ticari ve denizcilik kullanımlarının, ofislerin, restoranların ve halka açık erişimin bir karışımı diğer iskelelerde ve bölme binalarında mevcuttur. Embarcadero'nun karşısında, limanın deniz duvarı alanları esas olarak ticari kullanım ve otopark için kullanılmaktadır. Sansome Caddesi ve Embarcadero'daki kesişim noktası olan Beltline Railway Roundhouse, ofis kullanımı için düzenlenmiştir.



Şekil 4.6. San Francisco Limanı Northeast Waterfront bölgesi¹³.

Ferry Building Area: Ferry Building Area, Pier 5 bölmeli binadan, Pier 22½ yakınlarına, Rincon Park'ın bulunduğu alana kadar uzanmaktadır (Şekil 4.4). Bu bölgenin merkez noktası sahildeki tarihi feribot binası (Ferry Building)dır. Ferry Building'in kuzeyinde bulunan Pier 1 ve 3, vapur ve gezi teknesi destek operasyonları, depolama ve otopark amaçlı kullanılmaktadır. Deniz ve genel ofisler ve bir şarküteri, Embarcadero boyunca bu iskelelerin önündeki tarihi bölme binalarına yerleştirilmiştir. Pier 1'in karşısındaki Embarcadero'nun karşısındaki Seawall Lot 351, şu anda park etmek için kullanılmaktadır. Ferry Building'in güneyinde bulunan Pier 22½, 9 numaralı tarihi İtfaiye İstasyonu ve Phoenix ve Guardian Fireboats'ın bulunduğu bölgedir (Şekil 4.7).

¹³ TAC, "Waterfront Design & Access," 2004, Erişim: 30.06..2019 <https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>.



Şekil 4.7. San Francisco Limanı Ferry Building Area bölgesi¹⁴.

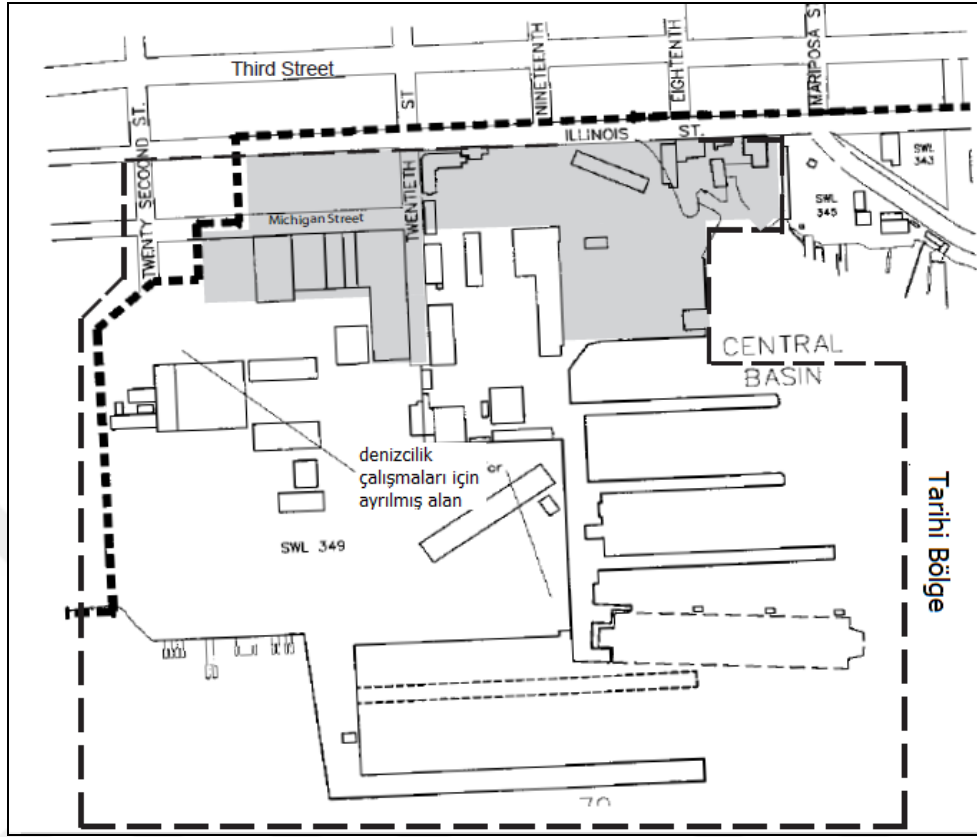
South Beach: South Beach, Harrison Street yakınlarındaki Pier 22½'deki İtfaiye Evi İstasyonu'ndan, China Basin'deki tarihi Third Street Köprüsü'ne bitişik olan Pier 46B'ye uzanmaktadır (Şekil 4.4). Bu bölgedeki iskeleler, deniz ve diğer kullanımların bir karışımı için kullanılır. Basketbol sahası ve bitişik iç parseller de bu alana dahil edilir.

Mission Bay: Mission Bay, China Basin Channel'daki Pier 48'den merkez havzasındaki 18. Cadde'ye kadar uzanmaktadır (Şekil 4.4). Sahildeki bu alan, San Francisco'daki Mission Bay Kuzey ve Mission Bay Güney İyileştirme Planı Alanları'ndan oluşan, en büyük tek geliştirilebilir alan olan yaklaşık 300 dönümlük Mission Bay alanı ile sınırlıdır. İki tekne kulübü, halka açık bir tekne rampası ve deniz destek faaliyetleri, Pier 48 ve 50'nin güneyinde bulunmaktadır. Pier 48 ve 50, kargo taşımacılığı için uzun vadeli rezerv alanlarıdır. Bir konut teknesi topluluğu ve kamusal erişim, China Basin Channel'ın güney kenarı boyunca uzanmaktadır.

Pier 70: Genel olarak Pier 70 olarak bilinen bu bölge, Pier 70, Pier 68 ve Seawall Lot 349'un bir bölümünü içermektedir (Şekil 4.4). Bu rehberin ele aldığı alan, çoğu deniz aşırı kullanım için fazlasıyla beyan edilen alandır. San Francisco Drydock, bu alanın

¹⁴ TAC, "Waterfront Design & Access," 2004, Erişim: 30.06..2019 <https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>.

küçük bir bölümünü ve uzun süreli denizcilik kullanımı için ayrılan alanın önemli bir bölümünü içermektedir.

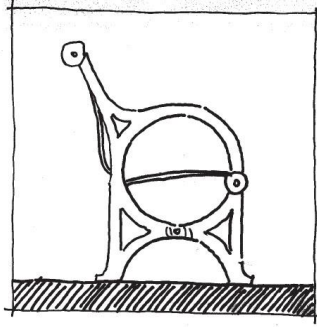


Şekil 4.8. San Francisco Limanı Pier 70 bölgesi¹⁵.

Konfor ve İmaj:

Embarcadero Promenade - Herb Caen Yolu boyunca ve sahil şeridindeki diğer sahil yollarında, sahildeki halka açık meydanlarda ve parklarda ve iskelelerdeki halka açık alanlarda kesintisiz bir sahil yolu oluşturulacaktır. Bu oluşturulan alanlarda bina renkleri, asfaltlar, aydınlatmalar, bitkiler, banklar, iskele aydınlatmaları, çöp kutuları, tabela ve korkulukların tasarım özelliklerine dikkat edilecektir. Kullanılacak olan bankların basit ve minimalist formda, her zamana uygun tasarımda, rahat, dayanıklı ve rıhtımlar için uygun ölçekte olması önerilmektedir.

¹⁵ TAC, "Waterfront Design & Access," 2004, Erişim: 30.06..2019 <https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>.



Şekil 4.9. San Francisco Tasarım Rehberi'nden bank şeması¹⁶.

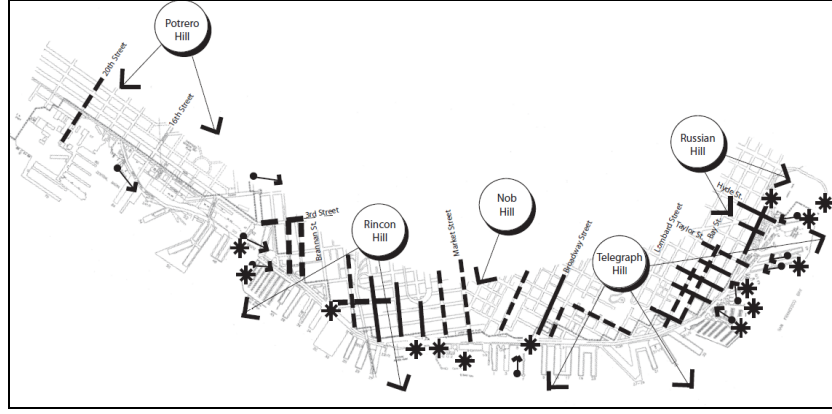
Form:

San Francisco, su, tepeler ve vadiler, açık alanlar, sokaklar, binalar ve iskeleler gibi yapılar gibi çeşitli unsurlardan oluşan benzersiz bir şehir desenine sahiptir. Bu öğelerin değişen yan yana dizileri San Francisco'nun fiziksel ve görsel imajını ve karakterini yaratmaktadır. San Francisco Körfezi ve Pasifik Okyanusu'nun suları, üç taraf boyunca şehre belirgin bir üstünlük sağlamakta ve şehrin iklimi ve yaşam biçimini etkilemektedir. Tepeler, şehrin ve suyun etkileyici manzaralarını sunar ve aralarındaki vadilerle birlikte, mahallelerin sınırlarını belirlemeye yardımcı olmaktadır. Açık alanlar, inşa edilen alanlara doğal yeşil bir kontrast sağlamakta ve bunlardan uzak durmakta ve genellikle kent mahallelerini daha ayrıntılı olarak tanımlamaktadır (TAC, 2004).

Ferry Building Area: Bu alanın hedefleri, Ferry Building'in şehir tarafındaki kent meydanı inşası, Rincon Park'ın inşası, Pier 22½'den Pier 1'in güney kenarı boyunca sürekli erişilebilir bir su kenarı kenarının tamamlanması, Rincon Point açık su havzasını geniş körfez manzaraları için koruyarak, feribot terminali dalgakıranına halka erişimi ve meydanın kenarını harekete geçirmek için iyileştirmeler yapılmasıdır. Ferry Building açık alanlarının tasarımı, Ferry Building, Agricultural Building ve bölme binaları tarafından halihazırda kurulmuş olan bölgenin sivil karakterini yansıtmalı ve açık su alanlarına bağlantılar sağlamalıdır (TAC, 2004).

South Beach: Tasarım rehberi, Brannan Caddesi'nin eteğinde en az 600 metre boyunca bulunan Embarcadero yürüyüş yolu boyunca uzanan yeni bir Brannan Sokağı Rıhtımı ve açık hava su havzası oluşturmak için Pier 34 ve 36'nın kaldırılmasını önermektedir

¹⁶ TAC, "Waterfront Design & Access," 2004, Erişim: 30.06..2019
<https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>.



Şekil 4.11. San Francisco Limanı manzaralar diyagramı¹⁸.

Kamusal erişim ve açık alanlar ve liman mülkünde yapılan diğer iyileştirmeler, liman bölgesinde yapılan değişiklikler ortaya çıktıkça aşağıdaki arazi politikaları, sokak manzaraları ve görme aralıkları etmenlerine göre incelenmektedir (TAC, 2004).

Sahildeki tarihi kaynaklar San Francisco'nun kimliğini oluşturmaya yardımcı olmaktadır. Rıhtımlar mühendislik, ulaştırma, mimari ve sivil tasarımda tarihsel eğilimleri yansıtmaktadır. Bazı tarihi kaynaklar ub konuda ayırt edici olmaktadır. Kıyıda, parmak iskeleleri ve dekoratif bölme binaları gibi tairihi bina grupları aynı zamanda en bilinen San Francisco şehir manzaralarını üreterek kentin genel kentsel formuna önemli katkılar sağlamaktadır (TAC, 2004).

Northeast Waterfront: Hedefler, arazi kullanımındaki evrim devam ettikçe, yeni gelişimin mevcut tarihi kaynaklarla uyumlu olmasını ve bölgenin tarihi ve deniz niteliğini artırmasını sağlamaktadır. Bu amaçla 9, 15, 19, 23, 29, 31, ve 35 numaralı iskelet binalar korunacak ve Pier 29 ve 33 konektör binaları korunacak ve yeniden kullanılacaktır. Planlanan National Register Historic District (Ulusal Kayıt Tarihi Bölgesi)'e dahil edilmeleri, bu tarihi kaynakların kalitesinin ulusal olarak tanınmasını teşvik edecek ve uyumlu yeniden kullanım potansiyellerini artıracaktır (TAC, 2004).

Erişim:

Limanın halka açık kamusal alan planı, beş ana politikayı yansıtmaktadır. Bunlar; insanları sürekli olarak deniz kıyısını keşfetmeye teşvik eden “sürekli” bir halka açık

¹⁸ TAC, “Waterfront Design & Access,” 2004, Erişim: 30.06..2019 <https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf>.

erişim ve kamusal alan programı, sık yürünebilir aralıklarla meydana gelen önemli açık alan “sıra”sı, kıyıdaki birçok aktiviteyi deneyimlemek için halka açık erişim ve kamusal alanlar için bir “çeşitlilik”, şehir ve körfez arasında “bağlantı” sağlayan halka açık alanlar ve körfezin muhteşemliğine mimari bir zemin olan açık alan “karakter”idir. Yeni kamu erişimi ve açık alanın geliştirilmesinde Liman, mevcut kamu erişimi ve açık alanın temelini oluşturacak, insanların çeşitli rekreasyon olanakları ve su ile bağlantılar yoluyla tüm sahili keşfetmeleri için fırsatlar yaratacaktır (TAC, 2004).

Fisherman’s Wharf: Bu alan için hedefler, balıkçılık işlemlerinin geliştirilmesinin önemini vurgularken, aynı zamanda halkın Fisherman’s Wharf’tan zevk almasını arttırmanın önemini de vurgulamaktır. Bu amaçla Pier 45, the Secretary of the Interior’s Standards for Rehabilitation’a (İçişleri Rehabilitasyon Standartları Sekreteri) göre korunan bölgedeki baskın iskele olmaya devam edecektir. Jefferson Street, Fisherman’s Wharf’ın ticari ana caddesi olarak geliştirilecektir. Tasarım özellikleri, Jefferson Street’ten gelecek Fisherman’s Wharf/ Triangle Lot açık alanının çekirdeğine yapılan girişleri vurgulayacaktır. Körfezin Powell ve Mason Street koridorlarından bakışı korunacak ve bölgenin yeni ve ticari balıkçılık merkezi olarak kullanıldığını gösteren yeni tabelalar gösterilecektir. Rıhtımda görsel olarak öne çıkan bir odak noktası olan Pier 43 feribot kemeri korunacaktır. Balıkçılık endüstrisinin erken dönemlerine ilişkin balık yolu tesisleri daha fazla çalışacak ve balıkçılık endüstrisi kullanımları için onları tutma çabaları incelenecektir. Ek olarak, yeni gelişimin tasarımı, bölgenin artan gelişim ölçeğini ve tarihi mimari unsurların ve yaya ölçekli binaların, sokakların ve sahil kenarlarının karışımını sürdürecektir.

Mission Bay: Mission Bay’in kentsel tasarım hedefleri, Mission Bay için devam eden planlama ile koordine etmeye devam etme gereğini kabul eder. Bölgenin denizcilik operasyonlarının dolaşım ihtiyaçlarını daha iyi karşılamak ve bölgedeki China Basin Channel ve bir çok denizcilik aktivitesine bakan yeni bir sahil yürüyüş yolu sağlamak için Terry Francois Bulvarı’nı yeniden tasarlamayı amaçlanmaktadır. China Basin Channel’in sınırı halkın erişimine ayrılacaktır. Bu kamusal erişim iyileştirmeleri, Fisherman’s Wharf’tan Pier 70’e sürekli deniz kenarı yoluna katkıda bulunacak olmasına rağmen, Embarcadero yürüyüş yolundan farklı olabilmektedir. Geçit, üçüncü sokak köprüüne bağlanacak ve yol boyunca deniz ve açık su manzarası sağlayacaktır.

Southend-on-Sea İngiltere'nin Essex İdari Bölgesi'ne bağlı bir kıyı kentidir. Yüzölçümü²¹ 41.76 km² olan kentin nüfusu²² 2011 yılı itibarı ile 174,300'dür.

Aktivite:

Yüksek kalite ve kapsayıcı tasarım, ayrılmayı engelleyen, insanları bir araya getiren ve fiziksel aktivite ve rekreasyon için fırsatlar sağlayan iyi planlanmış kamusal alanlara sahip iyi karışmış ve bütünleşik gelişmeler yaratmalıdır.

Konfor ve İmaj:

Aktif pencereler ve vitrinler içeren bir sokak, boş ve sağır bir cepheden oluşan bir caddeden daha güvenlidir. Sokakların ana yaya girişi, cadde cephesinde bulunmalı, böylece kamusal alandan görülebilmelidir. Yeni bir bina, uygun olduğunda, kendi kimliğini yaratmalı, kent karakterini güçlendirmeli ve bitişik binalar, sokaklar ve kamusal alanlar ile rahat bir ilişki kurmalıdır. Kaliteli bir kentsel tasarım, halkın gururunu ve kamusal alana sahip olmasını sağlamalıdır. İnsanların başarılı, çekici sokaklar ve kamusal alanları daha çok sahiplenip, daha iyi kullandıkları gözlemlenmiştir. Bunun nedeni, insanların konforunu yükselttiği ve daha fazla aktivite ve doğal gözetim seviyelerine sahip olmasıdır.

Form:

Bir arazinin gelişim potansiyelini değerlendirirken, yerel karakterin ve mekanın altyapı kapasitesinin kullanılabilir uygunluk alanının göz önünde bulundurulması zorunludur. Ancak bir yerin uygun olması koşuluyla, yüksek yoğunluklu planların, daha geniş topluluklar için birçok faydası olabilir:

- Canlı mahalleler ve işletmeler
- Ek topluluk tesisleri ve halka açık alan
- Daha fazla doğal gözetim

²¹ Southend-on-Sea, Erişim: 07.04.2019 <<https://travel.syctic.com/tr/poi/southend-on-sea-region:22230>>

²² Southend-on-Sea, Erişim: 07.04.2019 <<https://travel.syctic.com/tr/poi/southend-on-sea-region:22230>>

- Tasarımla enerji tasarrufu için daha fazla fırsat
- Mekan hissini daha kolay oluşturabilme

Yoğunluk, yüksek katlı binalarda olduğu kadar, az katlı binalarda da artış gösterebilmektedir. Southend içindeki bir çok alanın, özellikle teraslı alanlar mekansal olarak yoğundur. Bazı durumlarda kısa, kompakt veya teraslı evler, kat yüksekliğini artırmaktan daha kabul edilebilir bir seçenek olmaktadır. Her geliştirme arazisi farklıdır ve bireysel bir çözüme ihtiyaç duyar. Hakim karakterin daha düşük bir yoğunluğa sahip olması veya altyapının fazla gerilmesi durumunda, yüksek yoğunluklu programlar uygun olmayabilir (Southend-on-Sea Local Development, 2009).

Yerli mimari dilin çok yerel olmayan bir kalkınma ölçeğine uygulanması yaygın bir hatadır. Bu, birkaç çözülmemiş form, oran ve yanıtıcı dil ile sonuçlanabilir. Bu nedenle, kabul edilen mimarinin ve detaylandırmanın gelişim ölçeğine uygun olmasını sağlamak önemlidir (Southend-on-Sea Local Development, 2009).



Şekil 4.15. Karma kullanım düzeninden dolayı oluşan yüksek yoğunluktaki konutlar²³.

²³ Section 4 - Building Form - SPD1 Design & Townscape Guide, Erişim: 11.07.2019
<https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1707/section_4_-_building_form_-_spd1_design_and_townscape_guide>

Anlam ve Kimlik:

Yeni gelişme, makul olmayan şekilde gölgelenmeyecek, gün ışığını engelleyecek ya da bitişik binalara ve kamusal alanlara aşırı derecede rahatsız edici olmayacak şekilde tasarlanmalıdır. Komşularına önemli ölçüde ışık kaybına neden olan öneriler kabul edilemez olarak değerlendirilecektir. Genel olarak yeni binalar, mevcut binaların dış cephe hatlarına saygı göstermelidir; fakat, mevcut kalkınmanın karıştırıldığı (yani net bir bina hattı olmadığı) veya arka tarafa, ayakizi konumuna daha esnek bir yaklaşım kabul edilebilir. Komşu mülklerin mülkiyeti ve keyfi üzerinde haksız yere etkisi yoktur.



Şekil 4.16. Gölgeleme çözümleri için güneş kırıcılar²⁴.

Erişim:

Herhangi bir binaya giriş, kamusal alan veya peyzaj, yayalar, bisikletliler, pusetler ve özel ihtiyaçları olan herkes dahil olmak üzere tüm kullanıcılar tarafından eşit derecede erişilebilir olmalıdır. Tüm teklifler, Engellilik Ayrımcılığı Yasası'nın şartlarına uygun olmalıdır. Bina yaklaşımı, giriş eşiği ve genel manzaraya özel dikkat gösterilmesi gerekmektedir. Engelli erişimi kullanıcılar için ayrı veya uyumsuz olmamalıdır (Southend-on-Sea Local Development, 2009).

²⁴ Section 6 & 7 - SPD1 Design & Townscape Guide, Erişim: 11.07.2019
<https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1713/section_6_and_7_-_spd1_design_and_townscape_guide>



Şekil 4.17. Bina ile uyumlu malzemelerden yapılmış rampa çözümü²⁵.

Gelişmenin mekânsal düzenlenmesi ve çevresi ile olan ilişkisi, herhangi bir planın başarısı için anahtarıdır. Her şeyden önce yeni yerler insanlar için tasarlanmalıdır, hareketli çekici ve erişim açısından kolay olmalıdır. Yeni gelişmeler, çevre ve sokak ağına ve yerel tesislere yeni uygun bağlantılar oluşturarak yaya, bisiklet ve araç erişimini iyileştirme fırsatları sunmalıdır.

Tüm yeni caddelerin sadece araç hareketi değil, tüm kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılaması zorunludur. Tüm sokaklar için güvenli, kullanışlı ve çekici olmalı, yaya, bisikletliler, acil durum ve servis araçları ve hizmet şirketleri de dahil olmak üzere herkesin ihtiyaçlarını desteklemektir. Seçilen cadde tipi, bölgeye uygun olmalıdır.

Büyük gelişmelerde yolların düzeni, genel karakterleri için anahtar olacaktır. Tüm yeni gelişmelerin amacı, daha geniş bir bağlamda olumlu bir entegrasyon sağlamaktır, bu nedenle tasarımın bu unsurunun yerel karakter tarafından bilgilendirilmesi önemlidir. Doğal özellikler, topoğrafya ve tarihi cadde modeli de düzeni şekillendirmek ve şemayı yerel olarak ayırt etmek için kullanılmalıdır. Yerel yapı adalarıyla uyum içinde olmak ve görüşlerin korunması da dahil olmak üzere komşu gelişmelerle bağlantı kurmak başarının anahtarı olacaktır.

Tüm sokaklar, arabalar ve servis araçları için işlevsel olmalıdır, ancak özellikle yerleşim yerlerinde olanlar, dikkat çekici ortamlar oluşturmaya odaklanmalıdır.

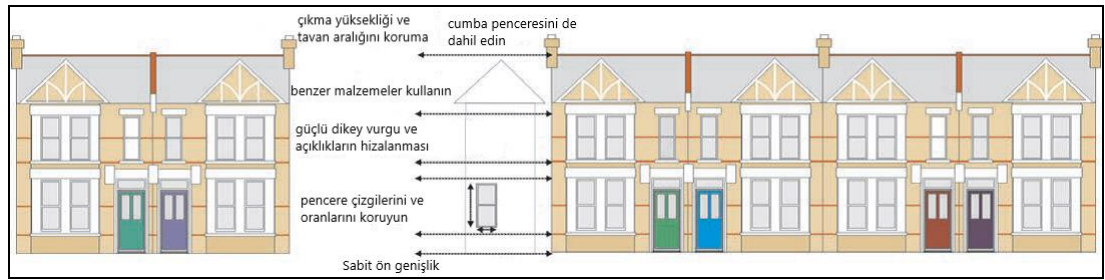
²⁵ Section 6 & 7 - SPD1 Design & Townscape Guide, Erişim: 11.07.2019 <https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1713/section_6_and_7_-_spd1_design_and_townscape_guide>

Özellikle yerleşim alanlarında, daha büyük araçların erişimini engellemeden, hızlanan trafiği engellemek için tasarlanmaları gerekir. Yerleşim alanlarında, uygun yerlerde kavşak uygulamaları ve peyzaj düzenlemeleri gibi yüksek kalitedeki trafik sakinleştirici önlemler teşvik edilecektir. Önerilen tüm trafik sakinleştirici önlemler bir sonraki düşünce değil, genel tasarıma entegre olmalıdır. Tüm yol kullanıcıları için en uygun çözümün bulunmasını sağlamak için yeni caddelerin ve kavşakların ayrıntılı tasarımı saha bazında değerlendirilecektir.

Köşe arsaları, manzaraları sonlandıran yerler ve öne çıkan mekanlar, önemli yapı binaları ağ geçitleri için bir fırsat sunar. Bu sitelerde statüsünü ve önemini yansıtan çok yüksek bir tasarım ve detaylandırma standardı gerekli olacaktır.

Mümkün olan her durumda mevcut tarihi dönüm noktası binalar korunmalı ve geliştirilmeli ve stratejik görüşler korunmalıdır. Yakın ve uzak görüşlerin her ikisi de bir alan karakterine katkıda bulunur ve buldukları yerde saygı gösterilmelidir. Yeni gelişme, şemaya ekstra bir boyut katabilecek ve çevre ile bütünleşmeye yardımcı olabilecek görüş ve manzaraları açma imkanı da sunabilir.

Yeni bir bina veya bir binaya ek tasarlarırken, geliştirilmenin mevcut binalarla bütünleşmesi önemlidir. Bu, mevcut binaların oluşturduğu olumlu özellikleri ve ilişkileri tanımlayarak; Cephe çizgileri, sırt ve saçak yükseklikleri, oranlar, malzemeler vb. yeni gelişimin tasarımında saygı duyulması önemlidir (Southend-on-Sea Local Development, 2009).

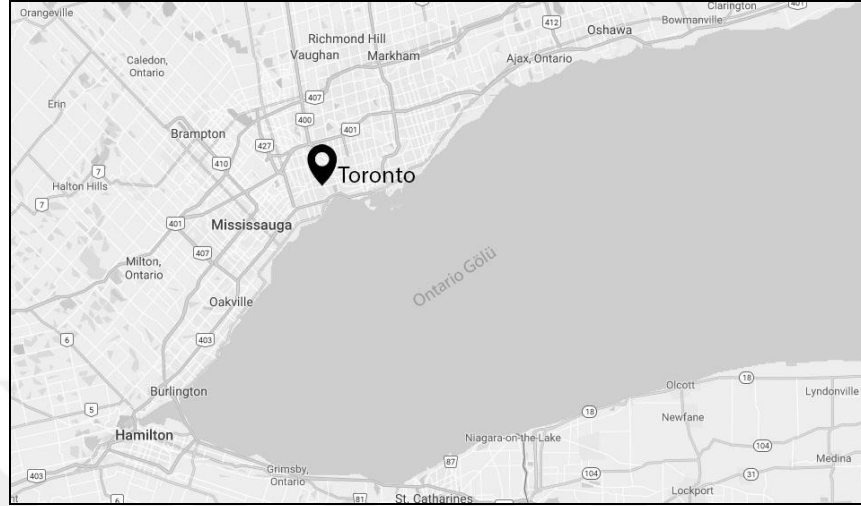


Şekil 4.14. Bitişik binalardan alınan ritim, oranlar ve hizalamalar gibi görsel işaretler²⁶.

²⁶ Section 3 - Creating Successful Places - SPD1 Design & Townscape Guide, Erişim:11.07.2019
<https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1715/section_3_-_creating_successful_places_-_spd1_design_and_townscape_guide>

4.2.3. Toronto Merkezi Sahil Planı

Toronto Kanada'nın en büyük kenti ve Ontario eyaletinin başkentidir. Nüfusu²⁷ 6.139.404 kişi, yüzölçümü²⁸ 7.125 km²'dir.



Şekil 4.14. Google Maps Toronto konumu²⁹.

Toronto Merkezi Sahil Planı'nın hayali rıhtımlarını dünyanın en güzel rıhtımlarından birine dönüştürmek ve bölgeye yeniden enerji vermektir. Plan ilgili politika ve ilkeler ile hayata geçirilecek ve "23 Big Moves" maddeleri etrafında şekillendirilecektir.

Aktivite:

Kent ölçeğinde kültürel ve turistik çekim noktalarını özgünlük ve kalite ile entegre etmek ve görkemli bir başkent tanıtımı yapmak hedeflenmektedir. Merkez sahilde uluslararası turizm, ulusal kutlama ve yerel eğlence için bir destinasyon haline dönüştürmede kamu alanının önemini kabul edilmelidir. Kaliteli kentsel mekanlar, sahil merkezinde muhteşem sahil parkları ve meydanları ile özel bir yer tanımlayarak göze hoş gelen ve ruhu yakalayan doğal ortamlar yaratılmalıdır.

²⁷ Toronto Population 2019, Erişim: 08.07.2019 <<http://worldpopulationreview.com/world-cities/toronto-population/>>

²⁸ Toronto Tanıtım, Erişim: 08.07.2019 <<http://www.kanadasehirleri.com/toronto-tanitim.html>>

²⁹ Google Maps Toronto konumu, Erişim: 08.07.2019 <<https://www.google.com/maps/@43.5316719,-79.0574229,9.5z>>

Eşsiz güzellik alanları olan ve tüm vatandaşlara kalite ve fırsat sunan dinamik ve çeşitli sahil toplulukları yaratmak önemlidir. Bu nedenle deniz kenarı toplulukları sosyal, ekonomik, doğal ve çevresel sağlık ve kültürel canlılıkları nedeniyle takdir edilecektir.

23 Big Moves Maddeleri:

- D20_ Geniş Liman Toprakları temizlenecek ve yeni kentsel topluluklar, uluslararası bir yakınsama bölgesi, "yeşil" endüstriler ve eğlence, kültürel ve turistik olanakların zengin bir altyapısını içeren bir dizi kentsel gelişim fırsatına açılacak (Şekil 4.20).
- D21_ Çeşitli karma kullanımlı topluluklar ortaya çıktıkça West Don Topraklarına yeni bir hayat verilecek (Şekil 4.20).
- D22_ East Bayfront, çalışma ve yaşam için önde gelen bir sahil adresi haline gelecektir (Şekil 4.20).
- D23_ Kutlama ve sergi mekanı olarak tarihsel rolünü temel alan Sergi Yeri, insanların çalıştığı, oynadığı, ziyaret ettiği ve yaşadığı dinamik bir alana açılacak (Şekil 4.19) (Toronto City Council, 2003).

Konfor ve İmaj:

Kanada'nın mimarlık, kentsel tasarım, toplum gelişimi, çevre bilinci, teknoloji, kültür ve sanat alanlarında liderlik kabiliyetini göstermek ve Kanada'yı geleceğin ülkesi olarak konumlandırmak, yeni yüzyılın zorluklarını karşılamaya hazır olmak rehberin ulusal ölçekteki hedeflerindedir.

Sahil merkezini çevre sağlığı açısından üst kademelere getirmeye odaklanmaktadır. Çok çeşitli çevresel stratejiler, sürdürülebilir kıyı bölgesi topluluklarının şekillenmesine yardımcı olacak ve kentin temiz ve yeşil bir kıyı bölgesi geliştirme taahhüdünü sergileyecektir.

Form:

Rıhtımlar şehir dokusunun bir parçası gibi hissetmek ve işlev görmek zorundadır. Planın ilk ilkesi, şehri Ontario Gölü ile yeniden bağlamak için engellerin kaldırılmasıdır. Bu Toronto'daki sahil kenarındaki potansiyelin kilidini açmanın anahtarıdır.

23 Big Moves Maddeleri:

- B9_ Harbourfront Centre, Queens Quay Terminali ile York Quay Center arasındaki yeni bir halk meydanı ve John Quay'daki entegre bir denizcilik merkezi ile daha da güçlü bir hale gelecektir (Şekil 4.19).
- B11_ Liman arazilerinin merkezinde yeni bir yeşil koridor olan Don Greenway geliştirilecektir (Şekil 4.20).
- B12_ Clarke (Cherry) Plajı'ndan Balmy Plajı'na yeni bir Ontario Gölü Parkı, Toronto'ya çok daha gelişmiş bir sürekli kentsel park sistemi sağlayacaktır (Şekil 4.20).
- B13_ Liman Toprakları'ndan geçen Gemi Kanalı, yeni karma kullanımlı toplulukların inşa edileceği güçlü bir odak noktası haline gelecektir (Şekil 4.20).
- B14_ Fort'un statüsünü Toronto'nun en önemli miras alanı olarak yeniden belirleyen yeni bir Fort York Park daha büyük ve daha görünür olacaktır (Şekil 4.19).
- B15_ Marilyn Bell Park'a üç hektar civarında daha eklemeye yapılarak deniz kenarına açılan bir kapı olarak yeniden tasarlanıp geliştirilecektir (Şekil 4.19).

Anlam ve Kimlik:

23 Big Moves Maddeleri:

- A6_ Şehrin varlıklarını suyun sınırına bağlayan temel kültürel ve miras koridorları tanıtılacak ve güçlendirilecektir.
- B10_ Bölgenin endüstriyel mirasını yansıtan ve olağanüstü geleceğini öngören, cesur bir yeni East Bayfront Parkı oluşturulacaktır (Şekil 4.19).
- B8_ Toronto'nun tarihi ana caddesinin dibine çarpıcı bir Yonge Street Pier inşa edilecektir (Şekil 4.19 ve 4.20).



Şekil 4.19. Toronto kamu alanları planı³⁰.

Erişim:

Toronto Sahili, batıda Etobicoke Creek'te Marie Curtis Park'ın 46. Kilometresine, doğuda ise Rouge Nehri'ndeki Rouge Beach Parkına kadar uzanmaktadır. Doğal ve kültürel miras bakımından zengin olan sahilde, çok sayıda gelişen mahalleler ve birçok önemli kültürel kurum ve spor mekanı bulunmaktadır.

Toronto'nun sahili, altı büyük akarsuyun havzasının bir parçasıdır. Kamu erişimini arttırmak, kıyı şeridini ve çevreyi iyileştirmek için batı ve doğu kıyısında çeşitli müdahaleler planlanmıştır. Bu faaliyetlerin yanı sıra yeni müdahaleler de, Toronto'nun deniz kıyısının canlanmasının bir parçası olarak desteklenecektir. (Toronto City Council, 2003)

³⁰ Making Waves Summary, Erişim: 10.07.2019 <<https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/waterfront/waterfront-strategic-documents-and-reports/>>



Şekil 4.20. Toronto kamu alanları planı³¹.

23 Big Moves Maddeleri:

- A1_ Karayolu sistemi ve Union Station da dahil olmak üzere GO Transit/TTC hizmetleri için önemli iyileştirmeler yapıldıktan ve bu iyileştirmeler büyük ölçüde tamamlandıktan sonra, yükseltilmiş Gardiner Expressway değiştirilecektir.
- A2_ Waterfront Light Rapid Transit hattı, Central Waterfront boyunca Sergi Alanı'ndan Liman Topraklarına kadar uzanacaktır.
- A3_ Göl Kıyısı Bulvarı, sahil kenarındaki büyük bir bulvara dönüştürülecektir.
- A4_ Queens Quay, Bathurst Caddesi'nden Port Lands'e doğal bir sahil şeridi olacak.
- A5_ Martin Goodman/Waterfront Pisti Central Waterfront ile tamamlanacak ve şehir çapında takip sistemine bağlanacaktır.
- B7_ Halka açık kullanım için su kenarı boyunca kesintisiz bir yeşil bant ayrılacaktır.
- B16_ Ontario Place, sahildeki park sistemine dokunacak ve halkın tesislerin ve ücretli turistik yerlerin tadını çıkarması için daha iyi bir erişim sağlayacaktır (Şekil 4.19).

³¹ Making Waves Summary, Erişim: 10.07.2019 <<https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/waterfront/waterfront-strategic-documents-and-reports/>>

- C17_ Bir sonraki nesil ulaşım sistemi transit, bisiklet, yürüyüş ve su taşımacılığına öncelik verecektir.
- C18_ West Don Toprakları ve çevresindeki mahallelerde su baskınlarını önlemek için Don Nehri boyunca bir taşma koruma elemanı yapılacak (Şekil 4.20).
- C19_ Don Nehri'nin ağzı yeniden yönlendirilecek ve yeniden yapılandırılacak, böylece nehrin ekolojik işlevini geliştirecek ve su baskını koruması ile komşu park alanlarına önemli bir açık alan ve rekreasyon bağlantısı sağlanacaktır (Şekil 4.20).

4.2.4. Rize Kıyı Dolgu Alanı Kentsel Tasarım Projesi



Şekil 4.15 Rize'nin konumu³².

Rize Karadeniz'in kıyı bölgesinde yer alan bir ildir. Yüzölçümü³³ 3835 km², nüfusu³⁴ 2018 yılı verilerine göre 348.608'dir.

Aktivite:

Kente bütünsel olarak bakılan bu kapsamda tasarım ilkeleri ile hem tasarım kalitesinin hem de yaşam kalitesinin gelişimi hedeflenmektedir. Kentsel tasarım insanı mekanla

³² Google Maps Rize, Erişim: 07.05.2019

<<https://www.google.com/maps/@40.9036711,41.0495663,8.75z>>

³³ Rize İl ve İlçeleri Rehberi, Erişim: 20.04.2019 <<https://www.il.gen.tr/rize>>

³⁴ Rize Nüfusu Erişim: 20.04.2019 <<https://www.nufusu.com/il/rize-nufusu>>

buluşturmaktadır. Bütünsel bir sistem ve bakış ile bu buluşma örneklenmekte ve çözümlenmektedir.



Şekil 4.16 Rize³⁵.

Konfor ve İmaj:

Bina ve yerleşme ölçeğinde sertifikasyon sistemlerinin başlatılması, derelerin ve su kaynaklarının ekolojik restorasyonunu yeni gelişme alanlarında sürdürülebilir gelişme adına ekolojik duyarlılık başlığı altında ekopark, eko pazar yeri vb kurulması, kent konforunun artırılması ve evrene duyarlılığın sağlanması adına gerekli görülmektedir.

Ekonomik potansiyelleri kentsel gelişme dinamikleriyle buluşturarak kentsel projelerin ekonomik çeşitliliği canlandırmasını sağlanmalıdır. Yaratıcı endüstrileri, teknolojik ve bilimsel gelişmeleri desteklemek, biyo çeşitliliği sağlayacak adımları hayata geçirmek gereklidir.

Form:

Merkez ile sosyal dokunun (mahalleler) ilişkilmesini, kentsel gelişmenin doğrusal yataydaki gelişme izinin düşeyde kent-kıyı-su düzleminde entegre olmasını ve bu işlevler arasında dengenin kurulması hedeflenmektedir.

³⁵ Erişim: 20.04.2019 <<http://www.ddenetim.com/wp-content/uploads/2014/11/Rize2.jpg>>

Kent bütününde yeni ve çağdaş bir deneyim kazanılırken, kamusal mekanlar, kıyı ve mahalleler bütününde çeşitliliğin korunması hedeflenmektedir.

Anlam ve Kimlik:

Rize Yeni Kıyı Kentsel Tasarım Projesi ile kentlilere ve kente yeni bir deneyim kazandırmak için “kentsel tasarım” projesi ile güçlü bir senaryo oluşturularak, kentin geleceği adına kimlikli bir kent yaratıp, kentin yaşam kalitesini yükseltmek hedeflenmektedir.

Kent kapılarını kurgulamak, kent girişleri, imaj, ambiyans, ve nirengi ilişkilerini yeniden tasarlamak, yerel kimlik kurgusunu vurgulamayı yere özgü mimariyi tasarım rehberleri ile geliştirmeyi hedeflemektedir.

Erişim:

Kıyı ve suya erişimin sağlanarak güçlü bir kıyı kenti oluşturulması, ekolojik değerlerini kaybetmeden yeniden değere koyarak (ekolojik restorasyon) çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması, kentsel kimliğin korunması ve özgün yapısının geliştirilmesi, birimler arası denge ve entegrasyonun sağlanması ve kentsel gelişmenin bütünsel olarak ele alınması, ekonomik gelişmede turizm ile birlikte bilimsel teknolojik adımların da sağlanması, kentsel mekânsal gelişme stratejisi olarak çeşitlilik ve esnekliğin sağlanması, iletişim ve hareketliliğin geliştirilmesi ve tüm bunları yeniden değere koyacak ‘kentsel tasarım rehber ve projeleri’nin hazırlanması planlamayı destekleyen kentsel tasarım projesi ilkeleri ve hedefleri olarak sıralanmaktadır.

Kentin suyla buluşması, hareket ve suya erişim, tasarımın suya odaklı olabilmesi ana hedeflerdendir. Arıtma ile temizlenen derelerin ve su kaynaklarının kıyıya ulaştığı noktada dolgu alanlarında kanallar yapılarak kıyıyı zenginleştirmek hedeflenmektedir. Kıyı ve kamusal kullanım kentsel tasarım rehberi kentsel tasarım rehberi ve projesi ile yeni bir senaryo sunmak amaçlanmaktadır.

Deniz bağlantısını güçlendirerek bölgesel turizm olanaklarını canlandırmak, tepe ve merkez ilişkisini sağlayacak hava ray sistemleri getirmek, kentin ulaşım stratejilerini kolaylaştıracak toplu taşıma olanaklarını kurgulamak, mahalleleri birbiri ile ve

4.3. Bölüm Sonucu

Kıyı alanları, kentsel mekanlar içerisinde en çok talep gören, en çekici, cazip alanlardır. Su kenarlarına yerleşim, insanoğlunun yaşamında ilk devirden beri önemli rol oynamaktadır.

İlkel dönemde kıyı alanları insanlık için büyük bir öneme sahipti. İnsanlar burada tarım, hayvancılık, avcılık yaparak yaşamlarını devam ettirmişlerdir. Sanayi devrimi sonrasında endüstri döneminin başlaması ile birlikte karayolları ve demir yolları gelişmiş, kent-su ilişkisi zedelenmiştir. Şehir merkezi kabul edilen liman bölgeleri boşalmıştır. Sanayisizleşme döneminde kent merkezinde boşalan eski liman alanlarının çok büyük bir fırsat oluşturduğu gözlemlenmekteydi. Bu dönemde bu boşalan alanlar dönüştürülerek tekrar kullanıma açıldı.

San Francisco kıyı alanı tasarım rehberinin genel vizyonu “kıyıda süreklilik” olarak belirlenmiştir. Bu vizyon çerçevesi içinde kıyı etkinliklerinin tasarımının ve erişiminin geliştirilmesi büyük bir rol oynamaktadır. Kıyıda aktivite çerçevesinde balıkçılık ve denizcilik faaliyetlerinin ve liman kullanımının artırılması önerilmektedir. Konfor ve imaj çerçevesinde kıyıda oturma alanlarına yönelik tasarım önerileri sunulmuştur. Form çerçevesinde kıyının coğrafyasının analizinden bahsedilmiş ve altı bölgeyi birbirine bağlayan bir süreklilik oluşturma önerisi verilmiştir. Anlam ve kimlik çerçevesi doğrultusunda ise, manzaralar ele alınmıştır. Erişim çerçevesinde, genel vizyonda da belirtildiği gibi halka açık sürekli bir kıyı şeridi oluşturmak hedeflenmektedir.

Essex Southend-on-Sea tasarım rehberinde yerel karakteri korunurken ve geliştirirken yeni gelişim, yenileme planları, sokaklar ve kentsel alanlarda kaliteli tasarım oluşturulmak hedeflenmektedir. Aktivite çerçevesinde, fiziksel aktivite için fırsatlar sağlayan kamusal alanların oluşturulmasının gerekliliğinden bahsedilmiştir. Konfor ve imaj çerçevesinde, kaliteli kentsel mekanların daha konforlu olması ve insanların bu alanları daha çok sahiplenmesine değinilmiştir. Form çerçevesinde ise, bina yoğunluklarının kente uygun bir şekilde uyarlanabilmesi üzerinde durulmuştur. Anlam ve kimlikte gölgelendirme önerileri verilmiş ve erişim çerçevesinde ise, yeni oluşturulacak olan gelişimlerin genel manzara ile uyumlu olması gerekliliğine değinilmiştir.

Toronto kentsel tasarım rehberinde aktivite çerçevesine göre, kent merkezinde kültürel ve turistik mekanları bir çekim merkezi haline getirmek hedeflenmektedir. Konfor ve imaj çerçevesinin ana hedefi, sahili çevre sağlığı açısından iyileştirmektir. Form çerçevesinde, Ontario Gölü ile kenti birbirine bağlamak hedeflenmiştir. Anlam ve kimlikte, 23 Big Moves maddeleri doğrultusunda kentin kültürel mirasını yansıtacak görüntü koridorları oluşturulacak alanlar ve tarihi alanları korunacaktır. Erişim çerçevesine göre ise, kamu erişimini arttırmak, kıyı şeridini ve çevreyi iyileştirmek için hedefler belirlenmiştir.

Rize kentsel tasarım rehberlerinde kıyıyla bütünleşmiş bir kent tasarlamak hedeflenmektedir. Bu bağlamda; kimlik ve özgünlük, su ve erişilebilirlik, çevresel sürdürülebilirlik, denge ve entegrasyon, çeşitlilik ve esneklik, ekonomik gelişme, iletişim ve hareketlilik ve kentsel tasarım kalitesi ilkelerinden yola çıkılmış, hedefler belirlenmiştir. Aktivite çerçevesinde, bütünsel bir bakış açısı desteklenmektedir. Konfor ve imaj çerçevesinde, sürdürülebilir gelişmeleri desteklemek hedeflenmiştir. Form çerçevesine göre, kentsel gelişme izinin düşeyde kent-kıyı-su düzleminde olması ve bu işlevler arasında denge kurulması hedeflenmiştir. Anlam ve kimlik çerçevesinin ana hedefi, kentin yaşam kalitesini yükseltmek ve kimlikli bir kent yaratmak belirtilmiştir. Erişim çerçevesinde ise, hareket ve suya erişim ve tasarımın su odaklı olması ana hedef olarak belirlenmiştir.

Sonuç olarak bu bölümde kıyı ile ilgili olarak, kıyı kavramı, kıyı kullanımı tarihi ve son olarak kıyı alanlarına yönelik kentsel tasarım rehberleri örnekleri (San Francisco, Essex-Southend-on-Sea, Toronto ve Rize) verilmiştir. Bu tezde Silifke-Taşucu kıyı alanları üzerine bir kentsel tasarım rehberi önerisi verilecektir.

5. SİLİFKE-TAŞUCU KIYI ALANINA YÖNELİK BİR KENTSEL TASARIM REHBERİ

5.1. Çalışma Alanının Tanıtılması

Taşucu, Mersin'in Silifke ilçesinin bir mahallesidir. 2018 verilerine³⁷ göre nüfusu toplam 9593'tür. Taşucu'nun yüzölçümü³⁸ 3873 hektardır. 1955 yılında Silifke Belediyesi'ne bağlı bir belde olan Taşucu 2014 yılında yürürlüğe giren büyükşehir yasası ile birlikte mahalle olmuştur.

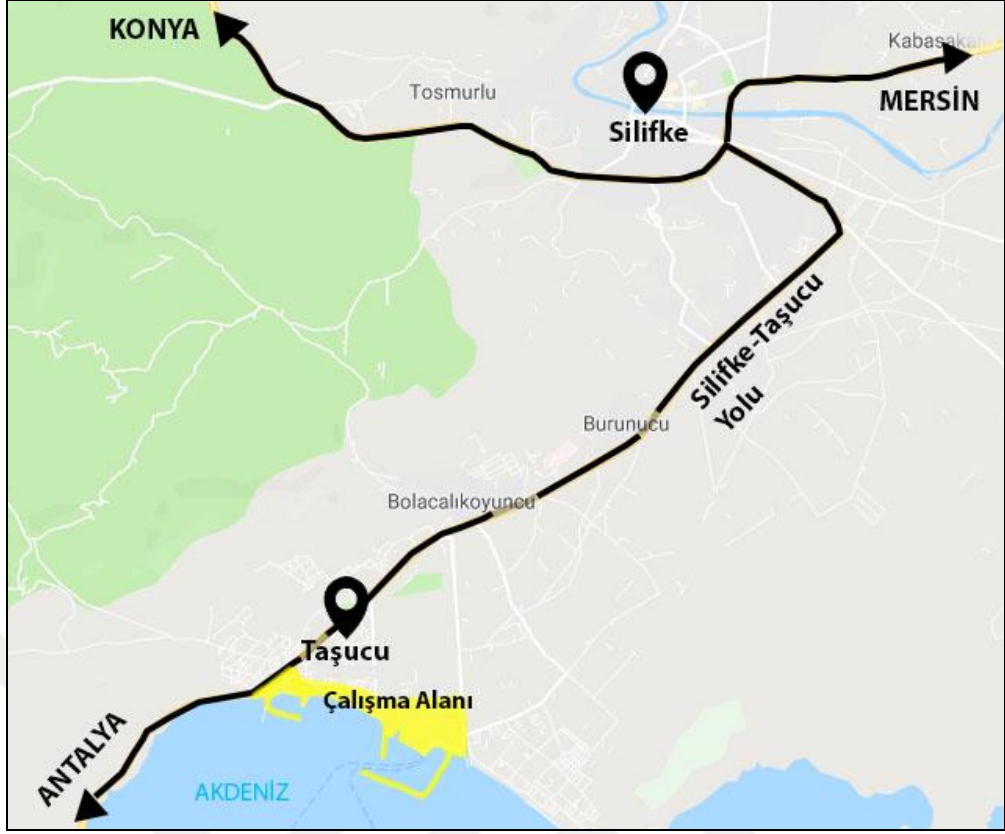


Şekil 5.1 Çevre illerden Taşucu'na ulaşım haritası.

Taşucu bir liman kentidir. Taşucu Limanı ve SEKA Limanı olmak üzere 2 adet liman bulunmaktadır. Taşucu Limanı ile KKTC-Girne, Lübnan-Tripoli ve Suriye-Tartaus limanlarına düzenli olarak yolcu ve yük gemisi seferleri yapılmaktadır. SEKA Limanı'nda ise yük gemileri belirli bölgelere yük taşımacılığı yaparak, bu bölgenin deniz ulaşımı ve taşımacılığında önemli bir merkez olmasını sağlamaktadır.

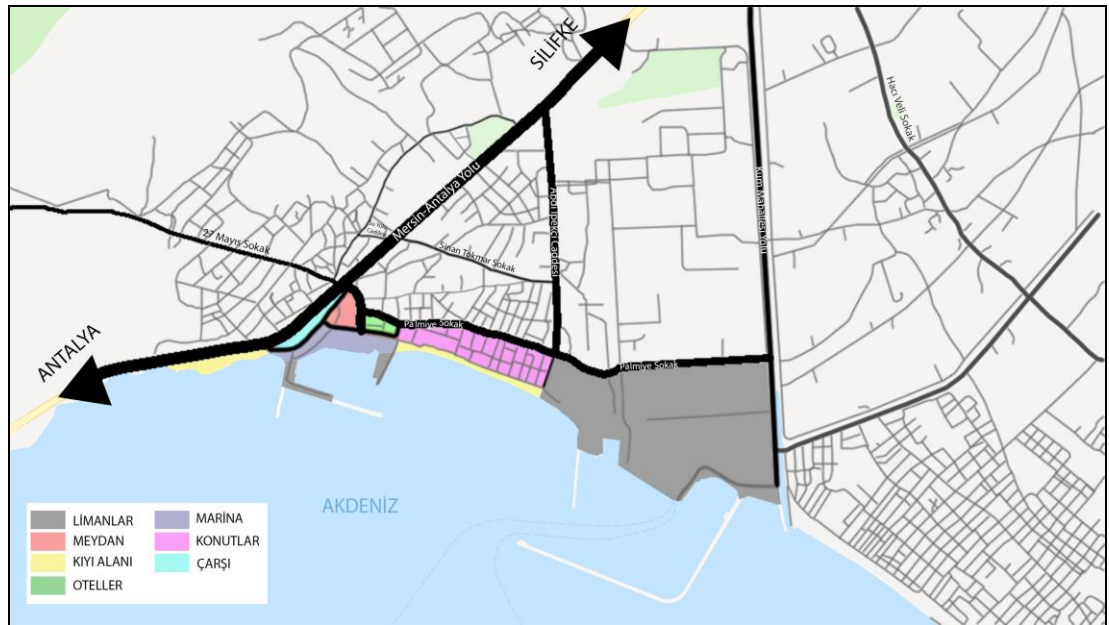
³⁷ Erişim: 24.03.2019 <<http://www.nufusune.com/182881-mersin-silifke-tasucu-mahallesi-nufusu>>

³⁸ Kum Mahallesi- Taşucu (Mersin) Uygulama İmar Planı Açıklama Raporu 2014

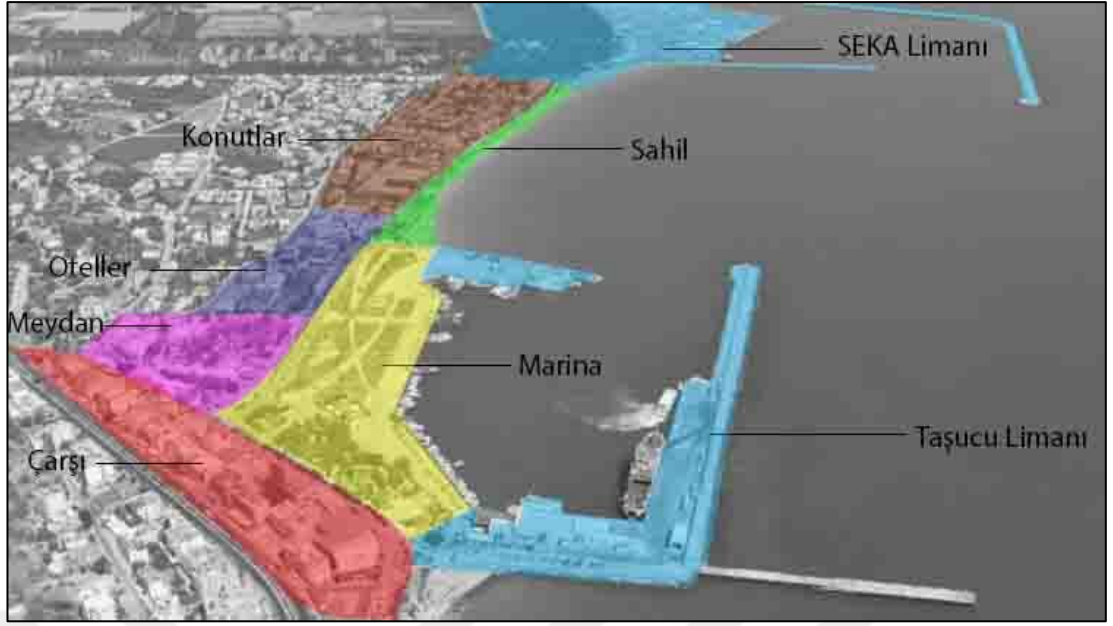


Şekil 5.2 Taşucu'nun konumu.

Gülнар Büyükeceli'de 2023 yılında faaliyete geçmesi beklenen Akkuyu Nükleer Santrali'nin çalışma kadrosunda ileriye yönelik on bin civarında Rus çalışan olması öngörülmektedir. 2019 yılı itibariyle bir çok Rus aile, bu santrale en yakın şehirleşme Taşucu'nda olduğu için bölgedeki konutlara yerleşmiştir.



Şekil 5.3. Taşucu'ndan çalışma alanına erişim.



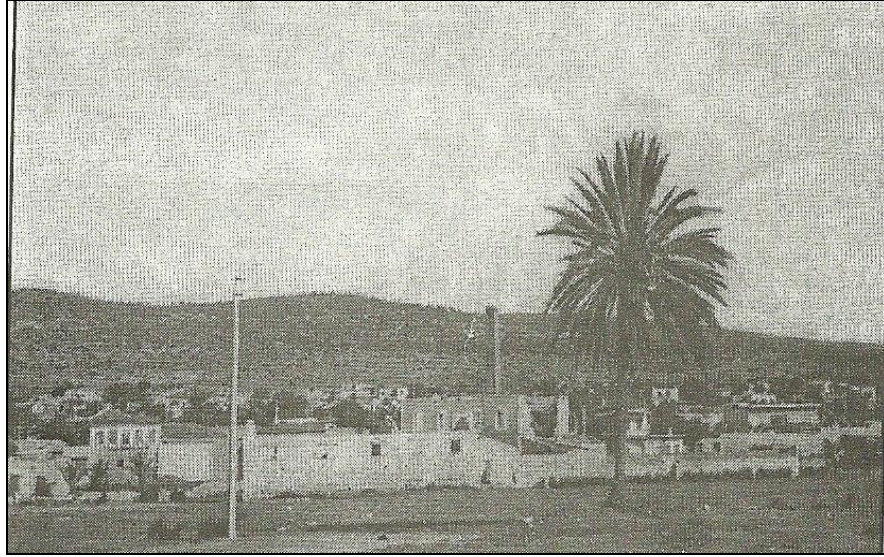
Şekil 5.4. Çalışma alanı.

Taşucu’nda ilk yerleşim M.Ö. 7. yüzyılda, Yunanlı koloniciler tarafından Holmoi şehri olarak kurulmuştur. Deniz korsanları tarafından sık sık yağma ve baskın yapıldığı için şehrin gelişiminin ilerlemesi mümkün olmamıştır. Bundan dolayı, M.Ö. 7. yüzyıldan itibaren Holmoi kenti zayıflamış ve sonunda çökmüştür. Bu sırada Selefkos Nikator “Cafycadnos (Göksu) kıyısında Silifke” anlamına gelen “Seleucia ad Calycadnum” kentini kurmuştu. Bunun üzerine Selefkos Nikator Holmoi Yunan Kolonisi halkını bugünkü Silifke’nin olduğu yerde kurulan yeni kente yerleştirmiştir (Uçar, 2009).

Bu dönemden sonra Taşucu M.Ö. 1. yüzyılda Roma İmparatorluğu’nun, M.S. 4. yüzyılda Emeviler’in daha sonra Abbasiler’in ve 13. yüzyılda Karamanoğullarının eline geçmiştir. Bu süreçte halk kereste ve zeytinyağı ticareti ile uğraşmış, ayrıca kentte yapılmış olan su kanalları sayesinde diğer kentlere su dağıtımını sağlamıştır.

15. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun eline geçen Taşucu’na bu yıllarda 7 km uzaklıkta liman kalesi inşaa edilir. Bu dönemde kent daha çok yörüklerin bulunduğu bir bölge haline gelmiştir. Bu nedenle Taşucu’nun liman kenti olma özelliği bozulmuştur.

19. yüzyıldan itibaren Taşucu artık bir yerleşim yeri haline gelmiştir ve Osmanlı’nın Avrupa ile olan ticaret ilişkileri arttığından dolayı Taşucu Limanı’nın önemi artmıştır. Tarihi gümrük binası bu dönemde yapılmıştır.



Şekil 5.5 Taşucu eski un fabrikası (1950-60'lı yıllar)³⁹.

20. yüzyılda Taşucu'nda denizcilik ve ticaret çok büyük önem kazanmıştı. Bugün Reşadiye Mahallesi'nde sadece bacası kalan un fabrikası, 19. yüzyılda inşaa edilmiştir. Günümüzde saat kulesi olarak kullanılmaktadır. Bu un fabrikası o dönemlerde Taşucu ve Silifke çevresinde geniş alanlarda ziraatı yapılan buğdayı değerlendirmekteydi. Buradan elde edilen un Taşucu iskelesinden gemilerle Osmanlı ülkesinin diğer kesimlerine gönderilmekteydi (Gürbüz, 1999).

Liman bölgesindeki ticaretin işleyişi açıkta duran büyük bir gemi üzerinden işlemekteydi. Bu gemiden küçük sallarla kıyıya ulaşım sağlanır, hem yurtdışından hem de yurt içinden mallar getirilirdi. Meyankökü, harnup, yer fıstığı, buğday gibi ürünler şu anki limanın bulunduğu bölgedeki ambarlarda depolanır, yurt içine ve dışına ticareti yapılırdı. Bunun dışında KKTC'ye yolcu taşımacılığı da bu dönemlerde başlamıştır (Görüşme 7).

1950'li yıllarda Taşucu'na iskele yapılmıştır. Artık gemiler sallar yardımıyla taşımacılık yapmayı bırakmış, kıyıya yanaşmaya başlamıştır. Bu ticareti daha da pekiştiren bir hareket olmuştur. Kamyonlarla gelen mallar iskeleden direkt gemilere yüklenmeye başlamış, ticarete bir hız kazandırmıştır. Bu dönemde dışarıdan hayvan yemi geliyor kentte hayvancılık için kullanılıyor, kentten maden ve harnup gönderiliyordu. Kıbrıs adası ile Taşucu arasındaki ticaret bu dönemde çok artmıştı. İskele çevresinde ticaret geliştikçe dükkanlar, konaklama alanları, depolar yapılmıştı.

³⁹ Silifke Taşucu Meslek Yüksekokulu Fotoğraflarla Taşucu, Erişim: 19.04.2019
<http://www.selcuk.edu.tr/silifke_tasucu_myo/elektronik_ve_otomasyon/web/sayfa/ayrinti/20783/tr>

İskele bölgesi bu dönemde en sosyal, en ilgi çekici mekan olmuştu. Balıkçılık, hamallık, arabacılığı bu bölgede en çok gelişen mesleklerden olmuştu (Görüşme 7).



Şekil 5.6 Taşucu eski iskele (1950-60'lı yıllar)⁴⁰.

1970'lerde Kıbrıs'la ve diğer ülkelerle olan ticaretin gelişmesinden dolayı iskele bölgesine yeni gümrük binaları eklenmiştir. 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sırasında iskele askeri alanda aktif olarak kullanıldı. Gemilerle asker ve mühimmat gönderildi. Kıbrıs'la olan bu çok aktif ticari ilişkiler sonucu bu bölgede konaklama yerleri ve restoranlar artış gösterdi (Görüşme 7).

1984 yılında SEKA Kağıt Fabrikası kuruldu. Entegre bir tesis olan SEKA Kağıt Fabrikası yılda 90.000 ton çimento torba kağıdı ve 155.000 kraftliner kartonu üretme kapasitesindeydi. Yılda 85.300 ton kraft selülozu veya 146.900 ton kraftliner selülozu üretebilmekteydi. Fabrika Taşucu-Silifke çevresinde önemli bir istihdam alanıydı (Gürbüz, 1999).

Hammadde olarak kereste ihtiyacı karşılanması için liman kurulması gerek görülmekteydi. SEKA bölgesine de bir liman yapıldı. Bu fabrikada kağıt üretimi ve dönüşümü yapılmaktaydı. SEKA Limanı sadece bölgeye kereste taşımak için değil tüm Taşucu için hizmet vermekteydi. Fabrikadaki çalışanlar için ana bina ve liman dışında lojmanlar yapıldı. Lojman bölgesinde spor tesisleri, kafeler ve gazinolar gibi sosyalleşme alanları da bulunmaktaydı.

⁴⁰ Silifke Taşucu Meslek Yüksekokulu Fotoğraflarla Taşucu, Erişim: 19.04.2019
<http://www.selcuk.edu.tr/silifke_tasucu_myoelektronik_ve_otomasyon/web/sayfa/ayrinti/20783/tr>

1990'lı yıllarda Taşucu Limanı'na liman düzenlemesi yapılmıştır. Dalgakıran eklenerek deniz geriye çekildi ve deniz doldurularak bir açık alan yaratılmıştır. Taşucu Marina bölgesinin temelleri ilk olarak bu dönemde atılmıştır. Ticari ve kişisel yatlar bu bölgede muhafaza edilmeye başlandı. Bu dönemde sadece Kıbrıs'a yolcu taşıyan feribotlar Taşucu limanından seferlere başladı.

Bu dönemde SEKA Kağıt Fabrikası'nın faaliyeti azalmıştır ve 2003 yılında kapanmıştır. Fakat liman aktif olarak kullanılmaktadır. Çoğunlukla KKTC ve Türkiye arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

2000'lerde Marina bölgesinde ticari yatlarla birlikte turizm gelişmiştir. 2011 yılında bu bölgede peyzaj düzenlemesi yapılmıştır. Yurtdışına (Suriye,Lübnan ve KKTC) yük ve yolcu taşımacılığı yapan gemiler hem SEKA hem de Taşucu Limanı'ndan faaliyetlerine devam etmiştir.

Günümüzde ise Marina bölgesindeki yat turları kentteki en etkili faaliyetlerdendir. Taşucu ve SEKA Liman'larındaki yurtdışına yük ve yolcu taşımacılığı devam etmektedir. Bunun yanında balıkçı tekneleri de bu bölgede faaliyet göstermektedir. Taşucu'nda Marina bölgesi şehrin en sosyal en çekici alanıdır.



Şekil 5.7 Taşucu sahili⁴¹.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü, Mersin-Adana Planlama Bölgesi'nin 2009 yılında yapmış olduğu 1/100.000 Ölçekli Çevre

⁴¹ Silifke Taşucu Meslek Yüksekokulu Fotoğraflarla Taşucu, Erişim: 19.04.2019
<http://www.selcuk.edu.tr/silifke_tasucu_myo/elektronik_ve_otomasyon/web/sayfa/ayrinti/20783/tr>

Düzeni Planı'na göre Taşucu Mahallesi'nde 2025 yılı hedef alınarak bir yat limanı kurulması ve SEKA Tesisleri Alanı'nın turizm alanına dönüştürülmesi önerilmiştir. (ÇŞB, 2013) Ancak bu plan 2013 yılında Danıştay 6. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. (ÖİB, 2018)

SEKA Limanı, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi tarafından tekrar kullanıma açılmak için ihaleye açılmış ve Sümer Holding bu ihale için bir teklif oluşturmuştur. Bu ihale sürecinin sonuçlanması durumunda limanın kapasitesinin artırılması için dalgakıranların büyütülmesi, rıhtımın yeniden tasarlanarak yanaşma kapasitesinin artırılması, lojistik hizmetleri için alan ayrılması ve kuzeyde halen atıl halde bulunmakta olan eski fabrika alanının ekonomiye kazandırılması hedeflenmektedir (ÖİB, 2018).

5.2. Rehberin Ana Amaç ve Hedefleri

Bu bölümde Taşucu Limanı ve SEKA Limanı arasında kalan bölge; Taşucu Kıyı Alanı analizleri çerçevesinde; aktivite, konfor ve imaj, form, anlam ve kimlik ve erişim ölçeklerinde incelenecektir.

Yerel karakteri korurken, kentsel kalitenin yükseltilmesi ana hedef olmalıdır. Kalitenin yükseltilmesi bağlamında erişebilirlik, konfor, sosyalleşme ve bölgeye ait aktivitelerin artırılması hedef stratejilerdendir.

Mevcut aktivitelerin güçlendirilerek yenilerinin önerilmesi, kullanıcıların ihtiyaçlarına yönelik kent donatıları geliştirilmesi, kıyı ve kentin entegre olması ve ve kentsel bütünlük sağlanması ana hedeflerdir. Yeni oluşturulacak olan tasarımlarda kıyının doğallığı ile ters düşülmemesi, kent silüetine zarar verilmemesi ve Taşucu'nun yerel kültürüne uymayan karakterde içerikler kullanılmaması gerekmektedir.

2023 yılında aktif hale gelecek olan Akkuyu Nükleer Santrali Taşucu'na 37 dakika uzaklıktadır. Santralin %49'unun sahibi olan Rus enerji şirketi Rosatom çalışanlarından yaklaşık on bin kişinin bu bölgeye gelmesi ön görülmektedir. Bu bağlamda kentte değişecek olan sosyal profil için kent kullanıcılarına uygun düzenlemelerin oluşturulması gerekmektedir.

5.3. Tespit ve Öneriler

5.3.1. Aktivite

Tespitler:

Alan aktivite bağlamında incelendiğinde çok sayıda aktivitenin gerçekleştiği görülmektedir. Bu aktivitelerin birçoğu deniz ile ilişkilidir. Çarşı bölgesinde daha çok ticari aktiviteler gözlemlenmekteyken, Marina ve sahil bölgelerinde daha çok sosyal aktiviteler gözlemlenmektedir. Ancak bu bağlam da sahil bölgesinin gece kullanımlarının daha az olduğu saptanmıştır. Çarşı bölgesinde dükkanlar, sağlık hizmetleri, kafeler vs gibi pek çok farklı kullanım yer almaktadır (Şekil 5.8. ve Şekil 5.9).

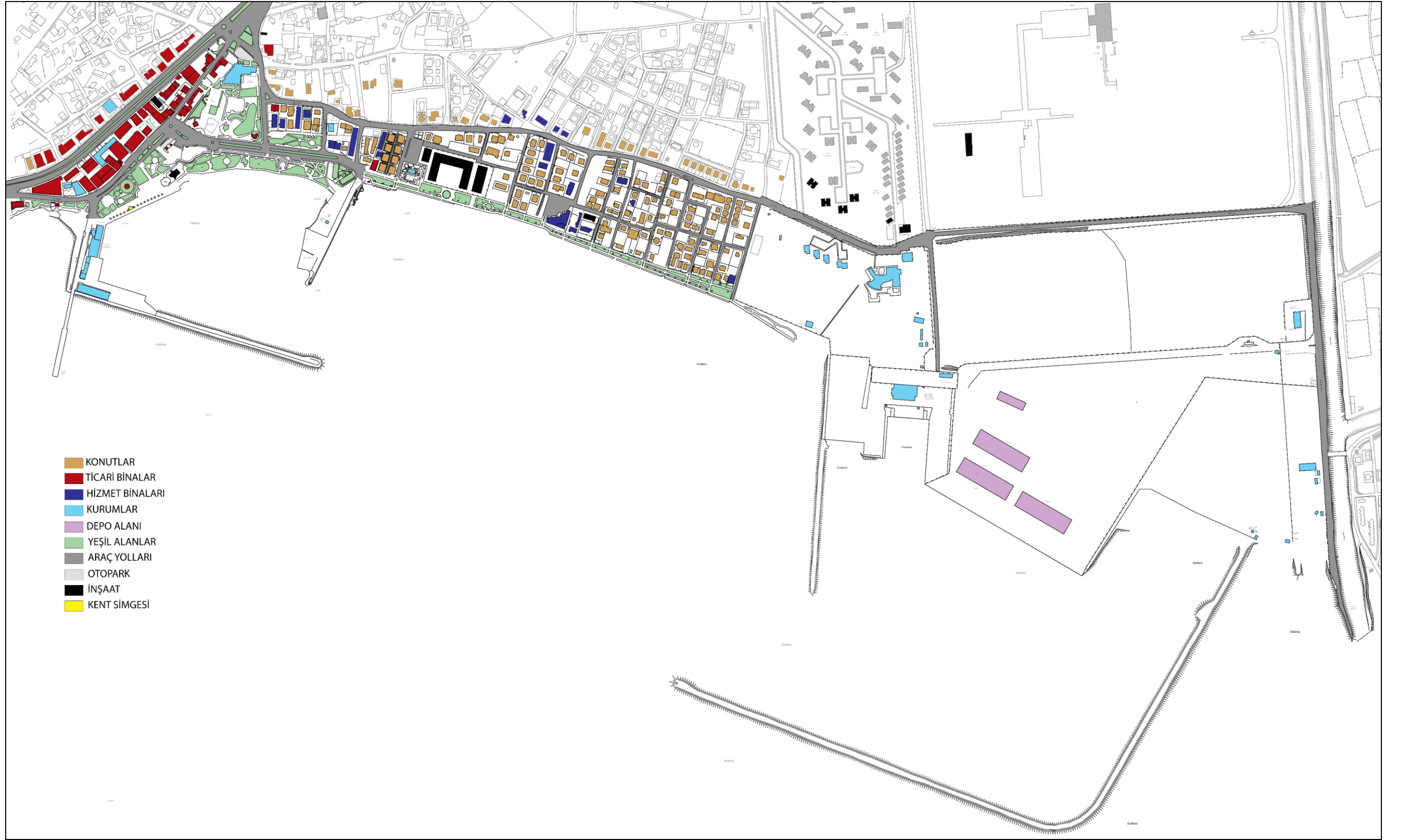
Taşucu'nun halihazır haritası üzerinden çalışma alanının zemin katlarının ve üst katlarının arazi kullanım analizi incelenmiştir (Şekil 5.8 ve Şekil 5.9). Çalışma alanında toplamda 272 adet bina bulunmaktadır.

Etkinlikler:

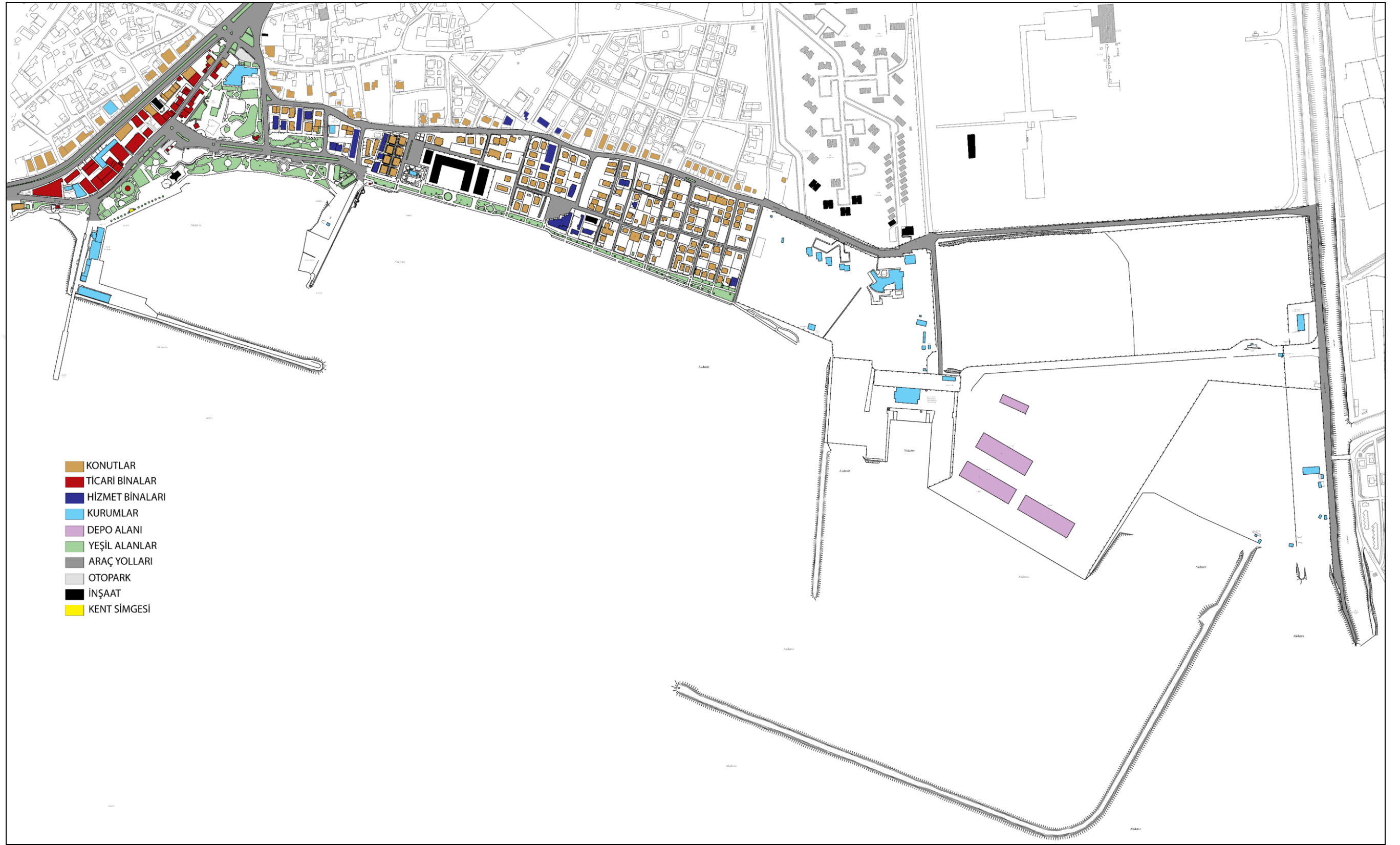
- Taşucu bir liman kenti olmasından ötürü tarihte ve günümüzde, liman ile ilgili aktiviteler kentin toplam aktivitelerinin büyük bir kısmını içermektedir. Bunun dışında kentte yapılan balıkçılık geçmişten günümüze kadar kıyı alanlarında etkili bir aktivite olmuştur (Şekil 5.10).



Şekil 5.8. Taşucu kıyısındaki balıkçı tekneleri.



Şekil 5.9 Taşucu kıyı alanları arazi kullanım analizi (zemin kat).



Şekil 5.10 Taşucu kıyı alanları arazi kullanım analizi (üst katlar).

- Marina bölgesinde bulunan turistik yat turları da Taşucu'ndaki kıyı etkinliklerindedir. Yaz aylarında günübirlik yat turları ve akşamları mehtap turları bu bölgeden yola çıkmaktadır (Şekil 5.11).



Şekil 5.11 Taşucu Marina'da tekne ve yat turları etkinlikleri.

- Kıyıda yapılan 1 Temmuz kabotaj bayramı şenlikleri, uçurtma şenlikleri, resim yarışmaları, yüzme yarışmaları, üniversite öğrencilerinin etkinliklerinin yanı sıra STK kermesleri, saat kulesi önünde bulunan seramik kursu atölyesi çalışmaları da yapılmaktadır (Şekil 5.12).

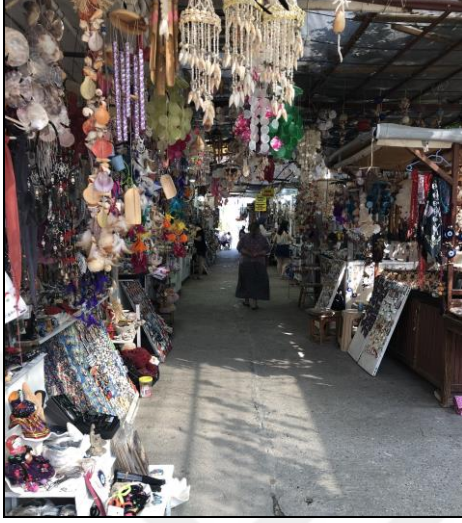


Şekil 5.12. Kıyıda yapılan etkinliklerden kabotaj bayramı şenlikleri kapsamında yağlı direk oyunu ve yüzme yarışması⁴²⁴³.

⁴² 1 Temmuz 2013 Denizcilik ve Kabotaj Bayramı Yağlı Direk Yarışması TAŞUCU, Erişim: 02.07.2019 <<https://www.youtube.com/watch?v=bNxtGpAe-9U>>

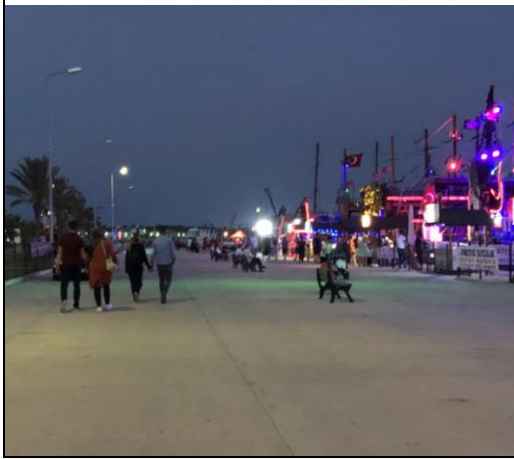
⁴³ Silifke Taşucu Meslek Yüksekokulu Fotoğraflarla Taşucu, Erişim: 19.04.2019 <http://www.selcuk.edu.tr/silifke_tasucu_myo/elektronik_ve_otomasyon/web/sayfa/ayrinti/20783/tr>

- Deniz Kızı Heykeli'nin bulunduğu tarafta bir hediyelik eşya ve takı standı bulunan sıra İnönü Caddesi ve İsmet İnönü Caddesinin kesişiminin başladığı noktada ise yemek standları bulunmaktadır. Yaz aylarında bu standların kullanımı oldukça artmaktadır (Şekil 5.13).



Şekil 5.13. Taşucu kıyısında bulunan hediyelik eşya, takı ve yemek standları.

- Marina bölgesinde ve sahil yürüyüş alanında yürüyüş yapmak, oyun parkı aktiviteleri gibi aktiviteler de kıyadaki aktivitelerdendir (Şekil 5.14).



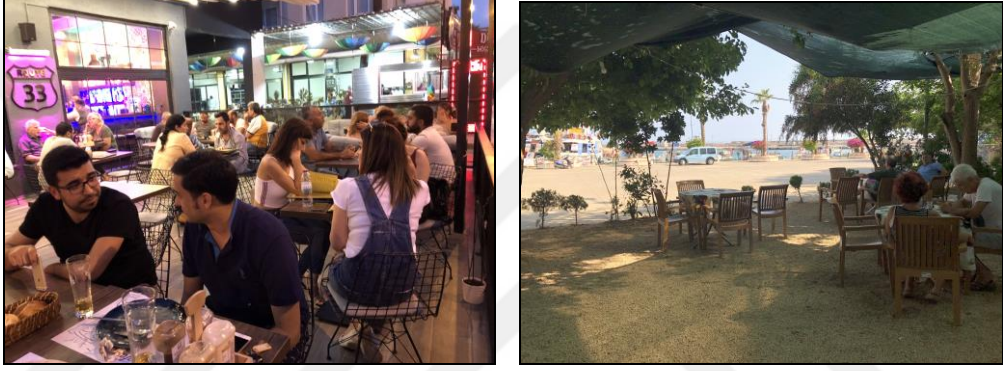
Şekil 5.14. Taşucu Marina ve sahil bölgesinde yürüyüş.

- Ayrıca, Taşucu kıyısında yaz aylarında insanlar denize girmek için kentin sahil alanını kullanmaktadırlar. Türkiye'nin dört bir yanından ve yurt dışından insanlar denize girmek için Taşucu'nu tercih etmektedirler (Şekil 5.15).



Şekil 5.15. Taşucu sahili.

- Taşucu kıyısında bir çok restoran, kafe ve çay bahçeleri bulunmaktadır. İnsanlar bu mekanlarda sosyalleşmek, yemek yemek, dinlenmek ve sohbet etmek amaçlı da buluşmaktadırlar (Şekil 5.16).



Şekil 5.16. Taşucu kıyısındaki kafeler.

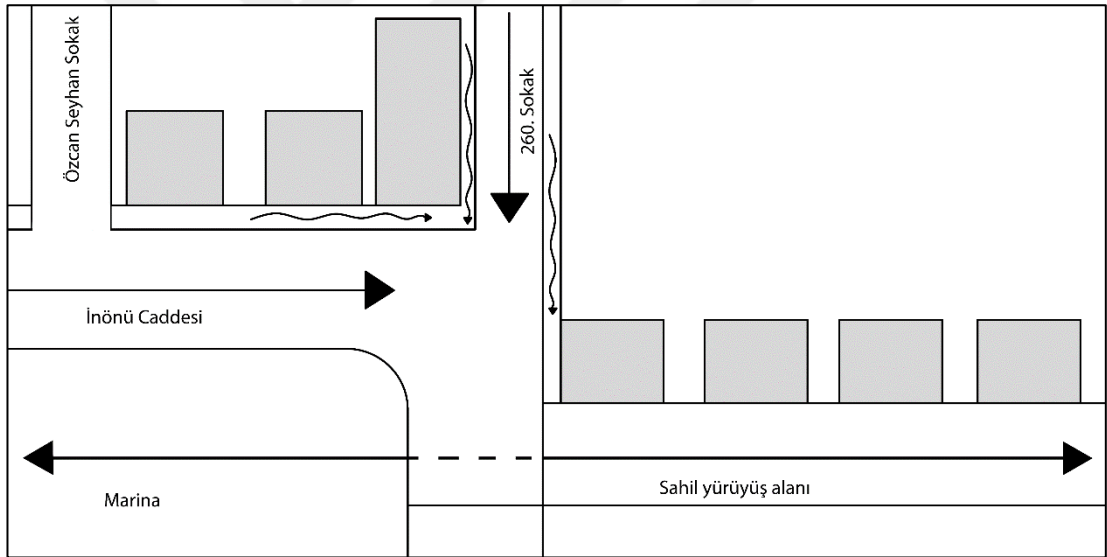
Sorunlar:

- Özellikle yaz dönemlerinde daha kullanışlı olan kıyı şeridinin bir kısmı kış dönemlerinde tenhalaşmakta ve bir kısmı güvensiz bir ortam sunmaktadır. Sahil kısmında bulunan atıl haldeki inşaatlar, terkedilmiş binalar insanlara güvensiz bir ortam yaratmakta ve insanların bulunduğu bölgeyi kullanmaktan çekinmesini sağlamaktadır.



Şekil 5.17. Taşucu kıyı alanları yaz ve kış dönemleri kullanımı.

- Rekreasyon, yaya yolu ve peyzaj gibi bazı alanların tanımlı olmaması insanlar için bir risk faktörü oluşturmaktadır. Marina bölgesinin bittiği sahil yürüyüş alanının başladığı alandaki tanımsızlık buna örnek olarak gösterilebilir (Şekil 5.18).



Şekil 5.18. Marina'nın bittiği sahilin başladığı noktadaki tanımsız alan şeması.

- Taşucu'nun yaz döneminde nüfusu artmaktadır. Çoğunlukla yerli turistlerin uğradığı bu dönemde oteller yetersiz gelmekte ve yerli halk evlerini kiralamaktadır (Görüşme 5). Ayrıca, bölgede oluşturulmuş bütün olanakların yerli turistlerin kullanımı üzerine tasarlanmış olduğu, yabancı turistlerin kullanırken zorluk çektiği gözlemlenmektedir.
- Bisiklet kullanımı için tanımlı bir yer olmayışı, bisiklet sürücülerinin motorlu taşıtlarla veya yayalarla aynı bölgede bisiklet sürmesinden dolayı tehlike oluşturmaktadır.

Öneriler:

- Terk edilmiş ve inşaat halindeki binalara işlev kazandırılıp, marina bölgesinde de olduğu gibi sahil bölgesinde ticari alanlar oluşturulmalıdır. En sık gerçekleştirilen aktivite olan yürüyüş, koşu, dinlenme, oturma gibi aktiviteler gerçekleştirilirken kıyı şeridinde aktif ve canlı bir cephe oluşturulmalıdır.
- Kış döneminde tenhalaşan kıyı şeridini canlandırmak ve sahildeki terkedilmiş binaların insanlara güvensiz bir ortam yaratmasını önlemek amacıyla sahil bölgesine yeni ve alanın her saatte kullanımının olduğu aktiviteler eklenmeli, karanlık ortamlar aydınlatılmalı ve تنها alanlara canlılık kazandırılmalıdır. Şekil 5.19'da Silifke Belediyesi'nin Marina Bölgesi için hazırlamış olduğu aydınlatma projesi bulunmaktadır. Aynı şekilde sahil bölgesine de aydınlatma projesi yapılması önerilmektedir.



Şekil 5.19. Silifke Belediyesi'nin Marina Bölgesi için hazırlamış olduğu aydınlatma projesi.

- Kıyıda mevcut olan tanımsız rekreasyon, yaya yolu, peyzaj alanlarının uygun bir şekilde düzenlenmesi, mekan algısının net bir şekilde anşalılması gerekmektedir.
- Taşucu kıyı alanına bisiklet kullanımı için tanımlı özel alan ayrılmalıdır. Silifke Belediyesi tarafından bisiklet kullanımı için ilçe ölçeğinde bir proje yapılacaktır (Görüşme 5). Bu projenin Taşucu kıyısını da kapsamaması önerilmektedir.

- Yaz döneminde artan nüfustan dolayı otellerin yetersiz gelmesini önlemek için kentte otel kapasitesinin artırılması önerilmektedir.

5.3.2. Konfor ve İmaj

Tespitler:

Alan konfor ve imaj bağlamında incelendiğinde oturma alanlarının çoğunlukla Marina bölgesinde ve sahil bölgesinde bulunduğu gözlemlenmektedir. Bu oturma alanlarını insanlar genellikle yaz mevsiminde ve akşam saatlerinde tercih etmektedir.

Oturma alanları:

Konforu sağlayabilmek için en önemli kriter oturma elemanlarının kullanışlı, uygun, konforlu ve insanları çeken alanlarda bulunmasıdır. Taşucu kıyısında konforu sağlayabilmek için oturma alanlarının düzenlenmesi konfor ve imaj çerçevesinde önem kazanmaktadır.

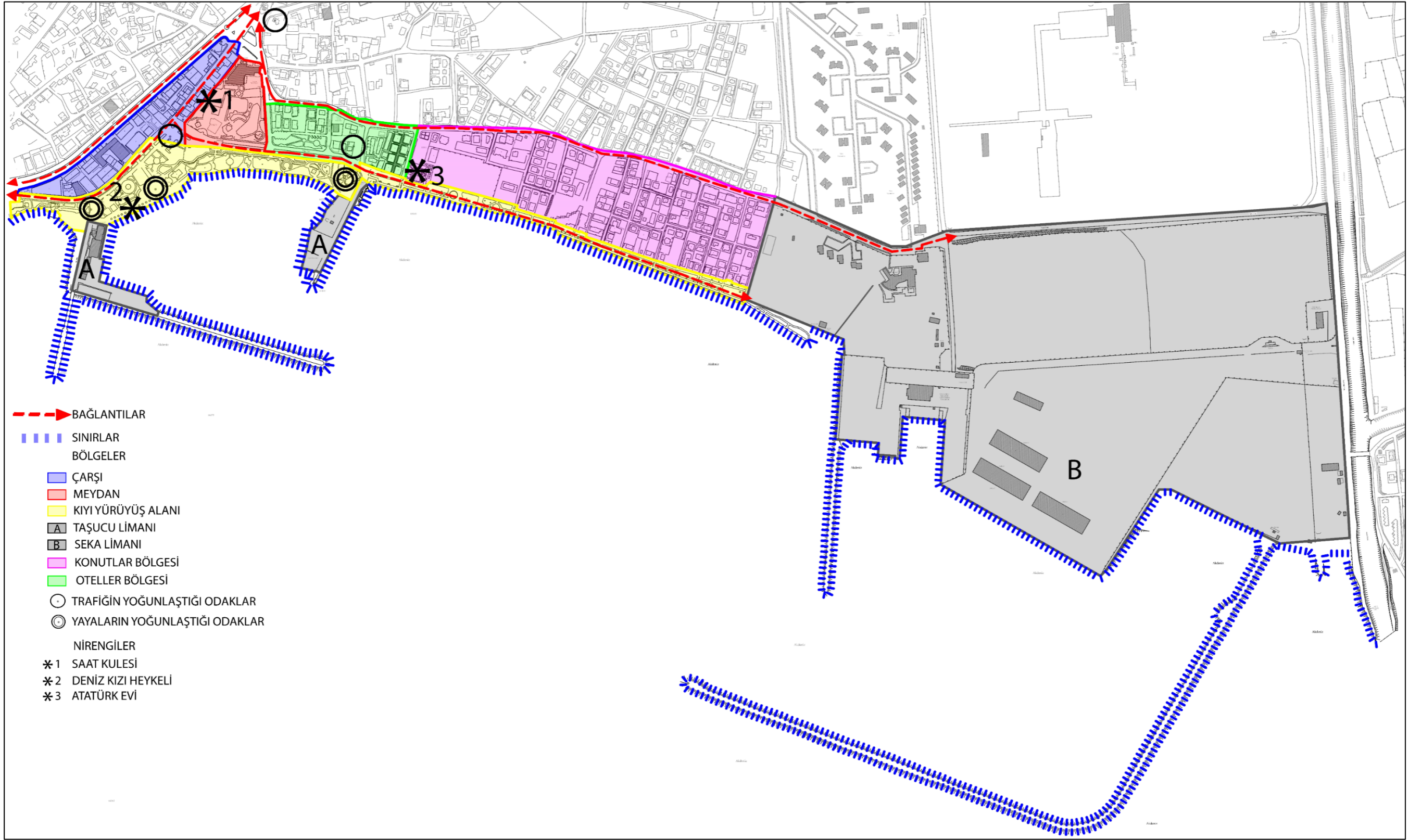


Şekil 5.20. Taşucu sahilindeki bazı oturma elemanları.

- Taşucu kıyısında insanların kullanacağı çeşitli oturma elemanları bulunmaktadır. Bunlar Şekil 5.21 ve 5.22’de görülmektedir.



Şekil 5.21. Taşucu Marina bölgesinden oturma elemanları.



Şekil 5.22 Taşucu kıyı alanları okunabilirlik/imaj (Lynch) analizi.

Sorunlar:

- Taşucu sahilinde kumsal ve yürüyüş yolunu ayıran bariyer aynı zamanda oturma elemanı olarak kullanılmaktadır. Şekil 5.23'te görüldüğü gibi bu oturma elemanı insanların suya yakın olması için çok uygun bir konumda fakat oturma yüzeyinde bulunan eğimli kesintilerden dolayı kullanım açısından rahatsız edicidir.



Şekil 5.23. Taşucu sahilindeki kumsal ve yürüyüş alanını ayıran duvar.

- Taşucu kıyı şeridinde peyzaj alanlarında ve restoranlarda oturma olanakları mevcuttur. Fakat, kıyı şeridinin uzunluğuna ve insanların kullanıma oranla, mevcut oturma alanlarının belli bölgelerde ve yetersiz olduğu gözlemlenmektedir.



Şekil 5.24. Kıyıda görsel kirlilik yaratan kent mobilyaları ve peyzaj alanları.

- Kıyıda bulunan kent mobilyalarında ve peyzaj alanlarında eskimeler ve bozulmalar gözlemlenmektedir. Paslanmış çöp kutuları, oturma alanlarına ve yollara yapılmış spreyci boya yazıları, yürüyüş yollarındaki çatlaklar, kırılmış banklar rahatsız, sağlıksız ve kaltesiz bir ortam oluşturmakta, görsel kirlilik

yaratmakta ve aynı zamanda kentin bütünlüğünü bozarak ve kalitesini azaltmaktadır (Şekil 5.24).

- Kentte kanalizasyon sisteminin olmaması şehrin en büyük eksikliklerinden birisidir. Özellikle yaz aylarında sivrisineklerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Ayrıca, Göksu Deltası Kuş Cenneti'nin kente 20 km uzaklıkta olmasından dolayı da kentte sivrisineklere ilaçlı bir müdahale yapılamamaktadır. Sivrisineklerle mücadelenin yetersizliği kentte konforu olumsuz yönde etkilemektedir.
- Kıyı şeridinde bulunan bir çok inşaat ve terkedilmiş bina, güvensiz ve rahatsız ortamlar yaratarak insanların kullanmakta çekineceği alanlar oluşturmaktadır. Özellikle sahil bölümünde bulunan ve SEKA Fabrikası'ndan kalan terkedilmiş, atıl haldeki binalar güvensiz bir ortam yaratmaktadır. Ayrıca sahildeki ışıklandırma eksikliğinden dolayı insanlar özellikle akşam saatlerinde bu bölgeyi güvensiz bulmaktadırlar (Şekil 5.25).



Şekil 5.25 Taşucu kıyısında bulunan terkedilmiş binalardan SEKA lojmanları, terkedilmiş otel inşaatı ve atıl haldeki bir bina (soldan sağa).

- Sahilde bulunan duş ve soyunma kabinleri ve umumi tuvalet yetersiz sayıdadır. Yaz döneminde deniz kullanımının artmasıyla beraber duş ve soyunma kabinleri ve umumi tuvaletlerin kullanımında artış da olmaktadır (Şekil 5.26).



Şekil 5.26. Taşucu sahilindeki mevcut duş kabini.

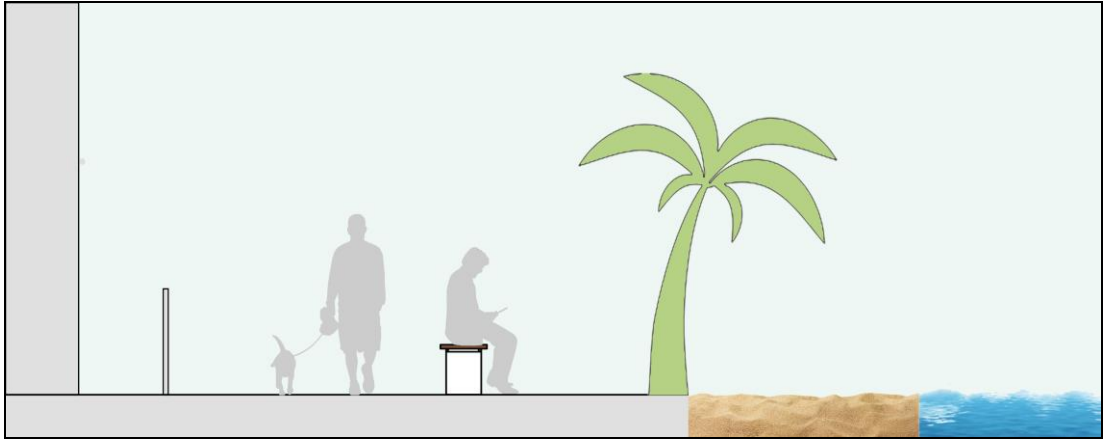
Öneriler:

- Taşucu kıyısındaki yapılan analizler sonucunda, sahildeki oturma olanakları kent kalitesini artırma kapsamında yetersiz, mevcut oturma alanlarının da kullanışsız olduğu gözlemlenmektedir. Bunun için kıyı alanlarına yeni ve kullanışlı oturma alanları eklenmesi önerilmektedir.



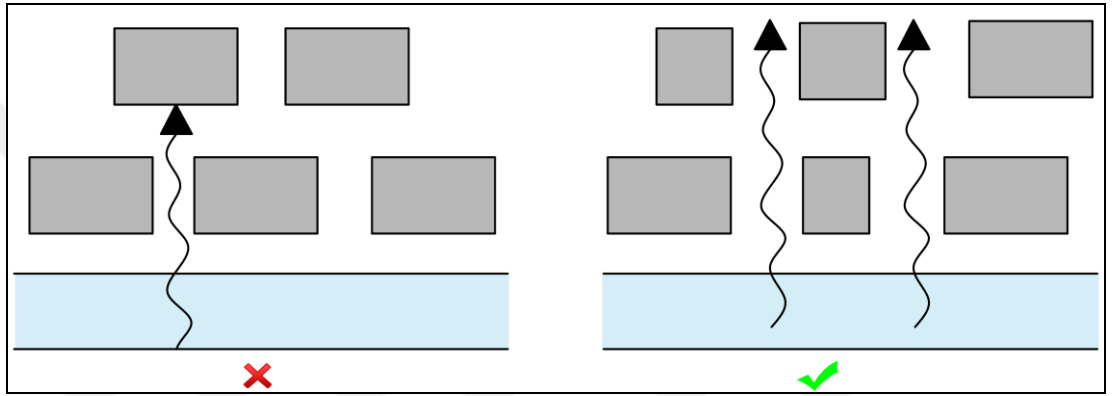
Şekil 5.27 Örnek oturma elemanları.

- Oturma elemanlarının Şekil 5.27’deki örnekte verildiği gibi rahat, ergonomik, kullanışlı, kıyının doğallığını bozmayan ve kıyıya uygun malzemelerden oturma elemanları seçilmelidir. Taşucu’nun yılın büyük bir kısmı güneşli olmasından dolayı oturma elemanlarının gölgelikli olması ve güneşe dayanıklı malzemelerden seçilmesi önem kazanmaktadır.
- Sahil şeridindeki oturmak için kullanılan kumsal ve yürüyüşü alanını ayıran duvar yüzeyi rahat bir oturma alanına dönüştürülebilir. İnsanların rahatça kullanabileceği bir tasarım ile hem kumsal ile yürüyüş alanı arasındaki farkı tanımlarken, kullanıcılar için kullanışlı bir oturma elemanı oluşturulabilir (Şekil 5.28).



Şekil 5.28 Kumsal ile sahil yürüyüş yolunu ayıran duvar için önerilen düzenleme.

- Kentin en büyük eksikliği olan kanalizasyon sisteminin eksikliğini en kısa sürede giderilmesi gerekmektedir. Göksu Deltası'na yakın olmasından ve bu bölgedeki bataklıktan dolayı kentte sivrisineklerle mücadele yetersizdir. Göksu Deltası'ndaki hayvanlara zarar vermeyecek şekilde Taşucu'ndaki sivrisineklerle en kısa sürede müdahale edilmelidir.
- Kıyıda yeni yapılacak olan binaların denizden gelen rüzgarı engellemeyecek şekilde konumlanması gerekmektedir. Binalar konumlanırken, denizden gelen havayı kentin iç kesimlerine geçişini engellemeyecek şekilde yapılması gerekmektedir (Şekil 5.29).



Şekil 5.29. Kıyı yapılaşmaları konumlandırılmaları önerisi.

- Sahilde kullanılan duş ve soyunma kabinlerinin ve umumi tuvaletlerin özellikle yaz aylarında yetersiz gelmesi nedeniyle sayısının artırılması ve eklenecek olan yeni kabinlerin malzemeleri doğal, sahil ile uyumlu olmalıdır. Kabinlerin temizlikleri ve bakımları sıklıkla yapılmalı, yılın her günü hijyenik ve konforlu olması sağlanmalıdır (Şekil 5.30).



Şekil 5.30. Duş ve soyunma kabini ve ve umumi tuvalet örnekleri.

- Sahilde ve SEKA Limanı’da bulunan terk edilmiş binalara yeni işlev kazandırarak bölgeye aydınlatma elemanları koyulması önerilmektedir (Şekil 5. 31).



Şekil 5.31. Aydınlatma elemanı örnekleri.

5.3.3. Form

Tespitler:

Alan form bağlamında incelendiğinde kentin çoğunlukla iki katlı binalardan oluşmakta ve çok sıkışık olmayan bir yapılaşma düzenine sahiptir olduğu gözlemlenmektedir. Çok katlı yapılaşmalar genellikle çarşı bölgesinde bulunmaktadır(Şekil 5.33). Taşucu kıyısında iki adet liman bulunmaktadır. Kentin fiziki formunu oluşturan en büyük etmenlerden olan ve Taşucu Limanı ve SEKA Limanı olarak adlandırılan bu iki liman çalışma alanının iki ucunda bulunmaktadır.

Taşucu kıyısındaki binaların halihazır harita üzerinden kat yüksekliği analizi incelenmiştir (Şekil 5.33). Çalışma alanındaki en yüksek binanın 6 katlı ve en kısa binanın 1 katlıdır.

Dış cephe:

- Taşucu kıyısındaki binalar genellikle iki katlıdır. Antalya yolu üzerinde bulunan ticari yapılaşmaların olduğu kısımda çok katlı binalar görülebilmektedir.
- Binaların çoğunluğu betonarme, açık renkli dış cephe malzemeleriyle yapılmıştır. Bazı dış cephe malzemelerinde bozulmalar, eskimeler gözlemlenmektedir.



Şekil 5.32 Taşucu kıyı alanları kat yüksekliği analizi.

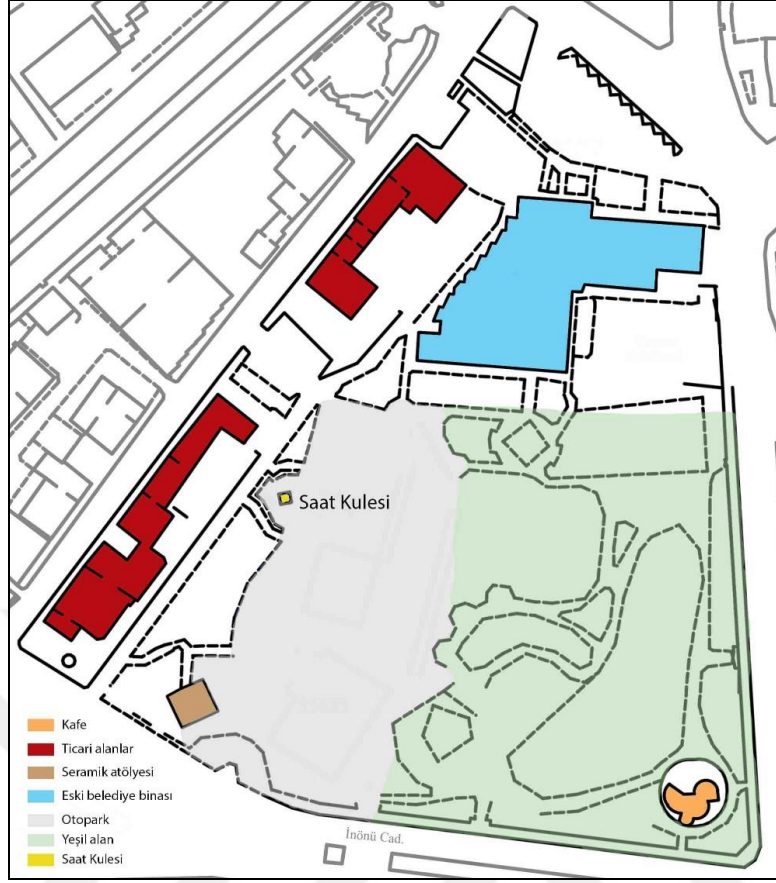


Şekil 5.33. Taşucu kıyısındaki geleneksel Akdeniz tipi ev örnekleri.

- Balkonlar genellikle Akdeniz iklimi geleneksel konut tipi balkonları olup geniş balkonlardır (Şekil 5.34). Yazın insanlar günün büyük bir kısmını burada geçirirler.

Sorunlar:

- Çarşı bölgesi çok büyük bir yapı adasına sahiptir ve bu da kentin geçirgenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Yayalar için Antalya yolundan İsmet İnönü Caddesi'ne geçebilmek için tanımsız alanları kullanmak gerekmektedir. Erişim bölümünde çarşı bölgesindeki yapı adasının geçirgenliği ile ilgili analizler bulunmaktadır (Şekil 5.45).
- Taşucu Limanı'nın birimleri olan Taşucu Liman Başkanlığı, sahil güvenlik, gümrük binası gibi birimlerin birbirinden kopuk kentin farklı bölümlerinde olması hem ulaşım açısından sıkıntı yaratmakta hem de limanın bütünlüğünü bozmaktadır.
- Özellikle çarşı bölgesine doğru gidildiğinde binaların dış cephelerinde eskimeler, bozulmalar gözlemlenmektedir. Klima dış üniteleri, su deposu, anten gibi etmenler bu bölgede görsel kirliliği arttırmaktadır.



Şekil 5.34. Saat Kulesi'nin bulunduğu yapı adasının mevcut kullanımı.

- Şekil 5.35'te görüleceği gibi kentin simgelerinden birisi de Saat Kulesi'dir. Saat Kulesi'nin önünde mevcut olan otopark alanından dolayı bu tarihi kule kentin içinde sönük kalmıştır.



Şekil 5.35. Kent simgelerinden Saat Kulesi ve ön kısmındaki otopark alanı⁴⁴.

⁴⁴ Silifke Taşucu Meslek Yüksekokulu Fotoğraflarla Taşucu, Erişim: 19.04.2019
<http://www.selcuk.edu.tr/silifke_tasucu_myoelektronik_ve_otomasyon/web/sayfa/ayrinti/20783/tr>

Öneriler:

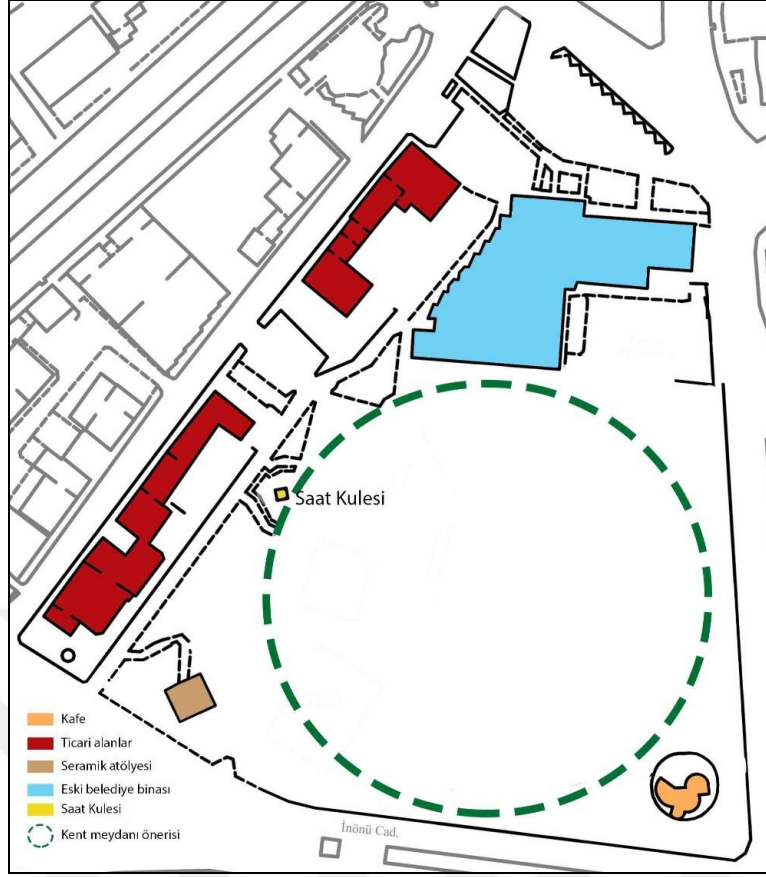
- Taşucu kıyısında yapılan analizler sonucunda, kıyıdaki yapılaşmaların büyük bir çoğunluğunun iki katlı, betonarme ve dış cephelerinin beyaz ya da açık renkli olduğu gözlemlenmiştir. Eskimiş, bozulmuş dış cephe malzemelerinin onarılması, eğer yenilenmesi gerekliyse kent silüeti ile uyumlu beyaz veya açık renkte malzemeler kullanılması tavsiye edilmektedir.
- Dış cephelerde kullanılan görsel kirlilik yaratan anten, su deposu, klima dış üniteleri gibi elemanların ön cephelerde kullanılmaması, eğer kullanılacaksa cepheyi bozmayacak şekilde gizlenmesi önerilmektedir (Şekil 5.37). Ayrıca balkonları perde, cam veya duvar gibi elemanlarla kapatmak kesinlikle tavsiye edilmemektedir.



Şekil 5.36. Klima dış cephe ünitelerini gizleme yöntemleri⁴⁵.

- Taşucu Limanı'nın birimleri olan sahil güvenlik, liman başkanlığı, gümrük ve limanla ilgili diğer birimlerin bir araya gelmesi önerilmektedir.
- Taşucu'nun çarşısının bulunduğu yapı adasındaki yayalar için kullanışsız ve tanımsız olan alanları düzenlemek gerekmektedir. Erişim bölümünde Şekil 5.45'te bahsedilen alanlarda yaya geçişlerine uygun düzenlemeler yapılması ve Şekil 5.47'deki öneriye uygun asansör önerisini gerekli alanlara uygulanması tavsiye edilmektedir.

⁴⁵ WowTurkey Fotoğrafçı gözüyle görüntü kirliliği ve öneriler, Erişim: 01.07.2019
<<http://wownturkey.com/forum/viewtopic.php?p=646848>>



Şekil 5.37 Taşucu kıyısında önerilen kent meydanı.

- Tarihi Saat Kulesi'nin bulunduğu yapı adasında Şekil 5.35'teki analizde de görüleceği gibi mevcutta otopark ve yeşil alan bulunmaktadır. Şekil 5.38'deki öneride olduğu alanda bulunan otoparkın kaldırılarak, peyzaj düzenlemesi yapıp bu alanın kent meydanı olarak kullanılması önerilmektedir.

5.3.4. Anlam ve Kimlik

Tespitler:

Alan anlam ve kimlik bakımından incelendiğinde, geleneksel Akdeniz mimarisinin korunduğu konutlar ve Taşucu'nun yerel kültürünü yansıtan kent simgelerini içeren yapılar da bulunmaktadır.

Taşucu kıyısında, form başlığında da belirtildiği gibi geleneksel Akdeniz mimarisine uygun geniş balkonlu, beyaz veya açık renkli, genellikle iki katlı evler hakimdir. Kentin görsel kimliğinin büyük bir kısmını oluşturan bu tarz, çarşı bölgesinde farklılıklar gösterebilmektedir.

Kent Simgeleri:



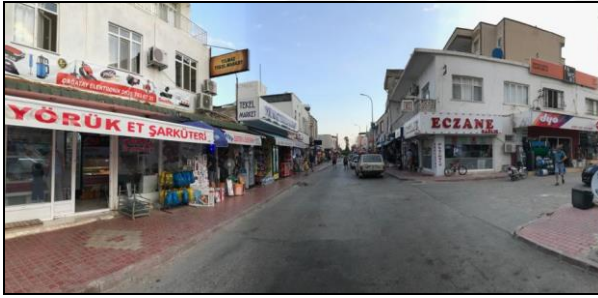
Şekil 5.38 Taşucu kıyı alanındaki simgelerin konumları.

- Taşucu'ndaki kent simgelerinden bir tanesi Deniz Kızı Heykeli'dir. Kentte yapılan festivallerde, kentin ticari ve sosyal bir çok alanında Deniz Kızı simgesine rastlamak mümkündür. Örneğin, kıyıda her sene gerçekleşen kabotaj bayramı şenliklerinde denizden temsili deniz kızı çıkararak bir gelenek devam ettirilmektedir.
- Kentin bir diğer simgesi ise tarihi Saat Kulesi'dir. 19. yüzyılda Osmanlı döneminde un fabrikası olarak yapılan bu yapının bacası Saat Kulesi haline getirilmiştir. Günümüzde kulenin tepesinde bir leylek yuvası bulunmaktadır.
- Kentteki bir diğer önemli kent simgesi ise Atatürk Evi'dir. 2005 yılında açılan bu yapı, Atatürk'ün Selanik'teki doğduğu evin benzeri olarak tasarlanmış ve müze olarak kullanılmaktadır.

- Taşucu’nda dört adet tescilli bina bulunmaktadır. Bunlar; Atatürk Evi, Amphora Müzesi, Eski Gümrük Binası ve Eski Un Fabrikası (Saat Kulesi)’dir. Bu yapılar kent silüetinde olumlu etkiler bırakmaktadır.

Sorunlar:

- Tarihi Saat Kulesi’nin bulunduğu bölgenin otopark olarak kullanılması kent simgesinin tarihi değerini zedelemektedir. Şekil 5.35’te ele alındığı gibi alanın tarihi kule otopark içerisinde sönük kalmıştır.
- Deniz Kızı Heykeli’nin kent simgesi olduğunu vurgulayan detaylı bir açıklama bulunmamaktadır.
- Yoğun olarak çarşı bölgesinde rastlanılan dış cephedeki birbiri ile uyumsuz tabelalar, bozulmuş veya eskimiş dış cephe mazemeleri, kaldırıma taşan dükkan malzemeleri, antenler ve klima dış üniteleri görsel kirlilik yaratmakta ve kent bütünlüğünü etkilemektedir (Şekil 5.40).



Şekil 5.39. Çarşı bölgesindeki dış cephe kullanımı.

Öneriler:

- Deniz Kızı Heykeli’nin bulunduğu kıyı alanında heykelin kent simgesi olduğunu açıklayan detaylı açıklamalar olmalıdır. Heykelin bu bölgede olduğu vurgulanmalıdır, daha ilgi çekici hale getirilmelidir.
- Tarihi Saat Kulesi’nin kentin içinde daha baskın bir karakter olması sağlanmalıdır. Önünde bulunan otopark kaldırılmalıdır. Saat Kulesi’ni tanımlı yapacak, belirgin hale getirecek bir alan yaratılmalıdır.
- Kent simgelerini kentin içinde öne çıkarmak gerekmektedir. Simgelerin çevrelerinde bulunan alanlar tanımlı, insanları bu yapıya yönlendiren alanlar olmalıdır.

- Özellikle çarşı bölgesinde bulunan cephelerdeki kullanılan görseller, tabelalar, tenteler ve dış cephe malzemelerinin bakımlarının yapılması, belirli standartlara getirilmesi cephede ve kent silüetinde süreklilik oluşturacak nitelikte olması gerekmektedir (Şekil 5.41).



Şekil 5.40. Çarşı bölgesi cepheleri için tabela ve gölgelendirme örnekleri⁴⁶⁴⁷.

5.3.5. Erişim

Tespitler:

Alan erişim bağlamında incelendiğinde kıyıya ana erişim yolunun Mersin-Antalya karayolundan olduğu gözlemlenmektedir. Kıyı kullanımının en yoğun olduğu Marina ve sahil bölgelerine erişim Mersin-Antalya yolundan sonra Çavuşbucağı Sokak, Palmiye Sokak, İnönü Caddesi ve İsmet İnönü Caddesi üzerinden sağlanmaktadır. Taşucu kıyısında erişim ele alınırken öncelikle yol-erişim analizi üzerinden değerlendirilmiştir (Şekil 5.42).

Çalışma alanındaki Mersin-Antalya Yolu birinci derece yol, İsmet İnönü Caddesi, İnönü Caddesi, Çavuşbucağı Sokak ve Palmiye Sokak ikinci derece yol ve diğer ara sokaklar ise üçüncü derece yollar olarak kabul edilmiştir. Çalışma alanında altı adet açık otopark, beş adet otobüs durağı olduğu gözlemlenmektedir.

Taşucu'nda Kum Mahallesi, Çavuşbucağı, Boğsak, Akdere köylerine her yarım saatte, Silifke şehir merkezine her on dakikada minibüs seferleri düzenlenmektedir. Mersin Büyükşehir

⁴⁶ Shop Facades Erişim: 16.07.2019

<<http://softwaremonster.info/?w=Shop+Facade+Logo+MockUp+2++GraphicBurger>>

⁴⁷ Commercial Retail & Storefront Awning Designs & Graphics Erişim: 16.07.2019

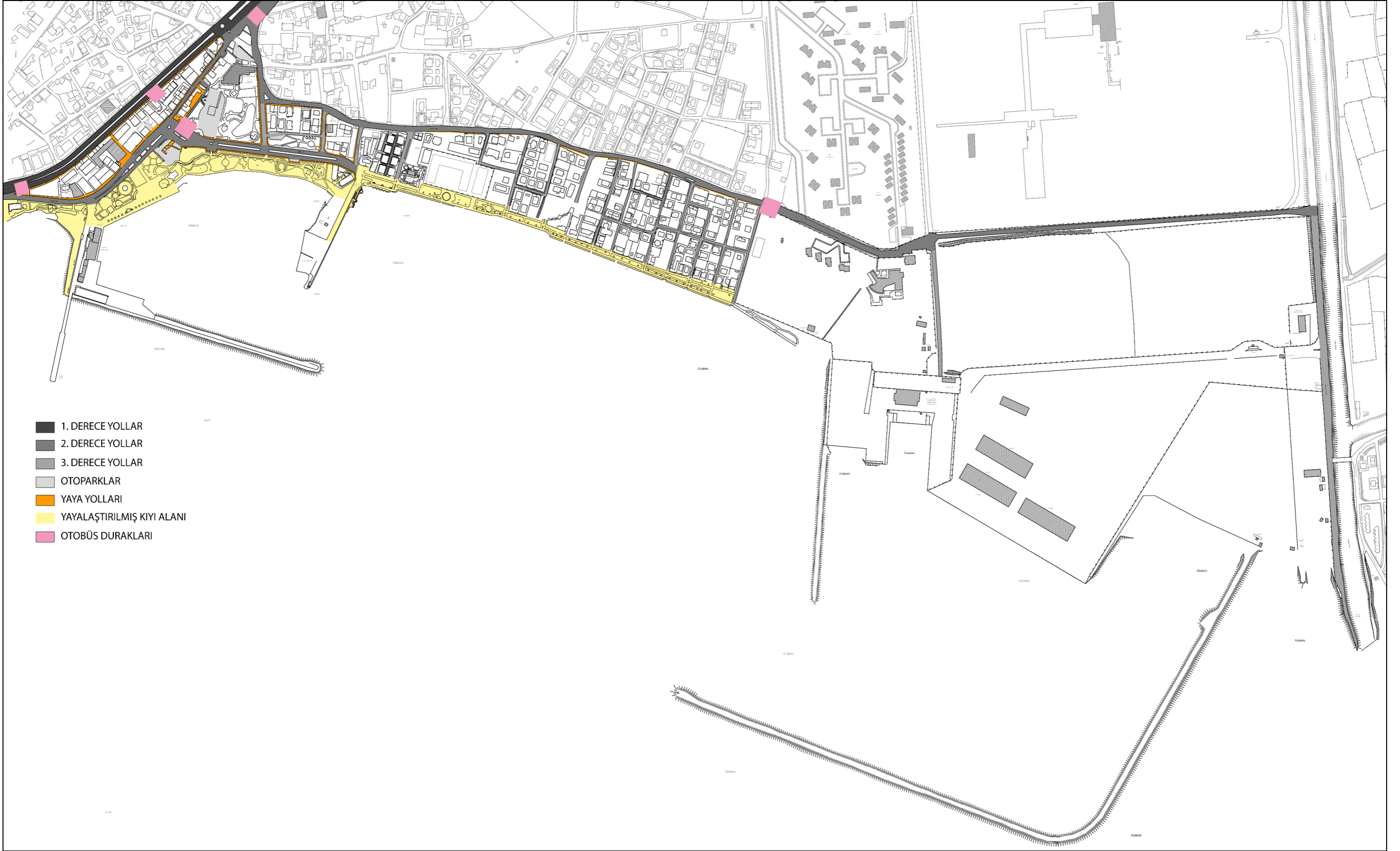
<<https://www.dacawnings.com/products/commercial-awnings-and-graphics/>>

Belediyesi'nin her saat başlarında Taşucu'ndan Mersin şehir merkezine otobüs seferleri bulunmaktadır.

Deniz yoluyla Taşucu Limanı ve SEKA Limanı'ndan da Taşucu'na ulaşım mümkündür. KKTC/Girne-Taşucu, Suriye/Tartaus-Taşucu ve Lübnan/Tripoli-Taşucu arasında deniz yoluyla yük ve yolcu taşımacılıkları yapılmaktadır.

Sorunlar:

- Bisiklet kullanımı için tanımlı bir yer bulunmaması insanların bisiklet sürmek için tehlikeli bir şekilde motorlu taşıt yollarını veya yaya yollarını tercih etmesine sebep olmaktadır.
- Kentin çok merkezi bir konumunda bulunan Taşucu Limanı'ndan yolcu ve mal çıkışı sonrasında kullanılan İsmet İnönü Caddesi aynı zamanda yerli halkın da sıklıkla kullandığı bir caddedir. Liman çıkışları zamanında bu bölgede çok büyük bir trafik oluşmaktadır.
- Şekil 5.42'de görüldüğü gibi bölgede toplamda altı adet açık otopark bulunmaktadır. Yaz aylarındaki nüfus artışından dolayı bu otopark alanları yetersiz gelmekte, insanlar taşıtlarını yol kenarlarına veya kamusal açık alanlara park etmektedir.
- Çalışma alanının eğimi çarşı bölgesine geldiği zaman keskin bir biçimde sahilten Antalya yoluna doğru artmaktadır (Şekil 5.43). Bu eğimli arazideki binaların arasındaki geçişlerin tanımsız, herkesin kullanımına uygun olmayan, boşluklar olduğu gözlemlenmiştir. Bölgedeki yaya geçirgenliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

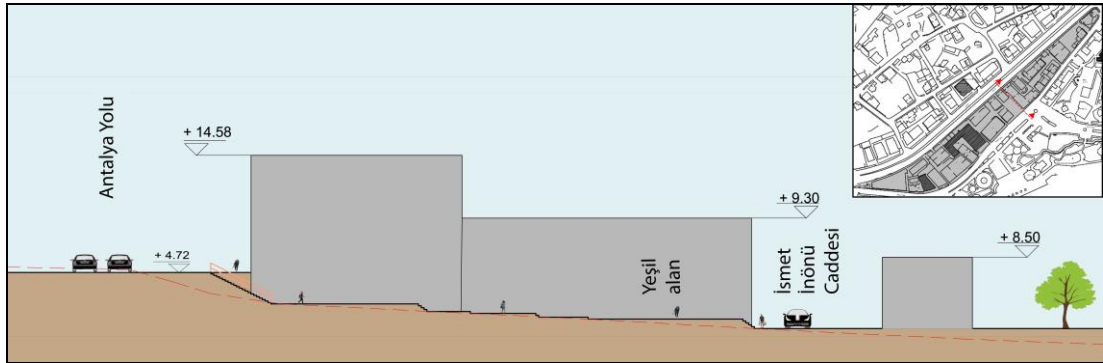


Şekil 5.41 Taşucu kıyı alanları yol-erişim analizi.



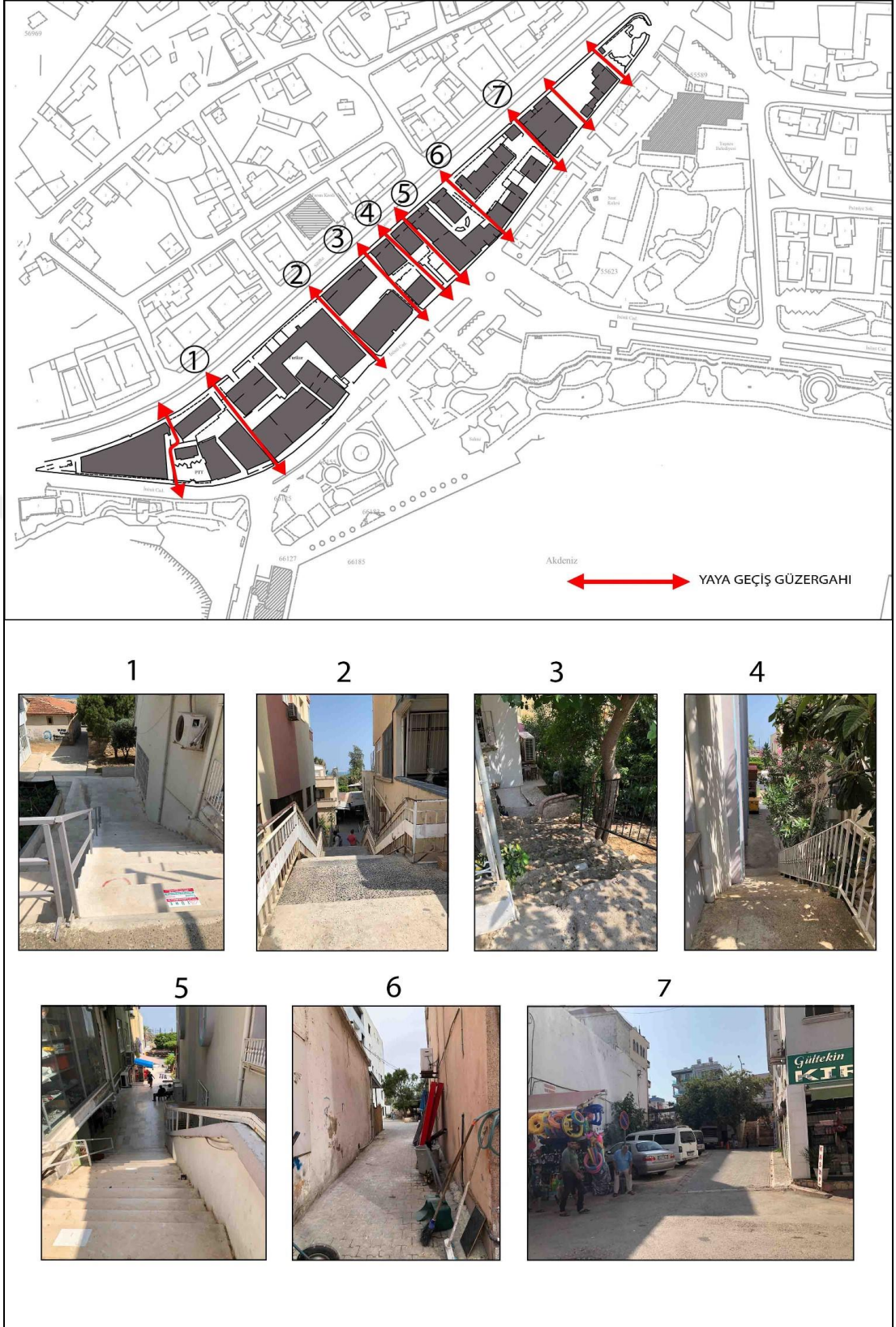
Şekil 5.42 Taşucu çalışma alanı eğim analizi.

- Şekil 5. 44'te görüldüğü gibi çarşı bölgesindeki eğim Antalya Yolu'na doğru artmaktadır.



Şekil 5.43. Eğim analizi kesiti.

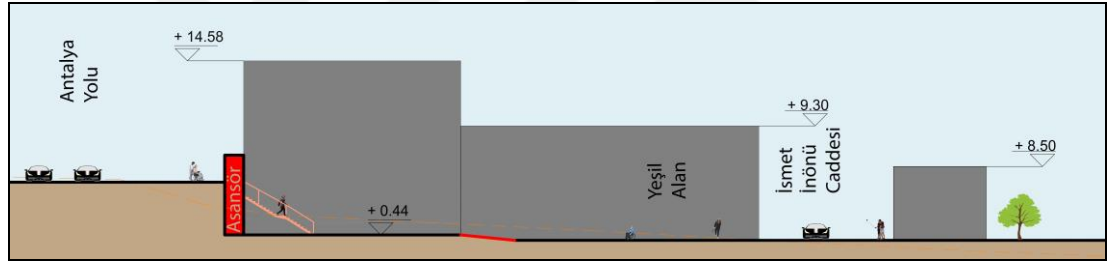
- Şekil 5.45'te çarşı bölgesinin bulunduğu yapı adasındaki geçişler için mevcut kullanılan alanlar gösterilmektedir. Bu alanlardan bir çoğu tanımsız, dar, rahatsız ve güvenliksiz geçitlerdir. Herkesin kullanımı için uyumlu geçiş sağlamamaktadır.



Şekil 5.44 Çarşı bölgesindeki yapı adasının yaya geçişlerinin düzenlenmesi önerisi.

Öneriler:

- Bisiklet kullanımı için ayrı ve tanımlı bir yol bulunmadığı gözlemlenmektedir. Silifke Belediyesi'nin bisiklet kullanımı için ilçe genelinde bir projesi bulunmaktadır (Görüşme 5). Bu projenin Taşucu kıyı alanlarında bisiklet kullanımı için peyzaj ve motorlu taşıt trafiğinden ayrı bir alan tanımlaması önerilmektedir.
- Taşucu Limanı'ndan yolcu ve mal çıkışı sonrası kent merkezinde çok büyük bir trafik oluşmaktadır. Liman çıkışını düzenleyerek İsmet İnönü Caddesinde oluşan trafik yoğunluğunu rahatlatmak gerekmektedir.
- Toplu taşıma araçlarının güzergahlarının kentin her alanını kapsamaları ve sıklıklarının artırılması önerilmektedir. Ayrıca kıyıdaki otopark alanlarının yetersiz olmasından dolayı kıyıya erişimi kolay sağlayacak bir alanda otopark alanı değerlendirilmelidir.



Şekil 5.45 Çarşıdaki yapı adası için asansör önerisi.

- Çarşı bölgesindeki yapı adasında herkesin kullanabileceği, geçirgen alanlar tanımlanmalıdır. Şekil 5.47'de görüldüğü gibi Antalya Yolu'ndan İsmet İnönü Caddesi'ne geçerken kullanılan geçişlerde potansiyel içeren bölgelere asansör ve rampa koyularak özellikle engelliler, yaşlılar ve bebek arabası sahibi olanlar için kolaylık sağlanmalıdır.

5.4. Bölüm Sonucu

Kentlerin en değerli bölgeleri olan kıyı alanları, vazgeçilmez bir yerleşim alanı da olmuştur. Bundan dolayı bu alanların tasarlanması, mekan kalitelerinin iyileştirilmesi önem kazanmaktadır.

Çalışmanın beşinci ve son bölümünde, ilk olarak çalışma alanı Taşucu'na ilişkin genel bilgiler verilmiştir. Nüfusu ve yüzölçümü hakkında bilgiler verilerek, kıyının potansiyelinden bahsedilmiştir.

Taşucu'nun kentsel gelişiminde ise, kentteki ilk yerleşimin M.Ö. 7. yy'da Yunanlı koloniciler tarafından kurulan Holmoi kentinde görüldüğü belirtilmiştir. Zamanla büyüyen ve genişleyen kent günümüzde işlek bir liman kenti haline gelmiştir.

Taşucu Kıyı Alanı Kentsel Tasarım Rehberini oluştururken öncelikle genel amaç ve hedefler belirlenmiştir. Taşucu'nun yerel karakteri korunurken, kentsel kalitenin iyileştirmesi ana hedef olarak belirlenmiştir. Kentsel mekan kalitesini iyileştirmek için belirlenmiş olan beş kriter (aktivite, konfor ve imaj, form, anlam ve kimlik, erişim) üzerinden değerlendirilen çalışma alanında, herkesin kullanacağı, sosyal ve güvenli bir kıyı oluşturmak hedeflenmektedir.

Taşucu Kıyı Alanı Kentsel Tasarım Rehberi'nde ilk olarak aktivite çerçevesinde, kıyıda yapılan etkinlikler ele alınmış, kıyının arazi kullanım analizi üzerinden saptamalar yapılmış, kıyının sorunları ele alınmış ve bu sorunlara öneriler getirilmiştir.

Konfor ve imaj çerçevesinde, okunabilirlik/imaj analizi üzerinden bağlantı, sınır bölge ve odakları belirlenmiş, kıyıda bulunan oturma elemanları tespit edilmiş, bu oturma elemanlarının eksikliği ve rahatsız ediciliği üzerinde durulmuş ve çözüm önerileri getirilmiştir.

Rehberin form çerçevesinde, kat yüksekliği analizi üzerinden çalışma alanındaki yapılaşmaların yükseklikleri tespit edilmiş, kıyıda dış cephe kullanımlarının görsel kirlilik yaratan kriterlerinden bahsedilmiş ve bu sorunlara çözüm önerileri için örnekler verilmiştir.

Anlam ve kimlik çerçevesinde ise, Taşucu'nun kent simgesi olan Deniz Kızı Heykeli, Saat Kulesi ve Atatürk Evi hakkında bilgiler verilmiş ve kentle olan ilişkisi

anlatılmıştır. Kent simgelerinin kentin içerisinde ön plana çıkarılması gerektiği ele alınmıştır.

Rehberde erişim çerçevesinde, yol-erişim analizi üzerinden çalışma alanındaki ulaşım ağı tespit edilmiş, bisiklet yolunun bulunmaması, çarşıda bulunan yapı adasının geçirgen olmayışı ve otopark alanlarının yetersiz oluşu gibi sorunlar üzerinde durulmuş ve bu sorunlara çözüm önerileri sunulmuştur.

Taşucu Kıyı Alanı Kentsel Tasarım Rehberi için belirlenmiş olan beş adet kentsel mekan kalitesi ilkesi (aktivite, konfor ve imaj, form, anlam ve kimlik ve erişim) üzerinden sorunlar ve öneriler Bölüm 5.2.'de değerlendirilmiş olup, Tablo 5.1.'de özeti verilmiştir.

Kaliteye ilişkin ilkeler	Sorunlar	Öneriler
Aktivite	Terkedilmiş binaların ve inşaatların güvensiz bir ortam yaratması.	Sahil bölgesindeki tenhaliğin ve güvensiz ortamın giderilmesi için sahilde yeni, herkesin her saat kullanabileceği aktiviteler eklenmesi.
	Rekreasyon, yaya yolu, peyzaj gibi alanların tam tanımlı olmaması.	Kullanıcılar için tanımlı rekreasyon, yaya yolu ve peyzaj alanları tanımlanması.
	Bisiklet için tanımlı bir alan bulunmaması.	Silifke Belediyesi'nin yapacak olduğu bisiklet projesinin Taşucu kıyı alanlarını da kapsamaması.
	Yaz dönemlerinde otellerin yetersiz gelmesi.	Kentte bulunan otel kapasitesinin artırılması.
Konfor ve İmaj	Oturma elemanlarının yetersiz olması.	Yeni ve kullanışlı oturma elemanları eklenmesi.
	Sahilde bulunan kara ve suyu ayıran bariyer görevini gören duvarın rahatsız olması.	Sahile konforlu ve suyla daha yakın teması sağlayacak oturma elemanları çözümü değerlendirmeleri yapılması.
	Kanalizasyon sisteminin olmaması.	Kanalizasyon altyapısının düzenlenmesi.
	Sivrisinekle mücadelenin yetersiz olması.	Doğaya zarar vermeyecek şekilde sivrisineklerle mücadele konusunda çözüm üretmek.
	Wc, soyunma ve duş kabinlerinin yetersizliği.	Hijyenik ve konforlu yeni wc, soyunma ve duş kabinleri eklenmesi.
	Kıyıda bulunan terk edilmiş binalar ve aydınlatma olmayan alanlar güvensizlik hissi yaratması.	Terk edilmiş binalara yeni işlev kazandırarak, karanlık bölgelere aydınlatma elemanları yerleştirilmesi.

Form	Otopark alanlarının kent simgelerini baskılaması.	Kent simgelerinin kentte tanımlı alanlarda, açıklayıcı tabelalarla, insanları alana yönlendirecek şekilde düzenlenmesi.
	Çarşı bölgesindeki yapı adasının büyüklüğü.	Çarşı bölgesindeki yapı adasının yayalar için geçirgen olarak düzenlenmesi.
	Taşucu Limanı'nın birimlerinin birbirinden kopuk olması.	Taşucu Limanı'nın tüm birimlerinin tek bir bina içerisinde toparlanması.
	Binaların dış cephelerinde bozulmalar, eskimeler ve yıpranmalar olması.	Binaların dış cephelerindeki bozulmalar, eskimelerin ve yıpranmaların giderilmesi, korumaya alınması.
	Klima dış ünitelerinin, antenlerin, su depolarının görsel kirlilik yaratması.	Binaların dışında kullanılan görsel kirlilik yaratan elemanların gizlenmesi.
Anlam ve Kimlik	Saat Kulesi önünde bulunan otopark alanının, tarihi kulenin kent içindeki yerini baskılaması.	Otopark alanı yerine kuleyi belirgin hale getirecek bir meydan oluşturmak.
	Birbiriyle uyumsuz tabelalar, bozulmuş veya eskimiş dış cephe malzemeleri, kaldırıma taşan dükkan malzemeleri, antenler ve klima dış üniteleri.	Görseller, tabelalar, tenteler ve dış cephe malzemelerinin bakımlarının yapılması, belirli standartlara getirilmesi cephede ve kent silüetinde süreklilik oluşturması.
	Deniz Kızı Heykeli'nin kentin simgesi olduğunu vurgulayan detaylı bir açıklaması olmaması.	Heykelin bölgede olduğunun vurgulanılması, daha ilgi çekici hale getirilmesi.
Erişim	Otopark kapasitesinin yetersizliği.	Kıyıya ulaşımın en yakın noktasında otopark alanlarının çözülmesi.
	Taşucu Limanı çıkışı İsmet İnönü Caddesi'nde çok büyük trafik oluşması.	Taşucu Limanı çıkışı oluşan trafik sorununun çözülmesi.
	Bisiklet yolunun bulunmaması.	Silifke Belediyesi'nin yapacağı bisiklet projesinin Taşucu kıyı alanlarını da kapsamaması.
	Çarşı bölgesinin bulunduğu yapı adasının yayalar için geçirgen olmaması ve herkesin kullanımına uygun olmaması.	Antalya Yolu'ndan İsmet İnönü Caddesi'ne geçişlerin düzenlenmesi, potansiyel içeren geçişlere asansör koyulması.

Tablo 5.1 Taşucu Kıyı Alanı Kentsel Tasarım Rehberi'nde yer alan sorunlar ve öneriler.

6. SONUÇ

Kentsel tasarım, kentlerin fiziksel, kültürel ve sosyal bağlamda detaylarını çözümleme ve düzenleme yöntemidir. Kentsel tasarım uygulamalarıyla insanlar için kaliteli, estetik, sürdürülebilir yaşam alanları oluşturulmaktadır.

Kentsel mekan kalitesi, bireylerin yaşam kalitesini artırmak için önemli bir kavram olmuştur. Yaşam kalitesini artırmak ve kimlikli, nitelikli, karakter özelliği bulunan alanlar yaratabilmek konusunda kentsel mekan kalitesi kavramı önem kazanmaktadır.

Kentsel tasarım, kent kullanıcılarının konforunu sağlamak, kentsel mekan ve yaşam kalitesini iyileştirmek, kimliği ve karakteri olan alanlar yaratabilmek konusunda uygulama yöntemleri sunmaktadır. Bu bağlamda kentsel tasarım, doğru yönlendirme ve araçlarla kentlerin mekan kalitesini iyileştirmekte ve kullanıcılarına daha cazip ortamlar sunmaktadır.

Kentsel tasarım rehberleri kentlerin tasarlanması için bir çerçeve oluştururken kenti tasarlayan aktörleri yönlendiren önerilerde bulunmaktadır. Bu doğrultuda rehberler daha kaliteli ve yaşanılabilir çevreler yaratma konusunda önemli araçlar sunmaktadırlar.

Kıyı alanları geçmişten günümüze insanlar için en çekici, sosyalleşme adına en yoğun, şehrin en talep gören alanları olmuş, aynı zamanda kentlerin ticari, kültürel ve ekonomik açıdan odak noktaları olmuşlardır. Bu bağlamda kentin bu cazip mekanlarının kalitelerinin iyileştirilmesi önem kazanmıştır.

Bu çalışmada PPS (2007), Alan Jacobs ve Donald Appleyard (1987), Jan Gehl (2011), John Montgomery (1998) ve Kevin Lynch'in (1984) kentsel mekan kalitesi ilkelerinden yola çıkılarak *aktivite, konfor ve imaj, form, anlam ve kimlik ve erişim* başlıklarıyla şekillenen bir çerçeve oluşturulmuştur. Taşucu kentinin mekan kalitesini iyileştirme hedefiyle bu çerçeveden yola çıkılarak kıyı alanları için bir kentsel tasarım rehberi önerisi geliştirilmiştir. Taşucu Kıyı Alanı Kentsel Tasarım Rehberi; kentsel mekan kalitesi çerçevesi kapsamında yapılan analizler ve geliştirilen önerileri içermektedir.

Taşucu'nun kıyı alanları için hazırlanmış olan bu kentsel tasarım rehberi önerisinin kıyıda hazırlanacak projeler için bir çerçeve oluşturması ve yönlendirici olması

hedeflenmektedir. Bu yönüyle Taşucu kıyı alanlarında yaşam kalitesinin artırılmasında, kimlikli ve karakterli bir kentsel mekan oluşturulmasında önemli bir araç olacaktır.

Bu rehber bir pilot çalışma olarak kabul edilip, Silifke Belediyesi, Silifke Kaymakamlığı ve Mersin Büyükşehir Belediyesi tarafından kentsel mekan kalitesinin iyileştirilmesine yönelik çalışma yapılması gereken bölgelerde hazırlanacak tasarım rehberleri için bir örnek oluşturabilir.



7. KAYNAKLAR

Brighton and Hove City Council, 2003. *Supplementary Planning Guidance Note: Brighton Marina*. [Çevrimiçi] Available at: https://www.brighton-hove.gov.uk/sites/brighton-hove.gov.uk/files/downloads/planning/Brighton_Marina_SPGBH_20_Vol1.pdf [Erişildi: 12 Temmuz 2019].

Burlington, B., 1997. *Design Control Guidance For Medical Device Manufacturers*. FDA.

Colorado Planning Department, 2012. *Urban Design Standards & Guidelines for 9th & Colorado*. [Çevrimiçi] Available at: https://www.denvergov.org/content/dam/denvergov/Portals/646/documents/Zoning/other_regulations/Design-standards-guidelines/9th-colorado-urban_design_standards_and_guidelines.pdf [Erişildi: 13 Temmuz 2019].

Carmona, M., 2010. *Decoding Design Coding*. Clemente & F. D. Matteis, Housing for Europe: Strategies for Quality in Urban Space. New York: Van Nostrand Reinhold, pp. 13-42.

Ciravoğlu, A., 2008. *Kıyı dediğimiz bir eşik; salt kavramsal değil mekansal anlamda da bir eşik*. [Röportaj] (04 07 2008).

Ç.Ş.B., 2013. *Mersin-Adana Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı*. [Çevrimiçi] Available at: https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editedosya/file/Mersin-Adana%20Planlama%20Bolgesi/PLAN_ACIKLAMA_RAPORU.pdf [Erişildi: 28 Mart 2019].

Çelik, K., 2015. *Kıyı Alanlarının Planlanmasında Kıyı Kenar Çizgisinin Önemi*. Küresel Mühendislik Çalışmaları Dergisi, pp. 36-43.

Çöteli, M. G., 2017. *Görsel Planlama Ve Pitoresk'i Yeniden Kurmak: Kentsel Tasarım Stüdyo Eğitiminde Kentsel Problemlere Yaklaşım*. Sanat & Tasarım Dergisi, pp. 33-53.

Erdönmez, M. E. & Akı, A., 2005. *Açık Kamusal Mekanların Toplum İlişkilerindeki Etkileri*. Megaron, p. 1.

Gehl, J., 1971. *Life Between Buildings*. Washington: Island Press.

Gehl, J., 2010. *Cities for People*. 1. dü. Washington : Island Press.

Gürbüz, O., 1999. *Taşucu'nun Şehirselleşimi ve Çevreyle İlişkileri*. Coğrafya Dergisi, 0(7), pp. 105-124.

Hamamcıoğlu, C., 2005. *Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım*. Planlama, pp. 104-114.

Jacobs, A. & Appleyard, D., 1987. *Toward an Urban Design Manifesto*. Journal of the American Planning Association, 53(1), pp. 112-120.

Karaman, A., 1992. *Kentsel Tasarımda Çevresel Bütünlük ve Süreklilik*. İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

Kılıç, A., 1999. *Kıydan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Geliştirme Stratejileri: İstanbul Örneği*. Doktora Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.

Koç, H., 1999. *Kentsel Tasarım Rehberleri- Olanaklar/Sınırlamalar*. İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, pp. 111-119.

Koç, H., 2000. *Kentsel Tasarıma Stratejik Yaklaşım: Bütünleşmiş Stratejiler*. İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi .

Konuk, G., 1999. *Kentsel Tasarım Süreci, Sürece İlişkin Yaklaşımlar ve Tasarım Kontrolleri*. İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, pp. 240-249.

Konuk, G., Duyguluer, F., Öğdül, H. & Olgun, İ., 2019. Kentsel Tasarım Rehberleri İçin Bütünleşik Yaklaşım. E. Töre, R. Kutlu & A. Erçetin, düz. *Tasarımda Süreklilik: Makrodan Mikroya*. İstanbul: Kriter Yayınevi, pp. 179-206.

Konuk, G. ve diğerleri, 2017. *Rize Kentsel Tasarım Vizyonu*. [Çevrimiçi] Available at: <https://www.tasarimrehberleri.com/profesyonel-deneyimler/rize-kentsel-tasarim-vizyonu/> [Erişildi: 20 Nisan 2019].

Konuk, G. ve diğerleri, 2016. *Kentsel Tasarım Rehberleri Cilt I*. 1. dü. İstanbul: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yayını.

Lai, R. T.-y., 1988. *Law in Urban Design and Planning*. 2 dü. New York: Van Nostrand Reinhold.

Lynch, K., 1984. *Good City Form*. Cambridge: MIT Press.

Ministry for the Environment., 2005. *New Zealand Urban Design Protocol*. [Çevrimiçi] Available at: <https://www.mfe.govt.nz/sites/default/files/media/Extra%20downloads/Other%20documents/urban-design-protocol-bw.pdf> [Erişildi: 17 07 2019].

Montgomery, J., 1998. Making a city: *Urbanity, vitality and urban design*. Journal of Urban Design, 3(1), pp. 93-116.

Orhan, M., 2015. *Kentsel Kalitenin Geliştirilmesi Bağlamında Stratejik Bir Yaklaşım; Kentsel Tasarım Rehberi Kavramsal Model Önerisi*. Doktora Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.

Ö.İ.B., 2018. *TDİ Taşucu Limanı ve Liman Geri Sahasında Bulunan Taşınmazlar İhalesi Kısa Tanıtım Dokümanı*. [Çevrimiçi] Available at: <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/sites/6/2019/03/20180407-Tasucu-Limani-Kisa-tanitim-Dokumani.pdf> [Erişildi: 21 Nisan 2019].

PPS, 2007. *What Is Placemaking?*. [Çevrimiçi] Available at: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking> [Erişildi: 24 Mart 2019].

Schurch, T. W., 2007. *Reconsidering urban design: Thoughts about its definition and status as a field or profession*. *Journal of Urban Design*, 1(4), pp. 5-28.

Southend-on-Sea Local Development, 2009. *Supplementary Planning Document 1 Design and Townscape Guide 2009*. [Çevrimiçi] Available at: https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1709/section_1_-_contents_and_intoduction_-_spd1_design_and_townscape_guide [Erişildi: 07 Nisan 2019].

Southend-on-Sea Local Development, 2009. *Section 3 - Creating Successful Places - SPDI Design & Townscape Guide*. [Çevrimiçi] Available at: https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1715/section_3_-_creating_successful_places_-_spd1_design_and_townscape_guide [Erişildi: 11 07 2019].

Southend-on-Sea Local Development, 2009. *Section 4 - Building Form - SPDI Design & Townscape Guide*. [Çevrimiçi] Available at: https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1707/section_4_-_building_form_-_spd1_design_and_townscape_guide [Erişildi: 11 07 2019].

Southend-on-Sea Local Development, 2009. *Section 6 & 7 - SPDI Design & Townscape Guide*. [Çevrimiçi] Available at: https://www.southend.gov.uk/downloads/file/1713/section_6_and_7_-_spd1_design_and_townscape_guide [Erişildi: 11 07 2019].

TAC, 2004. *Waterfront Design & Access*. [Çevrimiçi] Available at: https://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/WDesAcc.pdf [Erişildi: 8 02 2019].

Tezer, H. K., 2002. *Kentsel Morfoloji Bağlamında Kentsel Tasarım Rehberlerinin İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi.

The Planning Department of Hong Kong, 2015. *Hong Kong Planning Standards and Guidelines*. [Çevrimiçi] Available at: https://www.pland.gov.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/full/pdf/ch11.pdf [Erişildi: 16 07 2019].

Toronto City Council, 2003. *Cental Waterfront Part II Plan*. [Çevrimiçi] Available at: <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/waterfront/waterfront-strategic-documents-and-reports/> [Erişildi: 09 Temmuz 2019].

Uçar, A., 2009. *Temettuat Defterlerine Göre 19. Yüzyılda Silifke*. 1 dü. İstanbul: İstanbul Silifke Kültür ve Yardımlaşma Derneği Kültür Yayınları.

Uzgören, G. & Erdönmez, M. E., 2017. *Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi ve Kentsel Mekan Aktiviteleri İlişkisi Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme*. *Megaron*, 12(1), pp. 41-56.

Ünlü, T., 2006. *Kentsel Mekanda Değişimin Yönetilmesi*. Journal of Faculty of Architecture, 23(2), pp. 63-92.

Whyte, W. H., 1980. *The Social Life of Small Urban Spaces*. 1. dü. New York: Ingram.

GÖRÜŞMELER

Görüşme 1: Akdeniz N., Kaptan, SEKA Limanı Kılavuz Kaptanı, Telefon Görüşmesi [21.04.2019]

Görüşme 2: Bölge E. Ö., Mimar, Mimarlar Odası Silifke Temsilciliği Başkanı, Telefon Görüşmesi [12.04.2019]

Görüşme 3: Bütün Y., Emekli Albay, Atatürkçü Düşünce Derneği Silifke Şubesi Başkanı, Kişisel Görüşme [22.08.2017]

Görüşme 4: Civelek A., Şehir ve Bölge Plancısı, Mersin Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kişisel Görüşme [20.02.2019]

Görüşme 5: Genç E. B., Silifke Belediyesi Başkan Yardımcısı, Kişisel Görüşme [10.06.2019]

Görüşme 6: Kaş İ., Silifke Ticaret ve Sanayi Odası Memuru, Telefon Görüşmesi [18.04.2019]

Görüşme 7: Kaş N., Taşucu Sakini, Kişisel Görüşme [01.03.2019]

Görüşme 8: Tuncal A., Şehir ve Bölge Plancısı, Silifke Belediyesi İmar ve Şehircilik Bölümü Teknik Personeli, Kişisel Görüşme [18.02.2019]

Görüşme 9: Yarıcı M., Akkuyu Nükleer Santrali- İçtaş İdari İşler Müdürü, Telefon Görüşmesi [26.04.2019]

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Sevil Esra GÜDER

Doğum Yeri ve Tarihi: Silifke, 21.06.1990

E-Posta: s.esraguder@gmail.com

Lisans: Yakın Doğu Üniversitesi Mimarlık (İngilizce) Lefkoşa / KKTC - 2015

Deneyimler:

Staj, Aykaç Mühendislik Silifke/Mersin-2015

Staj, Noyanlar Group of Companies KKTC/Gazimağusa-2013

Mimar, MS Mimarlık, Başakşehir/İstanbul-2018

Mimar, İPKB Şirintepe Ortaokulu yeniden yapılandırma projesi, Bahçelievler/
İstanbul-2017

Mimar, Mimsa Alüminyum, Beylikdüzü/İstanbul-2016