



**TEKİRDAĞ SÜLEYMANPAŞA İLÇESİ SAHİL
ŞERİDİNİN YAYA BÖLGESİ PLANLAMA VE
TASARIM İLKELERİ AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

İpek GAMTURE

Yüksek Lisans Tezi

**Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı
Danışman: Prof. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN**

2022

T.C.

TEKİRDAĞ NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TEKİRDAĞ SÜLEYMANPAŞA İLÇESİ SAHİL ŞERİDİNİN YAYA BÖLGELERİ
PLANLAMAVE TASARIM İLKELERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

İpek GAMTURE

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: Prof. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN

TEKİRDAĞ-2022

Her hakkı saklıdır.

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

TEKİRDAĞ SÜLEYMANPAŞA İLÇESİ SAHİL ŞERİDİNİN YAYA BÖLGELERİ PLANLAMAVE TASARIM İLKELERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

İpek GAMTURE

Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN

Kıyı alanları, sahip oldukları doğal, sosyo-kültürel ve ekonomik potansiyellerle günümüzde en çok tercih edilen alanlar arasındadır. Bu tercih edilmenin bir sonucu olarak geçmişten günümüze yoğun kullanımların merkezi haline gelmiştir. Nüfusun hızla artması, özellikle başta yayalar olmak üzere tüm toplumun kıyı alanlarından yararlanma imkanının olması, kıyıların önemini zamanla daha da arttırmış bununla birlikte kıyıları zamanla zarar görmeye ve yanlış planlanma ile karşı karşıya kalmaya başlamıştır. Bu çalışma kapsamında “yaya”, “yayalaştırma”, “yaya bölgesi”, “yaya yolu”, “kıyı” ve “kıyısal alan” kavramları incelenerek, kıyı şeritlerinin kent içindeki önemi vurgulanmış, yaya bölgelerinin tarihsel süreçlerine, planlama ilkelerine değinilmiş, Dünya’da ve Türkiye’de başarılı olmuş yayalaştırma yaklaşımları incelenerek örnekler verilmiştir. Çalışma alanı olarak 20 km uzunluğundaki Tekirdağ sahil şeridi seçilmiştir. Gözlem, analiz ve değerlendirme yöntemi ile Tekirdağ Sahil Şeridi’nin mevcut durumu belirlenmiştir. Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesi sahil şeridinin bütüncül olarak değerlendirilmesi ve yayalara kesintisiz bir şekilde rekreasyonel aktivite olanağı sunabilmesi amacı ile alana ilişkin sorunlar belirlenmiş, ve çözüme yönelik çeşitli öneriler geliştirilmiştir. Araştırma sonucunda, Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi sahil şeridinin mevcut durumu genel olarak ele alındığında 2 mahallede bulunan kullanımlar yoğun, diğer 5 mahallede yer alan kullanımlar mevsimsel yoğunluk göstermektedir. Bunun başlıca sebepleri kentlileri bu mahallelerde bulunan sahil şeritlerine yönlendirecek iklim değişikliklerine uygun farklı rekreasyonel çeşitliliğin olmamasıdır. Bununla birlikte birçok yerde geçişe izin veren, bütüncül bir kıyı şeridi olmaması olduğu sonucuna varılmıştır. Kıyı tiplerinin, alan kullanımlarının, kullanım yoğunluğunun, yapısal ve bitkisel yeterliliklerinin sahil şeridinin merkeze olan mesafesine, doğal yapıya ve ihtiyaçlara göre değiştiği tespit edilmiştir.

Anahtar kelimeler: sahil şeridi, peyzaj tasarım, peyzaj planlama, yaya bölgesi, Tekirdağ

ABSTRACT

MSc. Thesis

EVALUATION OF TEKİRDAĞ SÜLEYMANPAŞA DISTRICT COASTLINE IN TERMS OF PEDESTRIAN AREAS PLANNING AND DESING PRINCIPLES

İpek GAMTURE

Tekirdağ Namık Kemal University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Landscape Architect

Supervisor: Prof. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN

Coastal areas are among the most preferred areas with their natural, socio-cultural and economic potentials. As a result of this preference, it has been become the center of intensive use from past to present. The rapid increase in the population, the fact that the whole society, especially pedestrians, being have the opportunity to use the coastal areas, increased the importance of the coasts even more over time however, the coast has started to suffer damage and face incorrect planning over time. In this study, the concepts of "pedestrian", "pedestrianization", "pedestrian zone", "pedestrian zone", "coast" and "coastal area" were examined, the importance of coastlines in the city was emphasized, historical processes of pedestrian zones, planning principles were mentioned, successful pedestrianization approaches in the world and in Turkey were examined and examples were given. The pedestrian zone of the Tekirdağ coastline with a length of 20 km has been selected as the study area. The current situation of Tekirdağ Coastline was determined by observation, analysis and evaluation method. In order to evaluate the coastline of Tekirdağ Süleymanpaşa district in a holistic manner and to offer uninterrupted recreational activities to pedestrians, problems related to the area have been identified and various suggestions have been developed for problems As a result of the research, when the current situation of the coastline of Tekirdağ Süleymanpaşa District is considered in general, use of 2 neighborhoods are intense, but use of other 5 neighborhoods show seasonal intensity. It has been concluded that the main reasons for these are the lack of different recreational diversity suitable for different climates that will direct the citizens to the coastlines in these neighborhoods and the lack of a holistic coastline that allows passage in many places. It has been determined that coastal types, area uses, usage density, structural and vegetative qualifications vary according to the distance of the coastline to the center, natural structure and needs.

Keywords: coastline, landscape desing, landscape planning, pedestrian zone, Tekirdağ

2022, 129 pages

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
ÇİZELGE DİZİNİ.....	v
ŞEKİL DİZİNİ.....	vii
TEŞEKKÜR.....	x
1. GİRİŞ	1
2. KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK ARAŞTIRMASI	4
2.1. Kuramsal Temeller.....	4
2.1.1. Kıyı tanım ve kavramları	4
2.1.1.1. Kıyısal alanların önemi.....	6
2.1.1.2. Kıyı mevzuatı ve kıyı tipleri	7
2.1.1.3. Kıyıların temel kullanım türleri	10
2.1.1.4. Kıyı bölgelerindeki sorunlar	12
2.1.1.5. Kıyı yönetimi ve planlaması	14
2.1.1.6. Kıyı planlaması kavramı.....	14
2.1.1.7. Kıyı yönetimi kavramı.....	15
2.1.1.7.1. Kıyı alanları yönetiminin genel amaçları	15
2.1.2. Yaya bölgeleri kavramının tanımlanması ve incelenmesi	16
2.1.2.1. Yaya kavramı.....	16
2.1.2.2. Yaya bölgesi kavramı	17
2.1.2.2.1. Konut alanları	18
2.1.2.2.2. Alışveriş merkezleri.....	19
2.1.2.2.3. Estetik ve anıtsal değeri olan alanlar	19
2.1.2.2.4. Kurumsal alanlar	20
2.1.2.3. Yaya yolu kavramı.....	21
2.1.2.3.1. Taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolu (Full mall)	22
2.1.2.3.2. Sadece transit geçişlere izin verilen yollar (Transit mall)	23
2.1.2.3.3. Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yollar (Semi mall)	24
2.1.3. Yaya bölgeleri planlama ilkeleri.....	24

2.1.3.1. Tarihsel gelişim	24
2.1.3.2. Planlama ilkeleri	30
2.1.3.3. Dünya ve Türkiye’den örnekler	36
2.2. Kaynak Özetleri	18
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	58
3.1. Materyal	58
3.2. Yöntem.....	61
4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA	65
4.1. Altınova Mahallesi Sahil Şeridi	66
4.2. 100. Yıl Mahallesi Sahil Şeridi	72
4.3. Gündoğdu - Turgut Mahallesi Sahil Şeridi	75
4.4. Hürriyet Mahallesi Sahil Şeridi.....	89
4.5. Değirmenaltı Mahallesi Sahil Şeridi	93
4.6. Bahçelievler Mahallesi Sahil Şeridi	98
4.7. Karaevli Mahallesi Sahil Şeridi	102
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	106
KAYNAKLAR.....	112
EKLER	119
EK A. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu.....	119
ÖZGEÇMİŞ	129

ÇİZELGE DİZİNİ

Çizelge 5.1. Sahil şeridi mahallelerinin parametrelere göre değerlendirme tablosu.....107



ŞEKİL DİZİNİ

Şekil 2.1. Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki	5
Şekil 2.2. Dar – yüksek kıyı örneği	9
Şekil 2.3. Alçak – basık kıyı örneği.....	10
Şekil 2.4. Konut alanı yaya bölgesi örneği.....	18
Şekil 2.5. Alışveriş merkezi yaya bölgesi örneği	19
Şekil 2.6. Tarihi alan çevresi yaya bölgesi örneği.....	20
Şekil 2.7. Üniversite kampüsü yaya bölgesi örneği.....	20
Şekil 2.8. Taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolu	23
Şekil 2.9. Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolu.....	23
Şekil 2.10. Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yolu	24
Şekil 2.11. Yaya hareketlerine yönelik ilk planlama örneği M.Ö Milet’li Hyppodamus	25
Şekil 2.12. Eski Yunan meydanı (Agora) örneği.....	26
Şekil 2.13. Eski Yunan meydanı örneği II.....	26
Şekil 2.14. II. Campo Meydanı örneği	27
Şekil 2.15. Victorialılar zamanından bir yaya geçidi örneği	28
Şekil 2.16. Limbecker Caddesi - Essen örneği.....	29
Şekil 2.17. Avustralya'daki Queensland kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği.....	37
Şekil 2.18. Hollanda'daki Leye kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği	38
Şekil 2.19. Amerika'daki Michigan eyaletindeki Kalamazoo kentinde bulunan Nicollet Mall örneği.....	39
Şekil 2.20. İspanya'daki Barselona kentinde bulunan Las Ramblas örneği.....	39
Şekil 2.21. İsveç'teki Stokholm kentinde bulunan Biblioteksgatan Caddesi örneği.....	40
Şekil 2.22. Fransa'daki Strasbourg kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği	41
Şekil 2.23. İtalya'daki Bolonya kentinde bulunan Via Massimo d'Azeglio ve Piazza del Nettuno örneği	41
Şekil 2.24. Mısır'da Fatimid Kahire kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü Örneği	42
Şekil 2.25. Danimarka'da Kopenhag kentinde bulunan Stroget Caddesi örneği	43
Şekil 2.26. Almanya'da Münih kentinde bulunan Kaufinger Caddesi örneği.....	44
Şekil 2.27. Türkiye'de İstanbul kentinden bulunan Sultanahmet Meydanı örneği	45

Şekil 2.28. Türkiye’de İstanbul kentinden bulunan İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi örneği	46
Şekil 2.29. Türkiye’de Eskişehir kentinde bulunan Doktorlar Caddesi örneği	46
Şekil 2.30. Türkiye’de Ankara kentinde bulunan Kızılay Meydanı örneği	47
Şekil 3.1. Tekirdağ ilinin ve çalışma alanının konumu	58
Şekil 3.2. Yıllara göre Süleymanpaşa ilçe nüfusu	59
Şekil 3.3. 2020 yılına ait Tekirdağ arazi alan kullanım haritası ve çalışma alanı sınırı gösterilmiştir	60
Şekil 3.4. Yöntem akış şeması	62
Şekil 4.1. Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesi sahil şeridi çalışma alanı sınırları	65
Şekil 4.2. Araştırmanın yürütüldüğü Tekirdağ İli Süleymanpaşa İlçesi sahil şeridindeki mahalleler	65
Şekil 4.3. Altınova Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları	66
Şekil 4.4. Altınova Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası	66
Şekil 4.5. Altınova Mahallesi sahil şeridi sahil ve kumsal	67
Şekil 4.6. Altınova Mahallesi sahil şeridi yapımına başlanan sahil tasarım örneği	68
Şekil 4.7. Altınova Mahallesi sahil şeridi kumsal alan kullanım örneği	68
Şekil 4.8. Altınova Mahallesi sahil şeridi çocuk oyun alanı örneği	69
Şekil 4.9. Altınova Mahallesi sahil şeridi spor alanları örneği	69
Şekil 4.10. Altınova Mahallesi sahil şeridi iskele ve plaj kullanım örneği	70
Şekil 4.11. Altınova Mahallesi sahil şeridi donatı elemanları örneği	70
Şekil 4.12. Altınova Mahallesi sahil şeridi bitkisel tasarım örneği	71
Şekil 4.13. 100. Yıl Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları	72
Şekil 4.14. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası	72
Şekil 4.15. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde yer alan demiryolu	73
Şekil 4.16. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi liman alanı	73
Şekil 4.17. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi boyunca uzanan kayalık örneği	74
Şekil 4.18. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde geçiş bölgesi olarak kullanılan alan	75
Şekil 4.19. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde yol kenarına park eden araçlar	75
Şekil 4.20. Gündoğdu – Turgut Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları	76
Şekil 4.21. Gündoğdu - Turgut Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası	76
Şekil 4.22. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi kumsal ve seyir tepesi	77
Şekil 4.23. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi amfiteyatrosu ve gösteri alanı	78
Şekil 4.24. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridinde çocuk oyun alanına bir örnek	78
Şekil 4.25. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi kayak pisti alanı	78

Şekil 4.26. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüyüş, koşu yolu örneği	79
Şekil 4.27. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet park alanı	79
Şekil 4.28. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi üstü örtülü mekan örneği.....	80
Şekil 4.29. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet, yürüyüş ve koşu yolu kullanım örneği	80
Şekil 4.30. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi çocuk oyun alanı ve kullanımı	81
Şekil 4.31. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüyüş, koşu yolu ve kullanımı	82
Şekil 4.32. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi serbest etkinlik alanları ve kullanımı	82
Şekil 4.33. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet yolu kenarı boyunca yerleştirilmiş kentsel donatılar	83
Şekil 4.34. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüme yolu kenarı boyunca yerleştirilmiş kentsel donatılar	83
Şekil 4.35. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi ara yollarındaki kentsel donatılar	84
Şekil 4.36. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi girişte yönlendirici bitkisel tasarım örneği.....	85
Şekil 4.37. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet yolunun çalılarla desteklendiği bitkisel tasarım örneği	86
Şekil 4.38. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yapısal tasarımı destekleyici bitkisel tasarım örneği	86
Şekil 4.39. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi mevsimlik çiçekler ile bitkisel tasarım örneği ..	86
Şekil 4.40. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridinde bulunan Barış ve Özgürlük Parkı ağaçlandırma örneği	87
Şekil 4.41. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi serbest etkinlik alanı olarak bırakılmış büyük ölçekli yeşil alan örneği	87
Şekil 4.42. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yeşil alanları hareketlendirmek için kullanılmış heykel örneği	87
Şekil 4.43. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi engelli yolu örneği.....	88
Şekil 4.44. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi otopark örneği I	89
Şekil 4.45. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi otopark örneği II.....	89
Şekil 4.46. Hürriyet Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları	90
Şekil 4.47. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası	90
Şekil 4.48. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi mevcut durumunda geçişe izin vermeyen denize sıfır alan	91
Şekil 4.49. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi yapımına başlanan yürüyüş yolu çalışması	91
Şekil 4.50. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi örneği	92
Şekil 4.51. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi ağaçlandırma çalışması örneği.....	93
Şekil 4.52. Değirmenaltı Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları	94
Şekil 4.53. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası.....	94

Şekil 4.54. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alan örneği I.....	95
Şekil 4.55. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alan örneği II.....	95
Şekil 4.56. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alanı örneği III	96
Şekil 4.57. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal kullanım örneği IV	96
Şekil 4.58. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kentsel donatı örneği	97
Şekil 4.59. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridinde yosun birikintileri örneği.....	98
Şekil 4.60. Bahçelievler Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları.....	99
Şekil 4.61. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası.....	99
Şekil 4.62. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi plaj örneği	100
Şekil 4.63. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi açık mekan örneği	100
Şekil 4.64. Bahçelievler mahallesi sahil şeridi etrafında yoğun yazlık konut yapılaşmaları ..	101
Şekil 4.65. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi kumsal örneği.....	101
Şekil 4.66. Karaevli Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları	102
Şekil 4.67. Karaevli Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası	102
Şekil 4.68. Karaevli Mahallesi sahil şeridi kumsal örneği	103
Şekil 4.69. Karaevli Mahallesi sahil şeridi kullanım örneği.....	104
Şekil 4.70. Karaevli Mahallesi sahil kıyı şeridi plaj kullanım örneği	104

TEŞEKKÜR

“Yaya Bölgelerinin Planlama Ve Tasarım İlkeleri: Tekirdağ Kıyı Şeridi Örneği” adlı bu çalışma, Tekirdağ Namık kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Peyzaj Mimarlığı Lisansüstü Programı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlanmıştır.

Lisans ve yüksek lisans öğrenimim sırasında ve tez çalışmalarım boyunca Yüksek Lisans tez danışmanım olarak gösterdiği her türlü destek ve yardımdan dolayı çok değerli hocam Sayın Prof. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN’a en içten dileklerle teşekkür ederim.

Uzun eğitim yıllarım boyunca ve tez çalışmam boyunca maddi ve manevi olarak benden destek ve yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen her zaman yanımda olan aileme, yüksek lisans sürecim boyunca emeği geçen tüm hocalarıma, bu süreçte yanımda olan tüm arkadaşlarıma ve değerli meslektaşım Nilay ALP’e minnetlerimi sunarım.

Ocak, 2022

İpek GAMTURE
Peyzaj Mimarı

1. GİRİŞ

Yaya bölgeleri, acil ve gerekli durumlar ve buna ek olarak servis trafiği dışında motorlu araç trafiğinden ayrılmış olan alanlardır. Genellikle kentsel alanlarda ortaya çıkan bu yaya bölgeleri kentsel işlevlerin daha yoğun olduğu, kent kullanıcılarını kent merkezlerine yönlendiren, yayaların ulaşım ve sirkülasyon isteklerine cevap veren veya yayaların kentin işlevlerinden yararlanmalarına yönelik oluşturulmak istenen yaya ve tesis alanlarıdır (Yalçinkaya, 2007).

Yaya bölgeleri kentlerin merkezlerinde ticari opsiyonları, ulaşım yeterliliklerini, kentin merkez yapısında sosyo-ekonomik yaşamı, hareketli ve aktif kılmak amacıyla bazı alanlara yeniden canlandırmak için planlanan ve tasarlanan bir kentsel çalışmadır (Karahana ve Canatan, 2019).

Yayalaştırma, kentsel merkezdeki yolların bir kısmının yalnız kullanılabilen, yürünebilen alanlar haline getirilmesidir. Planlama, düzenleme ve tasarımla birlikte yürüyeme aktivitesine ve yürümek isteyenlere daha geniş alanlar bırakma çalışmasıdır (Cengiz, 2011).

Kentlerde yaya bölgeleri insanların birbiri ile buluşma, toplanma ihtiyaçlarını karşıladıkları alanlardır. Artan araç trafiği yaya yollarının bu işlevini ciddi oranda azaltmaktadır. Mevcutta bulunan araç yolları giderek artan özel araç sayıları bu araçların hareket alanlarını ve otopark ihtiyaçlarına cevap vermekte yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple araçlar ihtiyaçlarını karşılamak için kaldırımları ve yaya alanlarını kullanmaktadır. Bunun sonucunda yayalar ve araçlar arasında bir karışıklık başlamaktadır (Kuntay, 1994).

Kentsel alanlarda yayaların alanları kullanım formlarının yok sayılması yaşanan en önemli sorunlardan biridir. Özellikle büyük kentlerde çözüm bulunmakta zorlanacak duruma gelen trafik sorunu, bununla birlikte yayaların kendilerine yer bulamaması ulaşım ve yaya bölgelerine yönelik yeniden bir planlama ve düzenleme çalışması yapılmasının gerekliliğini vurgulamaktadır. Alınacak planlama ve tasarım kararları kapsamında bulunan çözüm önerilerinin ilkinde yaya bölgeleri kavramı gelmektedir (Akyüz ve Zengin, 2012).

Kentsel planlama bütünlüğü ve işlevselliği içerisinde yayaların istek ve ihtiyaçlarının motorlu araç yolları ile birlikte ele alınmaması kamu yararına önüne geçilemeyecek sorunlar doğurmaktadır. İşlevsel nakillığın aktif olduğu kentsel planlamaları yerine, ulaşım ve

erişilebilirliğin esas olduğu kentsel mekânlar yani yaya bölgeleri oluşturmak en mantıklı çözüm olmaktadır (Kuntay, 1994).

Kentsel mekânların kent kullanıcılarının konforu ve fonksiyonları için revize edilmesi yaya bölgelerinin oluşturulmasındaki en önemli esastır (Şişman ve Uyguner, 2009).

Yaya bölgelerinin planlama ve tasarım çalışmaları yapılırken yaya bölgelerinin gelişimine etki eden fiziksel, sosyo-kültürel, işlevsel faktörler hakkında bilgi toplanarak bu toplanan veriler analiz edilmelidir. Yaya bölgeleri planlama çalışmalarında dikkate alınması gereken faktörler; Kent bütünü içerisinde trafik planlaması yapılmalı, kentin yapı özelliklerine uygun olarak kentsel ulaşım ve erişilebilirlik durumlarının bütünlüğü göz önünde tutularak yapılmalıdır. Yer seçimine dikkat edilmelidir. Kentsel yapı bütünlük içerisinde planlanmalıdır. Bununla birlikte yaya bölgeleri planlanırken kentsel kimliğe, kentsel sınırlara, toplu ve özel ulaşım olanaklarına, çeşitliliğine, otopark ihtiyaç ve yeterliliğine sahip olmalıdır (Birişçi vd., 2002).

Yaya bölgelerinde fiziksel ve sosyal nitelikler doğru orantılıdır. Birbiri ile ilişkili bu iki özellik yaya bölgelerinin kalitesini belirlemektedir. Kentlilerin yaşam kalitesine katkıda bulunarak insanlar arasında sosyal ilişkilerin gelişmesine yön vermektedir. Kentsel peyzajın çeşitliliğinin artması, ulaşımaya yön vermesi, taşıt trafiğinin azalması vd. yararlar sağlayan yaya bölgeleri günümüzde yapılaşma içerisinde sıkışıp kalmaktadır (Şişman ve Kırzioğlu, 2002).

Yaya bölgeleri kentler için aktif ve yoğun bir etkileşim mekânlarıdır. Bu alanlarda bakmak, beklemek, görmek, durmak, buluşmak, görüşmek, oturmak, serbest aktiviteler yapmak gibi hareketler yayaların temel hak ve ihtiyaçlarındandır. Bu mekânları daha güzel bir hale getirmek belediyeler ve yerel örgütler tarafından sağlanmaktadır. Yapılan bu çalışmalar kent kullanıcıları ile birlikte alınan kararlara ve ihtiyaçlarına göre gerçekleştirilmektedir. Yaya bölgeleri için kent planlamasındaki ilk yapılması gereken iş bu mekânları diğer mekânlardan ayırmaktır. Yer seçimi, planlama, düzenleme, tasarım, işletmeler bu mekânların önemini önemli ölçüde vurgulamaktadır. Yaya bölgeleri, tarihi değerlere sahip kent merkezlerinde çürümeye yüz tutmuş, felç olmuş, kentsel kimliğe zarar vermeye başlamış kentsel parçaları daha yetkin ve dinamik hale getirerek yeniden hayat vermektedir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Bu tez çalışması ile yaya bölgelerinin tercih edilme nedenleri, kullanım biçimleri ve amaçları, kentlilerin ihtiyacını ne ölçüde karşıladıkları, kıyı alanlarının kente katkıları ve yaya bölgelerinin planlama ve tasarımı ile kıyı alanları kullanıcılarının mekânsal davranışları

arasındaki ilişki açıklanmaya çalışılacaktır. Bu amaç doğrultusunda, Tekirdağ ili Süleymanpaşa ilçesi'ne bağlı "Tekirdağ Sahil Şeridi" araştırma alanı olarak belirlenmiştir.

Bu çalışmada, Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesi kent dokusu içinde, tek ve en büyük yaya odaklı alan olan ve her mevsim kullanım potansiyeli olan Tekirdağ Sahil Şeridi'nin mevcut planlama ve tasarım uygulamalarının mevcut durumunun saptanması ve sorunların çözümüne yönelik önerilerin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Tez çalışmasında, örnek alan olarak seçilen, yayalar için en gözde alan olan Tekirdağ Sahil Şeridinin, bilimsel çalışmalarla mevcut durumunun ortaya konulup, analiz ve değerlendirmelerle irdelenmesi ve önerilerin geliştirilmesi yerel yönetimler için katkı sağlayacaktır.

Diğer taraftan bu çalışma, benzer sahil şeridi yaya bölgeleri planlama tasarım çalışmaları için örnek teşkil edebilecek ve ülkemizde yapılacak bu gibi bilimsel çalışmalara, dünya örneklerinde de olduğu gibi çağdaş kullanımları da beraberinde getirecektir.

2. KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK ÖZETLERİ

2.1. Kuramsal Temeller

2.1.1. Kıyı tanım ve kavramları

Kıyı Çizgisi: Taşkın durumları haricinde, deniz, tabii, suni göl ve akarsularda görülen suyun karayla birleştiği bölümlerin toplamından oluşan çizgi kıyı çizgisi olarak tanımlanmaktadır (Uydur, 2012).

Kıyı Kenar Çizgisi: Alçak-basık kıyı özellikleri gösteren deniz, doğal ve suni göl, akarsuların kıyı çizgisinden sonraki alanda kara yönünde su hareketleri ile oluşturmuş olduğu kumluk, çakıllık, sazlık, kumsal vb. alanların oluşturmuş olduğu doğal sınır kıyı çizgisi olarak kabul edilmektedir. Dar-yüksek kıyı özelliği gösteren denizler, akarsular, doğal ve suni göller ise şevli alanlar ya da falez oluşumlarının üst kısmı olarak kabul edilir. Bu kıyı kenar çizgisi kabul edilen sınır doldurularak bir arazi elde edilse dahi değiştirilememektedir. Akarsuların, deniz, doğal ve suni göller ile birleştiği alanlarda deniz ve doğal ve suni göllerin bitiş çizgisi kıyı kenar çizgisi olarak kabul edilmektedir (Gürcan, 2020).

Kıyı: Kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisinin arasında kalan bölüm kıyı olarak tanımlanmaktadır (Şentürk, 2019).

Doğan ve Erginöz (1997)'e göre; kıyı sırasıyla, bir denizi sınırlayan toprak parçası”, “zamana bağlı değişmeye uğrayan dönüşüm, erozyona bağlı yapıda olan değişimin, dibe çökme yani daha genel anlamda karasal ya da denizel bir alanı”, “biyolojik önem taşıyan korunması gereken doğal miras” şeklinde tanımlanmaktadır (Şentürk, 2019).

Sahil Şeridi: Kıyı ve kenar çizgisinden itibaren deniz, doğal ve suni göllerin yatay olarak kara parçası yönündeki minimum 100 metrelik olan alanlardır. Sahil kıyı şeridi alanları iki bölümden oluşmaktadır. Bu iki alan kullanım amaçları ve doğal eşiklerine göre belirlenir (Turoğlu, 2009).

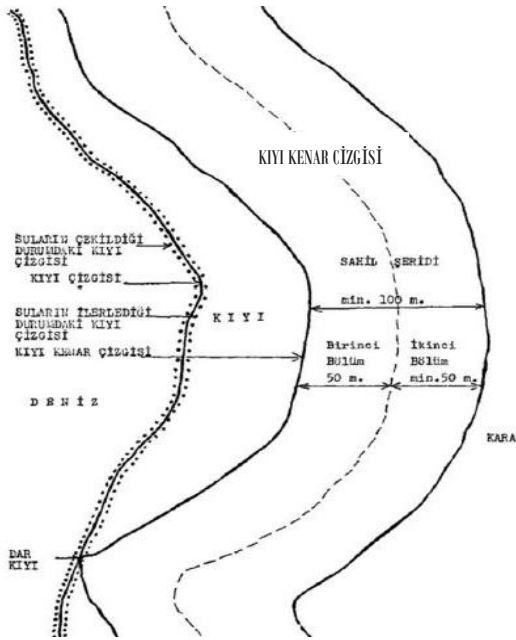
- Sahil şeridinin birinci bölümü; Sahil şeridini kapsayan tüm alan ve yalnızca açık rekreasyon alanları olarak planlanıp tasarlanmış; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, dinlenme, yürüyüş, koşu, bisiklet kullanma ve bu yönetmelikte tanımlanan diğer rekreasyon alanlarından ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar

çizgisinden itibaren, kara yönünde yatay olarak 50 metre genişliğinde belirlenen kısmı sahil şeridinin birinci bölümü olarak tanımlanmaktadır (Turoğlu, 2009).

- Sahil şeridinin ikinci bölümü; Sahil şeridinin birinci bölümünden sonraki kara yönünde yatay olarak minimum 50 metre genişliğinde olacak şekilde ve orada yaşayan ve bu alanı kullanacak insanların yararlanıp ihtiyaçlarını karşılaması için Kıyı Kanunu'nun 8. Maddesindeki yönetmelikte tanımlanan günü birlik turizm, açık otoparklar, taşıt yolları, yapı ve tesisler gibi alanların yer aldığı bölüm sahil şeridinin ikinci bölümü olarak tanımlanmaktadır (Turoğlu, 2009).

Kıyı Alanı: Ergürhan (2008)'a göre; Kıyı çizgisinden itibaren, yatay olarak arazinin yüzeyinde görülen şekillere göre özellik göstererek deniz ve kıyı arasında bir geçiş bölgesi olan alan olarak tanımlanmaktadır (Uydur, 2012).

Kıyı alanı, dikey olarak +150 m yüksekliğe kadar uzanmış olan alanı kapsamaktadır. Toprak sınıflandırması açısından denizelliğin etkisi altındaki bu kıyı alanları özellikle alçak-basık kıyıların gözlemlendiği morfolojik karakterdeki arazilerde iç kısımlara doğru uzamaktadır. Dar-yüksek kıyılarda gözlemlenen ise morfolojik karakterdeki arazilerde bu alanların çok dar bir alanı kapsadığıdır. Şekil 2.1'de Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki örneği gösterilmiştir (Uydur, 2012).



Şekil 2.1. Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki (Şentrük, 2019'ten değiştirilerek).

2.1.1.1. Kıyusal alanların önemi

Kıyı alanları hem kültürel hem de ekonomik bakımdan tarih boyunca sürekli kendinden söz ettirmişlerdir. İçinde bulunduğu toplum için üzerinde bulunan özellikle kültürel bakımdan göz ardı edilemeyecek avantajlar sağlamış olan kıyı alanları ve bu konudaki önemlerini korumuşlardır (Ateşoğlu ve Tunay, 2010).

Kıyı, deniz ile kara arasında kalmış olan bir doğal alan olup yeryüzünün ekolojik, biyolojik vb. sınırları oluşturan, bir çizgiden daha fazlası olarak belli bir alanı temsil eden kıyı alanları ilk zamanlarda insanlar için sadece besin temini, güvenlik, korunma gibi temel ihtiyaçlarını karşılarken günümüzde ticaret, konaklama, endüstri ve turizm açısından da büyük önem kazanmıştır (Erkal, 2015).

Günümüzde en önemli hususlardan biri doğal kaynakların en iyi ve en verimli şekilde kullanılmasıdır. Kıyı alanları, su ve karasal yaşamların birleştiği, ekolojik durumlar sebebiyle tamamen ekosistem sayılan oluşumlardır (Korkut ve ark., 2008).

Kıyıya hangi açıdan bakıldığına göre görülen ve ona yüklenen anlamlar farklılık gösterir. Örneğin bilim insanları farklı meslek disiplinleri ile kıyının birçok boyutunu ele alıp her boyutu ile ilgilenirken, aynı kıyılar farklı meslek disiplinlerindeki şairlere, resamlara, yazarlara ilham konusu olabilmektedir. Farklı yaş ve farklı sosyal statülere sahip çocuk, genç, yetişkin, yaşlı insanlar olarak kıyılarda zaman geçirmekten ve aktivite yapmaktan keyif alıyoruz. Dinlenme, sakinlik, enerji harcama gibi tüm zevklerimiz büyük ölçüde karadan kıyı şeritlerine giderek kıyılarda geçiriyoruz (Gedikli, 2001).

Ekolojik açıdan son derece önem teşkil eden kıyı alanları, özellikle de turizm, endüstri, yerleşim ve tarım gibi faaliyetlerin yapılmasına olanak sağlamaktadır. Bu tür faaliyetlerin etkisiyle kıyılar, tabii ve suni yapı etkileşimlerinin söz konusu olduğu devimsel bir yapıdadır (Ateşoğlu ve Tunay, 2010).

İncedayı (2006)'ya göre; Kıyı alanları fonksiyonel açıdan değerlendirildiğinde; sosyal ve kültürel faaliyetler, eğlence, ticaret, hizmet ve çeşitli aktivite alanlarını barındırdıkları takdirde dinamik bir kent parçası olmuşlardır (Özdemir Işık ve Demirel, 2014).

Hall ve Page (2002)'e göre; Turizm ve aktivite alanları bakımından ele alındığında, bireylerin çeşitli aktivitelerini yapabilmek için sahip olduğu zaman anlayışının modern peyzaj

içerisinde yaşandığı bölgeler olan kıyı alanları, sosyal ve kültürel etkileşimin sağlanması için birçok doğal olanak sunmaktadır. (Özdemir Işık ve Demirel, 2014).

2.1.1.2. Kıyı mevzuatı ve kıyı tipleri

Kıyı kullanıma bağlı olan kanun ve yönetmelikle temel olarak deniz, akarsu, doğal ve suni göl kıyıları ile bu alanlardan etkilenen ve bu alanların devamı niteliğinde olan sahil şeritlerinin kamu yararına kullanılması esas alınmaktadır. Bu uygulamaları tespit etmek, bu sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerinin korumak ve bu alanları kullanacak toplumun yararlanması amacıyla düzenlenmiştir. Buna ek olarak kanun ve yönetmelikte deniz ve göller ile deniz, doğal ve suni göl ve akarsu kıyılarını kapsayan sahil şeritlerine ait planlama ve düzenlemeler, bu alanlardaki imkân ve şartların kamu yararına kullanılmasına ilişkin başlıca esasları kapsamaktadır ("Kıyı Kanunu", 1990).

Kıyılar ile ilgili yapılan yasal düzenlemelerin başında Anayasa gelmektedir. Bu Anayasalar doğrultusunda 1982 Anayasası'nda kıyılardan yararlanma konusu olarak ele alınan, sosyal ekonomik haklar ve ödevler kısmının kamu yararı kapsamı esas alınarak kıyılardan yararlanmanın devletin hüküm ve tasarrufu altında olan kanunlar ile düzenleneceği belirtilmiştir (Kaygısız, 2010).

Şu an yürürlükte bulunan 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre kıyılar kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasında kalan alan olarak tanımlanmış ve aynı zamanda doğal bir yeryüzü şekli olmakla birlikte hukuki anlamda sonuçlar doğurabilen hukuki bir kavramdır. Bu sebeple kıyı kavramının tanımlanması yapılırken pozitif bilimlerden yararlanılarak yapılan tanımlamalar esas alınmaktadır. Buna rağmen kıyı kavramı hukuki anlamda pozitif bilimlerden yararlanılarak yapılan tanımlamalarından farklılık gösterir. Doğal bir yeryüzü şekli olan kıyı alanlarının düzensiz değişkenlik göstermesi, coğrafi açıdan birçok kıyı tipinin bulunması gibi sebepler bu tanım farklılıklarının temel sebeplerindedir (Kaygısız, 2010).

Hukuksal düzenlemeler yapılırken ortaya çıkacak sonuçların kesin ve ortaya çıkabilecek sorun ve önerilerin öngörülebilir olması için ele alınacak ve düzenlemesi yapılacak konunun değişmeden ele alınması gerekir. Alanın sınırlarının kesin olarak belirlenmesi hukuki rejim uygulanacak alanlar için hukuk düzeni açısından bir gerekliliktir (Kaygısız, 2010).

Dış alanda doğal biçiminde oluşabilecek düzensiz ve devamlı olan değişiklikler hukuksal açıdan belirlenecek sonuçların tam bir sınır konmadan yapılacak olması idare

hukukunun ‘belirlilik’ ilkesi ile zıt düşmektedir. Bu nedenle kıyı kavramı tanımlanırken kara ile su parçasının belirli bir zamanda karşılaştıkları yer veya üst sınırı kesinleşmiş fakat alt sınırı değişebilen bir alan olarak tanımlanması daha doğru olmaktadır (Kaygısız, 2010).

Kıyılar Anayasa Mahkemesi kararlarında da bir alan olarak kabul görmektedir. Kabul gören bu alanlar: sadece su ve kara arasında bir sınır çizgisi alanı değil denizden karaya yatay olarak uzanan aynı zamanda kıyının kullanım ve korunmasını sağlayan, bu alanların doğal yeryüzü şekillerine uygun iki boyutlu uzanan ve derinlemesine tüm bölgeleri kapsayan bir alan olarak kabul görmektedir. Buna göre 17. Anayasa Mahkemesinin yapmış olduğu kıyı tanımlamalarında da belli olduğu üzere kıyı kavramını bir alan olarak ele almak gerektiği, kıyının kullanılma ve korunma ihtiyaçlarından yola çıkılmasıyla ifade edilmiştir (Kaygısız, 2010).

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik’in 13. Maddesinde Sahil şeridinin ikinci bölümünde yapılabilecek yapılar aşağıdaki maddelerde ifade edildiği gibi belirlenmiştir (Ayan, 2019).

a. Kıyı alanlarının kamu yararına kullanımı için ve kıyı alanlarının korunmasına yönelik yapılabilecek altyapı, yapı ve tesisler: İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları olarak belirlenmiştir.

b. Kıyı alanlarının işlevlerinin özellikleri gereği kıyı dışında başka bir alanda yapılamayacak yapı ve tesisler: Tersane, gemi söküm yeri, tekne imal yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri, denize iniş rampaları, yat limanı, kurvaziyer liman, balıkçı barınağı ve çekek yeri olarak belirlenmiştir.

c. Kıyı alanlarında uygulama imar planı yapılmadan önce yapılmış olan ve sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini gibi şeylerin aralarında en az 150 metre mesafe olmak şartı ve 6 metrekareyi geçmeyecek şekilde büfe ve kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler gibi yapıların yapılabileceği belirlenmiştir.

Çubuk (1983)’a göre; Kıyı Kanunu, kıyı ile ilgili kavramsal tanımlar yapan ve aynı zamanda uygulamaya yönelik küçük ölçekte detaylar veren bir kanundur. Kıyı kanununun yaptığı tanımlarda özellikle kıyı kullanımındaki kamusalığın ve kıyı alanlarının doğal yapısı dikkate alınmaktadır. Fakat kıyı kanununda geçen kıyı tanımları kıyı alanları ile ilgili sadece

kara parçalarını kastetmektedir. Oysaki kıyı kavramı hem karasal alanları hem de deniz, akarsu, doğal ve sunu göl gibi su alanlarını da ele almalıdır. Bu sebeple kıyı alanlarına mekânsal sınırlama getirildiğinde, kıyı alanları kıyıya karasal anlamda kazandırdığı karakteristik özellikleri azalmaktadır. Genel olarak yasaya baktığımızda deniz ortamı, kıyı alanları ve kıyısal alanlardaki insan deniz ilişkisi ele alınarak yasal tanımlar ve yaptırımlar getirilmelidir. Bu yasalar kıyı tasarımına rehberlik ederek kıyı alanlarının nicelik ve nitelik açısından kalitesini ortaya koymalıdır (Ayan, 2019).

Kıyı Kanunu'na göre kıyısal alanlar kıyı tipleri ve diğer kıyı tipleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. 1990 yılında kabul gören 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na göre su barındıran kıyıları dar - yüksek kıyı ve alçak - basık kıyıları olarak 2 bölüme ayrılmaktadır (Tülek, 2010).

- Dar-Yüksek Kıyı: Plaj, aşınma olmayan alanlar, çok dar olan şevle veya yüksek eğimle son bulan kıyıları olarak tanımlanmaktadır (Ceylan Yardımcı, 2017). Şekil 2.2'de Dar - yüksek kıyı örneği gösterilmiştir.



Şekil 2.2. Dar - yüksek kıyı örneği (Url - 1).

- Alçak-Basık Kıyı: Kıyı hareketleri ile oluşan kıyı çizgisinden sonra da devam eden plaj, sabit ve değişken kumul alanlar ile kıyı kordonu lagün gölü, lagün alanları, sazlık, bataklık ile kumluk, çakıllık, taşlık ve kayalık alanları gibi kıyı birikim şekillerini içeren kıyılarıdır (Ceylan Yardımcı, 2017). Şekil 2.3'te Alçak - basık kıyı örneği gösterilmiştir.



Şekil 2.3. Alçak – basık kıyı örneği (Url – 2).

2.1.1.3. Kıyıların temel kullanım türleri

İnsanoğlu ilk zamanlardan bu zamanlara kadar farklı türde temel ihtiyaçlarını karşılamak için ve yaşam alanları oluşturmak için kıyı alanlarını kullanmıştır. Kıyı alanlarının tarihin ilk zamanlarından beri uzun yıllardır insanların yerleşim yeri olarak tercih etmesinin sebebi yaşam şartlarının iyi olmasının yanında kıyı alanlarındaki insanların ve diğer canlıların yaşamını destekleyecek fonksiyonellikte olmasının da önemi büyüktür (Duru, 2001).

Kıyı alanları insanlar ve doğa için savunma, ulaşım, sulama ve içme ihtiyacını karşılama, besin temini, balıkçılık, diğer canlıların yaşaması için uygun habitat ve koşul sağlama gibi yönlerinin yanı sıra çeşitli sporlar, yüzme, güneşlenme gibi aktivitelerin yapılması için de dinlenme ve eğlenme gibi rekreasyon alanları olarak insanların sosyo-kültürel gelişimlerine katkı sağlamaktadır (Duru, 2001).

Tarihin ilk zamanlarından bu zamanlara kadar ki süreçte kıyı alanları çeşitli kullanım türlerinde kullanılmıştır. Bunlardan bazıları ve en yaygın kıyı kullanım türleri şunlardır (Kılıç, 1999):

- Yaşam alanları oluşturma,
- Besin ihtiyaçlarını karşılama,
- Yerleşim yeri olma,
- Kıyı-liman bölgesi kullanımı,

- Liman kenti olma,
- Sanayinin gelişmesiyle taşımacılık ve imalatla beraber endüstri merkezi olma,
- Zaman içerisinde kullanılan farklı politikalar ile kıyı alanlarına farklı işlevler kazandırılarak kentler için rekreasyon alanlarına dönüştürülme,
- Kültür, sosyallik, turizm vb. açısından kamunun kıyılardan faydalanması,
- Kentliler için çekim merkezi haline getirilme olarak özetlenebilir

Kıyı alanlarının tüm bu süreçte özellikle son yıllarda yoğun kentleşmeyle birlikte toplumun daha sağlıklı ve kaliteli bir hayat yaşamasındaki önemi artmaktadır. Toplumun rekreasyon alanları, turizm, kültürel, dinlenme ve eğlence gibi etkinlikler için kıyıların tüm olanaklarından yararlanması, kıyı alanlarının toplum için kentten kıyıya bir çekim merkezi haline getirilmesi düşüncesi doğmuştur. Bu sebeple toplumun kıyı ile olan mekânsal ve sosyal ilişkilerinin direkt olarak sağlanması amacıyla ortaya çıkan yaklaşımlar tartışılmaya başlanmıştır (Ceylan Yardımcı, 2017).

Kıyı alanları günümüzdeki bu alanları kullanacak olan kentliler için kıyıya görsel ve fiziksel ulaşımın sağlanmaya çalışıldığı, aktivite ve etkinlik alanlarının oluşturulması gibi birçok amaca hizmet eden, ekonomik ve sosyal açıdan yaşan standartlarının artmasına katkı sağlayan alanlar olmuşlardır (Akköse, 2007).

Ayrıca kentsel kıyı alanlarında kültür, ticaret ve konut kullanımlarının ve kamusal mekânların yer aldığı karma kullanımların desteklenmesi, kıyı bölgesiyle birlikte su ve çevresinin tarihi kimliğin korunması ve kentsel kıyının kendine özgü karakterinin muhafaza edilmesinin önemine değinilmektedir (İmren Güzel, 2013).

Kentlilerin bir araya gelerek kent kültürünün artmasına katkı sağladığı, sosyal olanaklara etki eden, kentin en önemli mekânlarını yaratan kıyı alanları, kamusal alan olma özelliği ve işlevselliği ile kentte yaşayan herkesin ihtiyaçlarına cevap vermek zorundadır. Kentin ayrılmaz bir bütün olarak kabul edilen kıyıları günümüzde kıyı için planlanan projelerde, kentin hareketliliğinin sağlanmasının ve diğer fonksiyonlarının yanı sıra kentlinin kıyılarına ulaşımının da üzerinde durulması gerektiği vurgulanmıştır. Buna ek olarak kıyı alanlarında konut kullanımları ve rekreatif etkinlik alan kullanımları ile birlikte su ve su çevresinin tarihi

yapı ve kimliğinin korunması, kentsel kıyının kendine özel karakteristik özelliklerinin korunmasının önemine değinilmektedir (İmren Güzel, 2013).

Romein (2005)'e göre; Kıyı alanları 6 başlık altında toplanmaktadır. Bunlar sırasıyla (Sönmez Uzun, 2017):

- Ticari kıyı alanları,
- Kültürel, eğitimsel ve çevresel kıyı alanları,
- Yerleşim kıyı alanları,
- Tarihi kıyı alanları,
- Rekreatif kıyı alanları
- Çalışma kıyı alanları olarak sınıflandırılmıştır.

Yapılan bu sınıflandırmanın hem kıyıları belli başlıklar altında toplamakla beraber aynı zamanda rastgele bir sınıflandırma olarak da kabul edilebileceği, çünkü kıyı alanlarının geniş alanlar olmasıyla beraber birden fazla fonksiyonu içerdiği ve bu başlıkların arttırabileceği vurgulanmıştır. Kıyı alanları bu kullanımlarının dışında bir yönetim ve bir ekosistem bölgesidir. Bununla birlikte petrol, su ürünleri, mineraller, habitatlar vb. için temel bir kaynak oluşturmaktadır. Turizm, deniz ve liman taşımacılığı gibi alanlar için de bir talep alanı oluşturmaktadır (Sönmez Uzun, 2017).

2.1.1.4. Kıyı bölgelerindeki sorunlar

Kızılkaya (1996)'ya göre; Kıyı alanları yanlış ve plansız kullanımlarla birlikte doğal bütünlüğünün bozulabildiği bir doğal kaynaktır. Rekreatif alanlarındaki ihtiyaçlar doğrultusunda doğal yapıya uygun olmayan, ekolojik veri tabanlı olmayan planlama ve tasarımlar kıyı alanlarında büyük ölçüde tahribat yaratmaktadır. Bu sebeple kıyı alanları planlama ve düzenlemelerinde gelişmeye açık, esnek, hareketli, uygulamaya yönelik bir metod araştırılıp ortaya konmalıdır. Mevcut planlama, teşkilatlanma ve yasal imkânlarla uyum sağlayabilmelidir (Şimşek ve Korkut, 2009).

Kıyı alanlarının planlanması ve tasarlanmasındaki başlıca sorunların arasında, plan değişiklikleri sonucunda önerilen büyük ölçülü ulaşım ve lojistik altyapı kararları

bulunmaktadır. Planlama ve tasarlama prensipleri açısından bakılacak olduğunda, ilk olarak böyle bir altyapının gerekli olup olmadığının ekonomik ve mühendislik bakımından araştırılması gerekmektedir. Bu araştırmaların sonucunda eğer gereksinim var ise; yer seçimi özenli ve dikkatli bir şekilde yapılmalı ve kıyıların, ekosisteme veya kültürel herhangi bir varlığa zarar vermeyen alanlarda yapılması gerekmektedir (Gedikli, 2001).

Sayan (1990)'a göre; Ülkemizdeki kentsel kıyılar, nitel ve nicel bakımdan içinde bulundurduğu olanaklar sebebiyle birbiriyle rekabet halinde olan birçok alan kullanımının etkisi altında olup fiziksel ve sosyal anlamda değişikliğe maruz kalmaktadır. Bu değişiklikler özellikle kıyı bölgelerinde yoğunlaşan peyzajın doğal ve kültürel bakımdan zarar görmesine neden olmaktadır (Korkut ve ark., 2008).

Sanayileşme, yoğun göç ve kentleşme, lüks konut ve yapılar, tatil köyleri ve turizm için odak noktaları olan kıyı alanları bu yönelmeler sonucunda doğal bir kaynak ve kıyı mekânları olma özelliklerini zamanla kaybetmektedirler. Kentliler için ilgi çekici yerleşim alanları olan kıyıların yanlış planlanıp tasarlanması ve yanlış kullanılmasıyla oluşan bu sorunlar zaman içerisinde kıyı alanları için büyük ölçüde sorun oluşturmaktadır (Korkut ve ark., 2008).

İnsan doğası gereği çeşitli fonksiyonlarının kullanımında birçok etmeni bulunan kıyı bölgeleri, geçmişten günümüze kadar gelişen ve çeşitlenen birçok olanaklar sağlamaktadır. Bu kullanım türleri, kıyı bölgelerinde bulunan kaynakların tüketilme hızını artırmaktadır. Bu hızlı süreçte, tesir altında kalan kalan doğal kaynakların yapısı bozulmaya, yapaylaşmaya başlamaktadır (Derici, 2018).

Nüfustaki yoğun artış, sanayi ve ticari gelişimler, turizm sektörü, ulaşım vb. etmenler yeryüzü üzerindeki tüm şekil ve kullanımların doğallığını bozmaktadır. Kıyıların bizlere sunduğu imkânlar düşünüldüğünde kentlerin ilgi odağı kıyı alanlarının yoğun kullanımına yol açmaktadır. Kıyı alanları konumları ve coğrafik etmenleri ile birlikte çeşitli alanlarda potansiyelleri yüksek alanlardır. Farklı birçok sektör kıyılardan yararlanmayı amaçlamaktadır. Düşünülen bu kullanımlar kıyıların uzun vadede sürdürülebilirliği açısından bir tehdit oluşturduğu gibi doğal yapıyı da bozmaktadır. Bu sebeple kıyı tahribatının azalması için kıyı kullanımlarına yönelik sistematik bir şekilde idari süreçlerle daha kapsamlı planlama ve tasarımlar yapılması gerekmektedir (Derici, 2018).

Papatheochari (2011)'e göre; Kıyı alalarının tüm bu sağladığı olanakların yanı sıra kıyılara yapılan müdahaleler ve kısa vadede sağlanmak istenen faydalar amacıyla çeşitli kıyı

sorunları ortaya çıkmaktadır. Genel olarak kıyı sorunlarını başlıklar halinde özetlemek gerekirse değinmek gerekirse bu sorunların bazıları (Sönmez Uzun, 2017):

- Kentin ihtiyaçlarına, ilgi ve özel niteliklerine uymayan eylemlerin gerçekleştirilmesi nedeniyle kıyının kültürel kimliğinin bozulması
- Ticari kaygı ve başarısızlıklar,
- Arazi kullanımındaki anlaşmazlıklar,
- Kamu ve özel sektör arasındaki çıkar çatışmaları,
- Kıyı alanları projelerine ilişkin sermayelerin giderek azalması,
- Karar verme ve uygulama aşamasındaki uzayan sürelerin ekonomik, siyasi ve sosyal değişimlerde uyum sorunlarına neden olması,
- Kıyı ekosistemlerine karşı insan faaliyetlerinden kaynaklanan çevresel baskıların artması olarak söylenebilir.

2.1.1.5. Kıyı yönetimi ve planlaması

Doğal değer ile sosyoekonomik ve stratejik gerekliliklerden dolayı kıyı alanlarından yararlanmak isteyen farklı toplumsal gruplar arasında dengenin sağlanmasını amaçlayan araçlar bütününe kıyı yönetimi ve planlaması denir (Uçlar, 2012).

2.1.1.6. Kıyı planlaması kavramı

Ülkemizde kıyı planlaması esasını Kıyı Kanunu ve İmar Kanunu'ndan alarak başta kamu yararını gözetmek için sürdürülebilirlik adı altında kıyı alanlarının kullanım şekillerini belirleyen bir planlamadır. Bu planlama tarafsız olarak yapılarak, kamu yararı öncelikli hukuk devleti ilkelerine uyan özellikler taşıması gerekmektedir (Akkaya, 2004).

Kıyı planlamasını temel ilke olarak alan kavram, üretimi söz konusu olmayan ve kısıtlı olan kıyı alanlarının sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır. Esas izlenecek yol doğal çevreyi korumak adına devamlılığı olan doğal çevreyi daha yaşanılır hale getirmeyi amaçlamasıdır. İnsan sağlığını korumak ve doğal kaynakların sürdürülebilirliğine katkı sağlamakta doğal çevreyi daha yaşanılabilir bir ortam haline getirmekte bir etken olmalıdır (Akkaya, 2004).

2.1.1.7. Kıyı yönetimi kavramı

Kaynak çeşitliliği zenginliği ile kamusal aktivitelerin yoğunluk gösterdiği ve aynı oranda kaynak kullanımlarının birbiri ile zıt düşmesi sebebiyle kıyı alanları yönetimi ihtiyaç duyulan bir alan olmuştur (Bahar, 2007).

Kıyının korunması iyi planlanmış ve sorunsuz işleyen bir sistemin kurulmasına bağlıdır. Ve kıyı alanlarının yönetimi bu listenin en başında yer almaktadır. Kıyı alanlarında devamlı bir gelişmenin söz konusu olabilmesi için imkanlarının isitikrarlı bir şekilde kullanılmasını amaçlayan, kıyının sosyo-ekonomik hayatta nasıl bir konumda olacağını ve bu alanların çevresiyle nasıl bir etkileşim içinde olması gerektiğine karar veren bir yönetim şekli, bir kaynak idaresi prosesidir (Uçlar, 2012).

Kıyı alanları idaresinin amacı, kıyı alanlarının hassas, belirli ve baskı altındaki mekanlar olduğu göz ardı edilmeyecek şekilde, kamu ve yerel kümelerin birbiriyle ahenk ve birlik içerisinde hareketlerine imkan sağlayacak bir bütün politika ve planlara dayanan bir idare yönteminin oluşturulmasıdır (Sesli ve ark., 2003).

2.1.1.7.1. Kıyı alanları yönetiminin genel amaçları

Kıyı alanları yönetiminin genel olarak amaçları vardır. Bu amaçlardan bazıları (Sesli ve ark., 2016):

- Karar alma sürecinde alanın daha uyum içinde ve dengeli bir biçimde kullanılması için farklı meslek disiplinleri ve tüm sektörleri kapsayan birbiri ile entegre olabilen bir karar alma politikası ile ilerlemesini sağlamak,
- Mevcutta var olan ve tasarımı yapılmış kıyı alanlarının birbiri ile etkileşimini belirlemek,
- Kıyı yönetimini en verimli hale getirmek için iyi hazırlanmış ve tanımlanmış konular üzerinde durmak,
 - Önemli projelerin olası sonuçlarının önceden düşünülüp değerlendirmelerin yapılması ve planlı bir şekilde incelenmesi gerektiğini de göz önünde bulundurarak, projenin planlanmasında ve işleyişe koyulmasında koruyucu ve tedbirli bir yöntem kullanmak.
 - Kirlilik, deniz erozyonu, kaynakların tükenmesi ve doğal yaşam habitatının zarar görmesi de göz önünde bulundurularak, kıyı ve deniz alanlarının kullanılması sonucu

ortaya çıkan maliyet değişikliklerini barındıran, ulusal kaynak ve çevre muhasebesi gibi yolların geliştirilmesi ve işleyişe konulmasına yönlendirmek

- (Erginöz, 1998)'e göre: İlgili kişilerin ve teşkilatların imkanlar dahilinde, söz konusu olan bilgilere erişmesini sağlamak, kendileriyle aynı seviyede planlama ve karar alma gösterimlerine katılım sağlamak ve çeşitli fikir alışverişinde bulunma imkanını yaratmak olarak özetlenebilir.
- (Kapdaşlı,S. ve ark., 1997)'e göre: Çağdaş kıyı yönetiminin temel uygulamalarından biri olan sürdürülebilir kalınma ilkesine uygun olarak kıyı alanlarındaki yapılanmanın çevresel etkilerinin belirlenmesi, çıkan sonuçların analiz edilmesi yeni önemlerin kararlaştırılma uygulamasıdır.
- Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) programı ile elde edilen analizlerin sonucunda bu alanlar için alınacak önlemlerin takibi yapılması gereklidir. Bu takiplerin esas sebebi kıyı alanlarının kamu yararına yapılırken aynı ölçüde doğal çevrenin ve kıyıların korumasıdır.
- Alkış (1997)'a göre: Hem kara hem de su alanlarını kapsayan kıyı alanları için farklı meslek disiplinleri bir arada çalışarak bütüncül olarak ele alınmalıdır.

2.1.2. Yaya bölgeleri kavramının tanımlanması ve incelenmesi

2.1.2.1. Yaya kavramı

Yaya, en basit haliyle kent içinde belirli mesafelere yürüyerek ulaşan kimsedir. Bununla beraber yaya kavramı, ulaşım sistemi içerisinde ‘‘yürüyerek hareket eden kişi’’, ‘‘yürüyerek yolculuk eden kişi’’ veya ‘‘gerek koşarak, gerek yürüyerek yolculuk eden kişi’’ olarak da tanımlanmaktadır (Şenkaynak, 2010). Aynı zamanda farklı türleri de destekleyen en temel ulaşım türü olarak kabul edilmektedir (Akı, 2012).

Eski zamanlarda yaya terimi, yolda yürüyen kimse olarak tanımlanırken, bugün kentlerde taşıtların yolları yayalardan daha aktif kullanmasından dolayı yaya kaldırımında ya da yayalar için ayrılmış mekânlarda yürüyen ya da hareket eden kimse olarak değişmiştir (Döllük, 2005).

Yayan hareket eden kişiyi ifade eden yaya kavramı, en temel ulaşım birimi olarak kabul edilir. Kentte, kamusal bir alanda yaya olarak bulunmak, çevreyle ve insanlarla fiziksel ya da sosyal bağ kurmak için en önemli araçlardan biridir (Özsel, 2009).

2.1.2.2. Yaya bölgesi kavramı

Yaya bölgeleri acil durum ve taşıt trafiği dışındaki motorlu taşıt trafiğine kapalı olan ve kentsel mekânlar genelinde ortaya çıkarak kentsel fonksiyonları arttırarak kent merkezlerine yönelen yaya ulaşım isteklerine cevap vermek veya yayaların kentsel fonksiyonlardan yararlanmalarını sağlamak amacıyla ayrılan yayalara özel alanlardır (Çınar, 2017).

Geçmiş yıllarda yaya bölgesi kavramı halkın yürüyüşüne imkân sağlayan, bitkisel tasarımlarla donatılmış mekânlar olarak tanımlanırdı. Günümüzde ise yaya bölgesi kavramı kentlerin ticari olarak aktif olan bölgelerinde yayalar için düzenlenmiş ve halkın ulaşımına hizmet eden cadde, plaza ya da mekân olarak tanımlanmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Yaya bölgeleri genel olarak işyeri, konut, çarşı, alışveriş merkezi, park, okul, kütüphane, sinema vb. alanlara yürüyerek ulaşılan, kullanıcılara hizmet edecek, motorlu araç trafiği olmayan, kendine ait altyapısı olan alanlardır. Yaya bölgelerinde sadece yapısal elemanlar olan temizlik, çöp, yangın söndürme vb. hizmetlerin yerine getirilmesi ve yaya bölgesindeki ticaret yerlerinin vb. hizmet verebilmeleri için belli saatlerde ve kurallar içerisinde araç girişine izin verilir. Bunun dışında alana sadece acil durumlarda kullanılan araçlar ile itfaiye, ambulans, polis arabaları vb. girebilmektedir (Çermikli, 2009).

İnsanlar yaya alanlarında birbirleriyle ve kent ile iletişim kurarken, bu alanlarda yer alan çeşitli sosyal ve kültürel rekreasyonel aktivitelere dâhil olurlar. Yaya alanlarının işlevsel kullanımı estetik açıdan önem taşıırken aynı zamanda kent kullanıcılarının günlük telaşın içinde nefes alabilmelerine imkân sağlamaları yaya bölgelerinin önemini arttırmaktadır (Zabun, 2019).

Yaya bölgelerinde giriş ve çıkışlar, motorlu taşıtların girişine izin verilmeyen sadece yaya kullanımına izin veren işaretler ile kontrol edilir. Bu kontrol tek bir kişiye bırakılmaz. Bir alan yaya bölgesi olarak kabul edildikten sonra resmi araçların dahi bu bölgeye girmesine izin verilmemelidir. Temizlik, çöp toplama vb. gibi hizmetlerin verilmesi ve yaya alanlarında bulunan işyerlerinin servis alabilmeleri için yayaların olmadığı bir zaman diliminde sadece bir araçlık açıklık bırakılarak araç giriş çıkışı sağlanmalıdır. Buna ek olarak alana yalnızca acil durumlarda kullanılan taşıtların girişine izin verilmelidir (Altınçekiç, 1997).

Kısaca motorlu taşıt trafiğine kapalı olan yaya yollarından meydana gelen kent kesimine yaya bölgeleri denilmektedir.

Yaya bölgeleri kentsel mekânda yayalaştırmanın yapıldığı alana göre dört sınıfa ayrılmaktadır.

2.1.2.2.1. Konut alanları

Yaya yolları konut alanları içerisinde tapu ve imara açık alanlardaki yapılara ulaşım için yayalara hizmet veren yollardır. Bu yaya yollarına acil durumlarda kullanılan araçlar dışında diğer motorlu taşıtların girişine izin verilmemektedir. Konut alanları genelde bu alanı kullanacak olan kişilerin rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamak üzere düzenlenmektedir. Düzenlenen ve kullanılacak olan bu alanlara yayalar yaya yolları aracılığı ile ulaşabilmektedir (Zabun, 2019).

Konut yerleşimlerinin aktif olduğu alanları, aktivite alanları olarak düzenlenmek için konut alanları araç trafiğinden uzaklaştırılmaktadır. Yapılan düzenlemelerde konutlara ve aktivite alanlarına yaya olarak ulaşılabilir. Şekil 2.4.'te konut alanı yaya bölgesi örneği gösterilmiştir (Altınçekiç, 1997).



Şekil 2.4. Konut alanı yaya bölgesi örneği (Çol, 2004).

2.1.2.2.2. Alışveriş merkezleri

İşyerlerinin yoğun olduğu, özellikle mağaza, dükkan, market gibi işyerlerinin yoğun olduğu ve aktif kullanıldığı merkezlerde bu alanlar taşıt trafiğine kapatılır. Yayaların taşıtlardan yana meydana gelebilecek tüm tehlikelerine ve rahatsız edici gürültüsüne, egzoz gazına maruz kalmadan konforlu ve güvenli şekilde alışveriş yapabilecekleri mekânlardır. Şekil 2.5.'te alışveriş merkezi yaya bölgesi örneği gösterilmiştir (TS, 1997).



Şekil 2.5. Alışveriş merkezi yaya bölgesi örneği (Çınar, 2017).

2.1.2.2.3. Estetik ve anıtsal değeri olan alanlar

Tarihi yapı ve anıtlar ile çevresindeki sokak, cadde ve meydanların taşıt trafiğine kapatılarak, tarihi çevrenin geleneksel etkisinin vurgulanması için oluşturulan yaya alanlarıdır (Çermikli, 2009). Otopark alanları çevrede konumlandırılır ve alanın iç kısımları ziyaretçilerin rekreasyonu için sessiz, sakin ve güvenli bir ortam olarak yer alır (Altınçekiç, 1997).

Sosyo-kültürel değer taşıyan yapı veya anıtlar ile beraber çevresinde bulunan meydan, cadde, sokak, sahil vb. alanlar taşıt trafiğine kapatılarak sadece yaya kullanımına izin verilerek çevrenin geleneksel ve estetik etkisinin yansıtılmasıyla oluşturulur (Çermikli, 2009). Şekil 2.6.'da tarihi alan çevresi yaya bölgesi örneği gösterilmiştir.



Şekil 2.6. Tarihi alan çevresi yaya bölgesi örneği (Tırnakçı ve Atabeyoğlu, 2016).

2.1.2.2.4. Kurumsal alanlar

Çeşitli kurumsal yapılar ve bölümler arasındaki yolların yayalaştırılmasıyla oluşan bölgelerdir. Üniversite kampüsleri, sağlık kompleksleri, hükümet merkezleri vb. bu gruba girmektedir. Şekil 2.7’de üniversite kampüsü yaya bölgesi örneği gösterilmiştir (Altınçekiç, 1997).



Şekil 2.7. Üniversite kampüsü yaya bölgesi örneği (Url – 3).

Yaya bölgeleri, yayalaştırılan alanın formuna bağlı olarak üç gruba ayrılmaktadır (Brambilla ve Longo, 1977).

Buna göre;

- **Yayalaştırılmış Sokaklar (Pedestrian Streets):** Servis ve acil durum ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla belirli saat ve belirli kurallar dışında sokağın araç trafiğine kapatılarak sadece yaya kullanımına açılmasıyla yayalaştırılarak oluşan sokaklar olarak tanımlanmaktadır.
- **Yaya Alanları (Pedestrian Districts):** Kentsel fonksiyonlara bağlı kalarak ve birçok nedenden dolayı kentin içindeki bir bölgenin araç trafiğine kapatılmasıyla oluşan alanlar olarak tanımlanmaktadır. Bu yaya bölgesi olarak ayrılmış alanlar yayalaştırılmış sokaklara istinaden doğrusal bir özellik göstermemesi ile farklılık gösterir.
- **Kapalı Sokaklar (Closed Roads):** Tamamen yaya kullanımına ayrılmış olan, yayaların kullandıkları mekânların üstünün örtülmesiyle oluşmuş olan alanlar olarak tanımlanmaktadır.

2.1.2.3. Yaya yolu kavramı

Yaya yolları yaya bölgeleri olarak kullanılan sokaklar ya da semtlerin içerisinde bulunan sokaklar olarak tanımlanabilir. ‘‘Mall’’ sözcüğü kelime anlamı olarak yaya yolu teriminin eş anlamlısıdır. Kuzey Amerika’da yaşayan insanlar yürüyüş, koşu, gezinti vb. aktivitelerini yapmak için kullandıkları büyük, geniş ve ağaçlarla düzenlenmiş yaya yollarına ‘‘Mall’’ ismini vermiştir (Demir, 2008).

Aslanboğa (1986)’ya göre; Yaya terimi yürüyerek veya koşarak gitmek istediği yere giden kimse anlamına gelmektedir. Kentsel planlama ve tasarımın en önemli ve en gerekli elemanlarından biri olan yaya yolları yayalara, taşıt trafiğinin olmadığı alanlara nadir de olsa taşıt trafiğine açık olan alanlara denilmektedir (Kavi, 2003).

Yaya yolları varılmak istenen yere veya ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyaçlarına cevap verebilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiğinden bağımsız, temiz, bakımlı, güvenli, kendine özgü altyapısı olan (aydınlatma vs.) alternatif bir ulaşım sistemidir (Demir, 2008).

Yaya yolları kavramı hedeflenen yere veya ulaşılmak istenen yere en yakın alana yaya olarak gitmeyi planlayanlar için özel olarak tasarlanmış, bu alanlara yürüyerek gitmeyi tercih edenlerin o noktaya varana kadar olabilecek tüm ihtiyaçlarını karşılayacak donatı elemanları ile donatılmış, taşıt trafiğine kapatılmış, güvenilir olmakla beraber iyi bir altyapıya sahip ve bakımı yapılmış bir yol düzenidir (Demir, 2008).

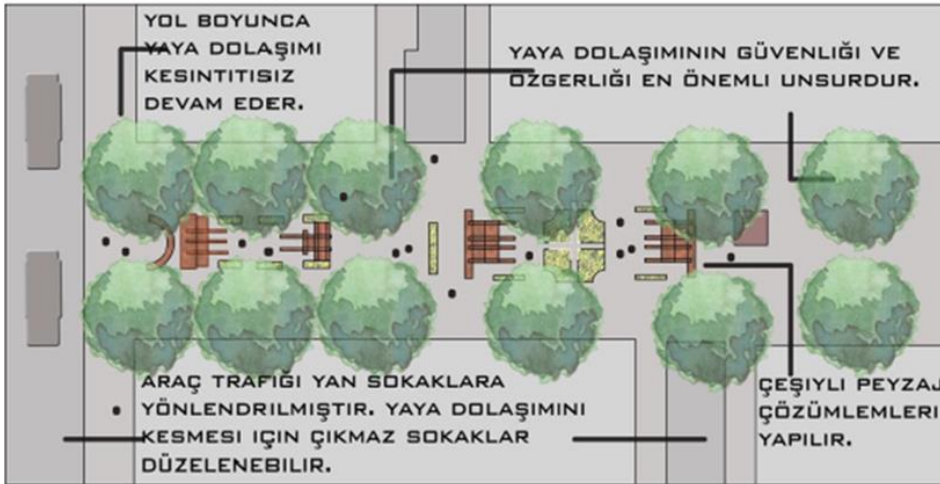
Kuntay (1994)’a göre; Yaya yolları kullanım amacına ve yaya yollarını kullanan bireylerin yoğunluğuna göre sınıflandırılır. Bu sınıflandırmaya göre; Şehir Merkezinde Yaya Alanı, Mahalle Merkezinde Yaya Alanı, Komşuluk Birimi Merkezinde Ana Yaya Aksı ve Yapı Adalarında Birleştirici Yaya Aksı olmak üzere 4 grupta toplanır. Yaya yolları, kent içerisinde aşamalı olarak dağılmalı ve yolların devamlılığı olmalıdır. Yaya yollarının revize edilmesi esnasında dikkat edilmesi gereken bazı faktörler mevcuttur. Bu faktörlerden Teknik Faktörler ölçülendirme esnasında, İklimsel Faktörler tasarlanma esnasında, Fiziki Faktörler bilinçlendirme esnasında dikkat edilmesi gereken hususlardandır (Şahin, 2017).

Kuntay (1994)’a göre; Yaya yolları tasarlanırken yayanın boyutu, hareket yeteneği veya yürüme hızı gibi etmenler göz önünde bulundurulmalıdır. Kent içindeki yaya yollarının, en az iki kişinin yan yana yürütmesinin mümkün olacağı şekilde tasarlanmasına özen gösterilmelidir.

Bu nedenle yaya yollarının genişliği en az 135-155 cm olmalıdır. Fakat bu ölçüler yaya mekânına göre değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin alışveriş merkezlerinin yanında bulunan yaya yollarında, yayanın elinde fazladan bir yük olabileceği ihtimalini de göz önünde bulundurarak, yol bir miktar daha geniş tasarlanmalıdır. Yapı girişlerinin bulunduğu yaya yolları en az 7 m genişliğinde olmalıdır. Yayaların yoğunluğu ve hızları bu genişliğin belirlenmesinde önemli faktörlerdendir. Yürüme hızı ve yoğunluğu, yolun fiziki şartlarına veya amacına göre değişiklik göstermektedir. Yaya yolları, kent birimlerini birçok teçhizatla birbirine bağlamalıdır. Bunun haricinde yaya yolları yeşil alanlar ile yakın bir durumda olmalıdır (Şahin, 2017).

2.1.2.3.1. Taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolu (Full mall)

Demir (2008)'e göre; Taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolu olarak adlandırılan "Full mall" yollar tamamen yayaların konforuna uygun tahsis edilmiş, acil durumlar veya gerekmedikçe araç trafiğine kapalı yollardır. Alanlar oluşturulurken, yayaların konfor ve estetik ihtiyaçlarına yönelik olarak, yapı ve donatı elemanları, bitkisel elemanlar kullanılmaktadır. Bu alanda yayalar devamlı rahat bir sirkülasyon halindedir. Taşıtlara ise yaya yolunun korunması açısından çevre sokaklar vb. alternatif yollar sunulmuştur. Şekil 2.8.'de taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolu örneği gösterilmiştir (Pehlivan, 2015).



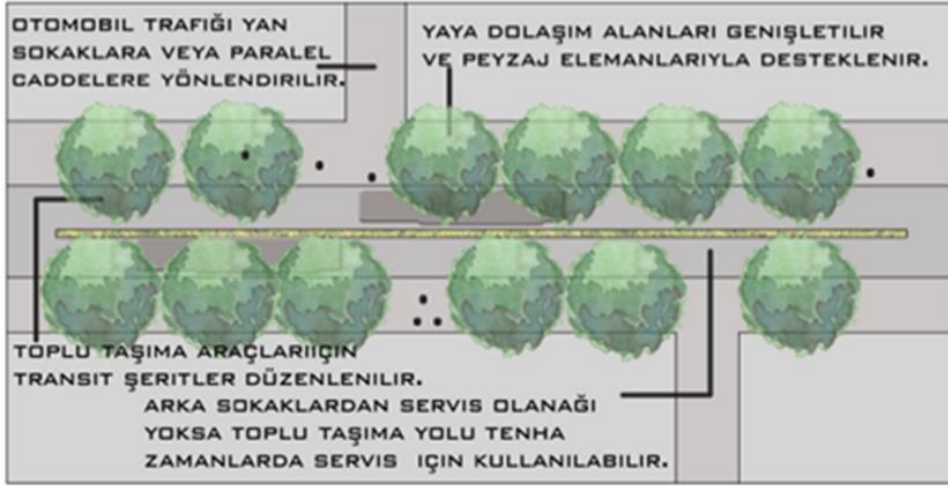
Şekil 2. 8. Taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolu (Full mall) (Ortaç, 2019).

2.1.2.3.2. Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolu (Transit mall)

Yıldırım (2007)'a göre; Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolu olarak adlandırılan "Transit mall" yollar önceliğin yayalara verildiği, özel araçlar hariç direkt geçiş

yapacak ve yoğunluk oluşturmayacak toplu taşıma ve taksit gibi araçların da kullanabildiği alanlardır (Sözeri, 2009).

Çağlar (1992)'a göre; Ağır vasıta ya da yoğunluk oluşturacak özel araçların girişinin yasak olduğu caddelerde, yayaların kullanım alanı olan alanlar (kaldırımlar vs.) genişletilerek daha işlevsel hale getirilir. Şekil 2.9.'da sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolu örneği gösterilmiştir (Şenkaynak, 2010).



Şekil 2.9. Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolu (Transit mall) (Ortaç, 2019).

2.1.2.3.3. Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yolu (Semi mall)

Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yolu olarak adlandırılan ‘Semi mall’ yaya sirkülasyonunun çok olduğu şehir merkezlerinde, özellikle kullanıcıların günlük ihtiyaçlarını karşıladığı kent çarşısı olarak da nitelendirilen alanlarda, araç yoğunluğu olmaması için park etme ve trafik oluşturma gibi unsurlara sınırlandırma getirilen ve önceliğin yayalara verildiği caddelerdir. Alanlar oluşturulurken yayaların konforu göz önüne alınır ve buna göre kaldırımlar düzenlenir, yapısal ve bitkisel materyaller kullanılır (Çermikli, 2009).

Demir (2008)'e göre; Taşıt trafiğine tamamen kapatılmayan fakat belli bir zaman ve hız kısıtlaması getirilen yaya yollarında yayalara öncelik tanınması amacıyla çeşitli uygulamalar yapılır. Yaya kaldırımlarının genişletilmesi, yaya geçitleri yapılması gibi uygulamalar ile yayalara öncelik verilir. Yayalar için oluşturulan bu alanlarda ihtiyaçları için çeşitli donatı elemanları kullanılır. Şekil 2.10.'da taşıt trafiği için sınırlama getirilen yollar örneği gösterilmiştir (Pelivan, 2015).



Şekil 2.10. Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yolu (Semi mall) (Ortaç, 2019).

2.1.3. Yaya bölgeleri planlama ilkeleri

2.1.3.1. Tarihsel gelişim

Yalçınkaya, 2007; Kuntay (1994)'a göre; İnsanlar tarih öncesi devirlerden beri bir araya gelme, toplanma ihtiyacı hissetmişlerdir. Toplum bilincinin oluşması için gerekli olan bu talep doğrultusunda açık ve kapalı mekânlar oluşturmuşlardır. Tarih boyunca olan yerleşim alanlarında planlamalar yapılırken yaya sirkülasyonları önceliği dikkate alınarak yapılmıştır. Bu sebeple yapılan planlamalarda atlar ve arabaların, yayalar sokaklarda dolaştıktan sonra dışarıda dolaşmasına izin verilmiştir (Küçük, 2016).

Giritlioğlu (1991)'na göre; Tarihi devirlerde ilk olarak Mısır'da M.Ö. 3000-4000 yıllarında Nil nehri boyunca çöl yolları düzenlenmiştir. Bu çöl yolları çeşmelerle süslenmiş olup oluşabilecek sorunlara ve karşılaşılabilecek kötü hava şartlarına karşı koruyucu döşemeler ile kaplanmıştır. M.Ö. 600'lü yıllarda Babil'de ilk defa yaya ve araçlar için ayrı yollar oluşturulmuş ve bu yollar yayalar için ayrı, araçlar için ayrı taşlarla kaplanmışlardır. Bu farkı farklı boyutlarda taşlar kullanarak sağlamışlardır. Bu yollarda yol kenarlarına çeşmeler, sarnıçlar koymuşlar ve ilk defa bu yollarda yol işaretleri kullanarak yayalar için yürüme yolları oluşturmuşlardır. Şekil 2.11'de yaya hareketlerine yönelik ilk planlama örneği olarak M.Ö Milet'li Hyppodamus örneği gösterilmiştir (Çermikli, 2009).



Şekil 2.11. Yaya hareketlerine yönelik ilk planlama örneği M.Ö Milet’li Hyppodamus (Ortaç, 2019).

Tarihin bu ilk çağlarında, insanların toplanarak çeşitli sosyo-kültürel, ticari vb. aktivite ihtiyaçlarını karşılayabildikleri yerler sokaklar ve kent meydanları olmuştur. Kentlilerin toplanarak bir araya geldikleri, yayaların yoğun olarak görüldüğü ve kentliler için toplanılma merkezi haline gelen bu alanlara agora ve forum gibi isimler vermişlerdir (Şahin, 2017).

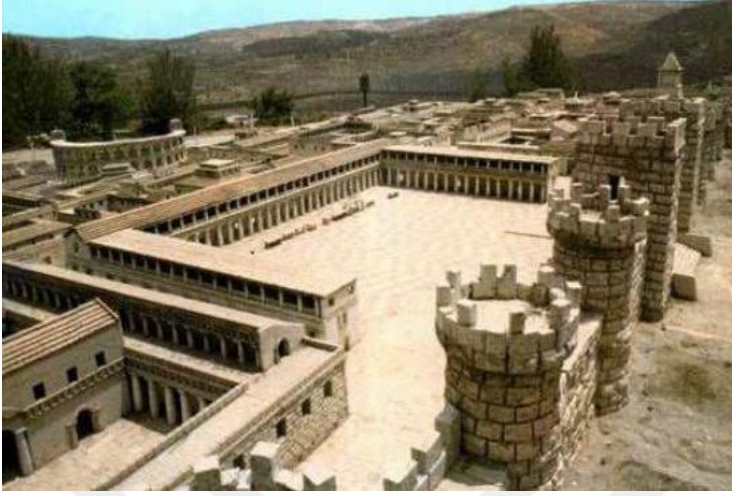
Agora ve forum gibi isimler verilen ve ilk yaya bölgesi özelliği taşıyan alanlardan olan bu meydanlardan en bilineni Roma İmparatorluğu sınırları içinde olan meydandır. Şekil 2.12’de Eski Yunan Meydanı (agora) örneği gösterilmiştir (Küçük, 2016).



Şekil 2.12. Eski Yunan meydanı (Agora) örneği (Url – 4).

Kubat (1999)’a göre; Yunan kentlerinde doğal yapıda gelişmekte olan kent formlarında doğrusal arterlerin hâkim olmadığı görülmektedir. Gelişmekte olan bu kent formlarında mekânsal yapıları insanların hareketleri şekillendirmektedir. Sokakların mekânsal biçimlenme

özellikleri de bu hareketlere destek olmaktadır. Şekil 2.13'te Eski Yunan Meydanı örneği II gösterilmiştir (Özer, 2006).



Şekil 2.13. Eski Yunan meydanı örneği II (Demir, 2008).

Yıldız (2005)'a göre; Ortaçağ'da kentsel ağları daha çok insan merkezli trafik bağlantıları oluşturmaktadır. Bu ağlar, sokaklar ve meydanlar ile birlikte farklı yol ağlarıyla karşılıklı olarak bağlanmıştır (Pehlivan, 2015).

13. ve 14. yüzyıllarda etrafı tamamen yapılarla çevrilerek kapalı bir merasim alanı oluşturulan II Campo Meydanı Siena'da kurulmuş ve dönemin tüm özelliklerini içerisinde barındırmaktadır. Şekil 2.14'te II Campo Meydanı örneği gösterilmiştir (Pehlivan, 2015).



Şekil 2.14. II. Campo Meydanı örneği (Url – 5)

15. yüzyılda Leonardo Da Vinci yayalar ile taşıtları birbirinden ayırma fikrini ilk ortaya atan kişi olmuştur. Vinci'ye göre trafiği oluşturan taşıtlar yer altından gitmelidir. 15. yüzyıldan

itibaren çeşitli taşımacılık yolları geliştirilmeye başlanmıştır. Yol mekânları olarak ayrılan patikalar kentte yaşayan insanların hareketleri, karşılıklı haberleşme ve ilişki kurma ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla oluşturulmuş olup, farklı şekillerinin taşımacılığa katkısı ile büyüüp yol haline getirilmiştir (Kavi, 2003).

16. yüzyılda Eski Roma'da gece saatlerinde yük arabalarından korunma yolu olarak yollara taş engeller koyulmuştur. Bu yöntem tarihte kaldırıma benzer ilk örnek niteliği taşımaktadır. Efes, Perge, Side vb. atlı taşıtların yoğun kullanıldığı kentlerde taşıt ve yaya yolları kolanlar ile ayrılarak yayaların daha rahat ve güvenli şekilde dolaşmaları sağlanmıştır. Yine 16. yüzyılda Selçuklu Devleti kervanların kentin merkezine girmesine izin vermeyecek önlemler olarak planlama yapmışlardır (Kavi, 2003).

17. yüzyılda Eski Roma'da yayaları tekerlekli taşıtlardan korumak amacıyla planlanıp yapılmış fakat daha sonraki zamanlarda unutulmuş olan kaldırımlar tekrar kullanılmaya başlanmıştır. İlk defa bu yüzyılların ihtiyaçlarından ortaya çıkan bu kavram Almanya, Fransa gibi ülkelerde de kullanılmaya başlanmıştır (Kavi, 2003).

18. yüzyılın ilk zamanlarında yaya trafiği geometrik ve süsleyici açıdan ele alınmıştır. O dönemde Fransa'da yapılan üstü kapalı geçiş yolları bir müddet sonra Avrupa'da da popüler olmaya başlamıştır. Yayaların trafikten ayrı bir yolda gidebilmeleri ve onları çeşitli olumsuz hava şartlarından korumak gayesiyle ayrı kuşaklardan oluşmakta olan üstü kapalı galeriler yapılmış ve bu galerilerin altında kurulmuş olan alışveriş merkezlerinde de bireylerin birbirleriyle iletişim kurabilmeleri sağlanmıştır. Şekil 2.15'te Victorialılar zamanından bir yaya geçidi örneği gösterilmiştir (Özsel, 2009).



Şekil 2.15. Victorialılar zamanından bir yaya geçidi örneği (Kavi, 2003).

Altunbaş (2006)'a göre; 19. yüzyılın başlarında, kentlerde oluşan çeşitli kaos ve sorunları giderebilmek amacıyla, sosyal hayatta oldukça etkili rol oynayan yaya yollarında; hijyene, ağaçlandırılmaya ve bu ağaç ve bitkilerin bakımına önem gösterilmeye başlanmış ve aynı zamanda durumun bilincinde bile olmadan yayalaştırma çalışmalarında ilk adımlar atılmıştır (Ortaç, 2019).

Önder ve Aklanoğlu (2002)'na göre; 20. yüzyılda şehirlerdeki işlevsel değişimler, meydanların da farklı şekil ve işlevlere cevap verebilecek nitelikteki mekânlar olarak revize edilmesine sebep olmuştur. Nihayetinde meydanlar; dini, ticari, eğlence vb. gibi temel ihtiyaçların sağlanabileceği kamusal kullanım mekânları olarak tasarlanmış (Sözeri, 2009).

20. yüzyılın başlarında yeni taşıtların geliştirilmesi ve ulaşım sistemlerinin hızla artmasıyla birlikte şehirler daha büyük bölgelere doğru genişlemiştir. Tramvay vb. gibi raylı sistemler, istasyonların etrafında çeşitli yeni ulaşım sistemlerinin oluşmasında rol oynamıştır. Metrolar ise yaya ulaşımında daha farklı birtakım özellikler ortaya koymuştur Yaya geçitleri, metrolarla beraber yaya ulaşım sistemlerinde de yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Kavi, 2003).

Zafer (1998)'e göre; 1940 Avrupası'nda yayalaştırma çalışmaları başladığında, Amerika'da bu yıllardan sonra tarihi şehirlerin himaye altında tutulmasına yönelik, gün boyunca çeşitli motorlu taşıtların kullanıldığı alanlarda, genelde geceleri canlılığını yitirmiş olan mekânları, tekrar eski hareketliliklerini yakalamalarına yönelik çalışmalara başlanmıştır (Ortaç, 2019).

1950'li yıllarda artan taşıt trafiğinin kentlerde oluşturmuş olduğu etkiyi azaltmak amacıyla yapılan çalışmalarda öncelik yayalara verilmiştir. Bu çalışmalara 1926 yılında yapılan Almanya'nın Essen şehrinde yer alan Limbecker Caddesi'ndeki yaya bölgesi düzenlemesi ilk örnek olarak gösterilebilir Şekil 2.16'da Limbecker Caddesi-Essen örneği gösterilmiştir (Basıç, 2016).



Şekil 2.16. Limbecker Caddesi - Essen örneği (URL-6).

Özkal (1990)'a göre; 20. yüzyılın ikinci yarısında hızla artan motorlu taşıt diziniyle birlikte yayalar kendilerine yer bulamamaya başlamışlardır. Zaman içerisinde sayıları fazlasıyla artan taşıtlar için kaldırım, meydan, park vb. gibi yayalara ayrılmış olan alanlar otopark ihtiyacı için kullanılmaya başlanmıştır. 20. yüzyıldan itibaren motorlu taşıtların ortaya çıkardığı bu sorunlara çözüm olması amacıyla taşıtlara tamamen kapalı yaya yolları oluşturulmuş ve kent merkezlerine geçmelerini kısıtlayan planlamalar yapılmaya başlanmıştır (Kavi, 2003).

Tüm bu tarihi süreçlerden sonra planlanan yaya bölgeleri ile, kentlerin içinde barındırdığı yeşil alanlar "Kentsel yeşil alanlar" olarak tanımlanmıştır. Bu kentsel yeşil alanlar kentin yerleşmiş olduğu doğal çevre, yakın çevresinde bulunan ve kent içindeki bağlantıları olarak da ifade edilebilir. Kentte yaşayan insanların doğa ile bağlarını kuvvetlendiren, gezme, dinlenme, hareket etme gibi ihtiyaçlarını karşılamalarına olanak sağlayan, doğal peyzaj etkisi yaratan alanlardır. Kentsel açık alanlar aynı zamanda üzerinde yapı bulunmayan, kentin belli bölgelerini, yapı ve birimlerini birbirine bağlayarak sokak, cadde, meydan gibi yaya sirkülasyonu oluşturan kamusal alanlar olmakla birlikte bu kamusal alanlar toplumun ortak ve bireysel ihtiyaçlarına cevap veren ancak sosyo-kültürel yapıya bağlı olarak zaman içinde değişiklikler göstermişlerdir (Sözeri, 2009).

Günümüzde tüm dünyada özellikle Avrupa'da şehir mekânlarının böylesine başarılı bakım ve kullanımlarının arkasında aslında büyük bir ustalıkla tarif edilmiş belirli yasal sorumluluklar mevcuttur. Ancak ülkemizde İmar Yasası dâhilinde ve Belediye Kanunu'nda buna benzer anlayışlar mevcut değildir. Hatta "Kent Merkezi" tabirinin bile İmar Yasası ile pek bir ilişkisi bulunmamaktadır. Yerel Yönetimler bu 19 konuda daha hassas davranmaktadır. En önemli adımlardan biri ise 1989 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından atılmıştır.

Ayrıca 1979 yılında yapılanlardan daha geniş niteliğe sahip yaya alanları yönetmeliği düzenlenmiştir. Bu yönetmeliğe göre, caddelerde bulunan kaldırımlar da yaya alanlarıyla aynı pozisyonda bulunmaktadır. Tüm bunların asıl gayesi, yönetmeliğin de katkılarıyla, günümüze kadar gelen esnaf ve girişimcilerin eline bırakılan kent estetiğini, kentin dış mekânlarını ve yaya bölgelerini demokrat bir düzenin hâkimiyeti altına alabilmektir. Yaya alanlarındaki revize işlemleri sonrasında ortaya çıkacak olan çevre, yaya alanlarında yer alan esnafın, girişimcilerin ve diğer mülk sahiplerinin de uzun vadede sağlayacakları çıkarlara uygun olmaktadır (Demir 2008).

2.1.3.2. Planlama ilkeleri

Kent içerisinde planlanması yapılacak yaya bölgeleri bütüncül bir planlama anlayışı ile ele alınmalıdır. Planlamada taşıt ve yaya ulaşımı konularının bütünlüğü sağlanacak şekilde kararlar alınmalıdır. Yayalaşma yapılacak alanlar kentsel planlama anlayışı içerisinde yer almalıdır. Bu planlama anlayışının temelinde kent içerisinde çalışma, barınma, dinlenme, ulaşım gibi konularda alan kullanım düzenleri bulunur. Bu kararlar doğrultusunda alanların yalnızca yayalaştırma kararlarına bağlı kalınarak planlanıp tasarlanması doğru ve yeterli olmayacaktır. Yayalaştırma planlama kararları kentsel planlama kavramı içerisinde yer almalıdır (Yalçınkaya, 2007).

Yaya bölgeleri kent içerisinde yaşayan insanlar tarafından dinlenme, alışveriş, spor, sanat vb. gibi aktivite anlamında birçok amaçla kullanılmaktadır. İnsanların birçok amaçla kullandıkları bu alanlarda yaya olarak rahat bir şekilde dolaşıp vakit geçirebilmeleri için bu alanların taşıt trafiğine tamamen kapatılması veya kısıtlamalar ile yaya önceliğine yer verilmesi gerekmektedir. Yaya bölgelerinin planlanması yapılırken o kentte yaşayan insanların taleplerine, sosyo-kültürel durumuna, mevcut trafik koşullarına, hedeflenen tasarımın amaçlarına hizmet etmelidir (Zabun, 2019).

Birişçi vd., (2002)'e göre; Yaya alanları planlanmadan önce bu alanların gelişimini etkileyen tüm fiziksel, fonksiyonel, sosyal, ekonomik vb. gibi etkenler ile ilgili gerekli bilgilerin toplanması ve araştırmalar sonucunda toplanan bu bilgilerin analiz edilmesi oldukça önemlidir. Yaya alanlarının planlanması esnasında hassas davranılması gereken bazı prensiplerin başında; trafik planlamasının kentin sınırları içerisinde yapılması ve kentin yapısal düzeniyle doğrudan bir ilişkisi olması nedeniyle, kentsel dolaşım sistemi ve kentsel yapı bütünlüğünün tahrip edilmemesi, planlama için uygun yer seçilmesi ve alanın işleyişini ve gelişimini en iyi şekilde

sürdürebilmesi vardır. Ayrıca yaya alanlarının belirli sınırları olması ve kendine has birtakım özelliklere sahip olması, ulaşılabilirlik açısından rahat olması ve otopark alanlarının da belirli imkanlara sahip olması oldukça önemlidir (Karahana ve Canatan, 2019).

Yıldırım ve ark., (2013)'na göre; Yaya bölgelerinin planlama ilkeleri ile ilgili yapılan çalışmalar ve araştırmalar incelendiğinde planlanması yapılacak yaya bölgelerinde dikkat edilmesi gereken noktalar olduğu ortaya çıkmıştır. Dikkat edilmesi gereken öğeler şunlardır (Çay ve Aşılıoğlu, 2014):

- Bütüncül planlama anlayışına göre kent bütünü içerisinde bulunan mevcut trafik planlaması ve kentin mevcut yapısal düzenlemesiyle birebir alakalı olduğu için, kentsel ulaşım ve çevre mimarisinden ayrı planlanmamalıdır,

- Planlanma yapılan alanda yapılacak uygulama tamamlandığı zaman kentsel yapı bütünlüğü bozulmaya uğramamalıdır,

- Alanda yer seçiminin uygunluğuna dikkat edilmelidir,

- Belli bir sınırı olan alanlar tercih edilmelidir,

- Sınırları belirlenmiş olan bu alanlar kendine has özelliklere sahip olmalıdır,

- Farklı bir kimliğe, ulaşımında farklı toplu taşıma olanaklarına, alana erişilebilirliğin olmasına ve otopark gibi olanaklara sahip olmasına dikkat edilmelidir,

Yaya bölgeleri planlaması yapılırken birçok görüş ve ilke bulunmaktadır. Bir başka görüşe göre de bazı planlama ilkeleri şunlardır (Çol, 2004):

- Yaya bölgeleri güvenli olmalıdır,

- Yaya bölgelerine ulaşım erişebilir olmalıdır,

- Yaya bölgeleri ile farklı ulaştırma ağları arasında bağlantı kurulmalıdır,

- Yaya bölgeleri, kullanımı kolay ve konforlu alanlar olmalıdır,

- Yaya bölgeleri, uygun iklimlendirme yapılmış alanlar olmalıdır,

- Yaya bölgeleri, güzel rekreasyon alanlarını barındıran ilgi çekici alanlar olmalıdır,

- Kentsel donatı elemanları, yapılacak bitkisel tasarım, döşemeler ve kültürel zemin döşemeleri, tarihi ve kültürel öğeler yaya alanlarını mekânsal bir his uyandıracak şekilde planlanmalıdır,

- Yaya alanlarını dinamik tutacak olan sanat, spor, eğlence, kültür vb. gibi etkinliklere imkan sağlayacak mekânlar oluşturulmalıdır,

- Yaya bölgelerindeki detaylara dikkat edilmelidir,

- En uygun kullanımları oluşturmak için bina gibi yapıların yollara uygun pozisyonda konumlandırılması gerekir,

- Otopark alanı olarak ayrılacak alanlarda peyzaj düzenlemesi ve aydınlatma yapılmalıdır,

- Yaya bölgeleri engelli kullanıcılar için de kullanılacak bir biçimde planlanmalıdır,

Yaya bölgelerinin tasarlanması esnasında bu alanda kullanılacak kentsel donatı elemanlarının ve yapılacak bitkisel tasarımda dikkat edilmesi gereken oldukça önemli detaylar bulunmaktadır. Bunlardan en bilinenleri (Birişçi Yıldırım ve ark., 2002):

- Yaya kaldırımı ortadan kalkmalıdır,

- Yerlerin döşenmesinde kullanılacak olan malzemeler iyi ve yeterli kalitede olmalı ve uygulanmalıdır,

- Aydınlatma yeterli seviyede olmalıdır,

- Özgün ve kaliteli teçhizat malzemeleri ortaya koyulmalıdır,

- Yeterli miktarda ve nitelikte oturma mekânları bulunmalıdır,

- İnsanların ilgisini çekecek çeşitli aksesuar ve dekorlara yer verilmelidir,

- Seçilen bitkiler ayrılacak alanlara uygun ölçü, biçim, renk ve dokuda olmalıdır,

- Ayrıca tasarıma ve alanın iklimine uygun doğru bitkilendirme de yapılmalıdır.

Şehirde halka açık olarak hizmet vermekte olan önemli yaya alanlarında yaya-tasarım tesiri, yayalaştırma çalışmalarında ilk dikkat edilmesi gereken oldukça önemli bir konudur.

Tasarımın, yayaların istek ve beklentileri altında kalmaması ve aynı şekilde yayaların istek ve beklentilerinin tasarımın etkisi altında kalmaması oldukça önemlidir (Çay ve Aşılıoğlu, 2014).

Yaya bölgeleri planlaması yapılırken planlanacak alanda oluşturulacak rekreasyon alanlarının içerisindeki fonksiyonların yayaların tüm isteklerini ihtiyaçlarını, beklentilerini karşılayabilmesi ve anlaşılabilir olmaları için bitkisel ve yapısal düzenlemelerdeki planlama kurallarına, ölçülere bazı sayısal değerlere dikkat edilmesi gerekir. Her detay, alanı kullanacak kullanıcılara göre düşünülmeli, ayrılacak her alan da (çocuk oyun alanı, otopark vb.) kendi içinde planlanmalıdır.

Bu ihtiyaçlar doğrultusunda ortaya konacak yaya bölgesi planlama ve tasarımında dikkate alınması gereken hususlar (Demir, 2008):

- Yaya bölgelerinin ilk fonksiyonları alanı kullanacak insanlar için oturma-dinlenme alanlarının olmasıdır. Konut alanlarının yakınındaki yaya bölgelerinde okullar, alışveriş merkezleri, bürolar, oyun alanları vb. gibi yer alabilir.
- Yaya bölgelerinin yayalara ait olduğu tasarım kriterleri ile belirgin bir şekilde vurgulanmalıdır. Yaya bölgesini oluşturacak olan cadde ve sokaklar, bağlantılı oldukları transit yolların kenarlarında bulunan kaldırımlara eş yükseklikte döşenmelidir.
- Alana giriş ve çıkışlara özel düzenlemeler yapılmalıdır. Giriş ve çıkışlardaki kaldırım kenarlarına rampa şeklinde düzenlemeler tercih edilerek özel panolar konulmalıdır. Yaya bölgesini simgeleyecek olan bu panoların altına “Yaya Bölgesi” yazısı yazılmalıdır.
- Alanda kullanılacak çiçeklik, saksı veya çit gibi bitkisel materyallerle yaya yollarının ayrımları belirlenmelidir.
- Yol ayrımlarında kullanılacak bitkilerin boyları, arabaların kaporta yüksekliğini yani 0.75 m’yi geçmemelidir.
- Otopark alanlarında kullanılacak döşemeler diğer alanlarda kullanılacak döşemelerden farklı olmalıdır. Bu sayede otopark alanını kullanacak sürücülerin park alanlarını daha rahat algılanması sağlanmalıdır.

- Yaya bölgesini kullanacak insanlara yeterli sayı ve ölçüde otopark alanı ve uygun park kolaylığı sağlanmalıdır. Ayrılacak park alanları mümkün mertebe yaya bölgelerinin dışında olmalıdır. Zaman içerisinde artabilecek bu ihtiyaç göz önünde bulundurulmalıdır.

- Taşıt trafiğinin yavaşlamasını sağlayacak tümsek vb. düzenlemeler yapılırken sürücü için de tehlikeli olmayacak şekilde ve 50 m üzerinde olmamalıdır.

- Taşıtların, konut alanlarının çok yakınından geçmemesi için bu durumu önleyici düzenlemeler getirilmelidir. Taşıt ve konutların arasındaki yol mesafesi en az 0.60 m. olmalıdır.

- Yaya bölgelerinde görüş kolaylığı için ışıklandırma yeterli olmalıdır. Donatı elemanları gece görüşü için yeterli ölçütlerde planlanmalıdır. Bu donatılar genellikle 3.5 m. boyunda olup aralarındaki mesafeler 25 m. olmalıdır.

- Yaya bölgesinde sokakların genişliği çok fazla olmamakla birlikte genellikle 2.8 – 3.2 m olmalıdır. Bu genişlik yaya bölgelerini oluşturan sokaklar için bu sokakları kullanacak en geniş taşıtların ölçülerine uygun olarak hesaplanmalıdır. Bu genişlik ile iki bisikletin yan yana geçişine izin verilir aynı zamanda iki arabanın yan yana geçişi de engellenir.

- Yaya bölgelerinde oluşabilecek tehlikeler göz önünde bulundurularak çift yön taşıt planlaması yapılmamalıdır.

- Yaya bölgeleri planlamaları ve araç trafiği yoğunluğuna ayrıca dikkat edilmelidir.

- Yaya bölgesinde en önemli konulardan biride sağlam ve uygun altyapıya sahip bir alan seçildikten veya o hale getirildikten sonra planlanmasıdır. Bunun için ilk olarak taşıt park yerlerinin ve bitki dikim alanlarının belirlenmesi gereklidir

Döllük (2005)'e göre; Yaya bölgeleri planlaması yapılırken üç zonda planlanmalıdır. İlk olarak donatı elemanlarının yer alacağı donatı zonu ayrılmalıdır. İkinci olarak yayaların hareketlerinin yer alacağı yaya zonu ayrılmalıdır. Üçüncü ve son olarak iç-dış mekânlardaki geçişlerin olduğu alanlar (özellikle alışveriş amaçlı kullanılacak yaya alanlarında mekânlardaki vitrin seyirlerinin gerçekleştiği alanlar) cephe zonu olarak ayrılmalıdır (Çermikli, 2009).

Çınar (2007)'a göre; Alışveriş merkezlerinde düzenlenmeyi sağlayan çeşitli dekorlar ve aksesuarlar gibi elemanlar vitrin seyrine engel olmamalıdır, bu nedenle mekânlarda vitrin önleri boş bırakılmalıdır. Yaya zonunda, bu zonun kullanıcılarının yoğunluğundan kaynaklı

yaşanacak yoğunluklar engellenmeli, bu alandan sadece aktif olarak geçen yayaların güvenliği de dikkate alınmalıdır (Çermikli, 2009).

Prokai (1999) ve Özer (2006)'e göre; Yaya alanlarında cephesi olan mekânlar insanlar tarafından ilgi çekici kılınmalıdır. Zemin katlarda bulunan eğlence, ticari, yeme-içme, alışveriş vb. gibi kullanım alanlarının sokağa doğru açılması da yaya canlılığı için olumlu bir adımdır. Bunların yanında, bu alanlarda çeşitli sokak gösterileri, fuar vb. gibi şeyler düzenlenerek dinamikliğin korunması sağlanmalıdır (Çermikli, 2009).

Ökten ve Sancar (2004)'a göre; Yaya alanlarında, imkânlar doğrultusunda olabilecek en fazla sayıda doğal peyzaj öğelerine yer verilmeli, doğal ve beşeri öğeler arasındaki bütünlük ve bağlılık korunmalıdır. Yaya bölgelerinin planlanması esnasında kullanılan yapay teçhizat elemanlarının görsel, psikolojik ve ekonomik özelliklerine de dikkat edilmelidir. Kullanım amaçlarına ve fonksiyonlarına uygun, kullanıcıların istek ve beklentilerini karşılayabilecek nitelikte teknik altyapıya sahip olan teçhizat elemanları tercih edilmelidir (Çermikli, 2009).

Demir (1999)'e göre; Yaya alanları planlamalarında; peyzaj mimarları, mimarlar, kent plancıları, inşaat mühendisleri başta olmak üzere, farklı meslek gruplarındaki kişiler grupça bir çalışma içinde olmalı, gereken altyapı ve detaylı çalışmalar yapılmalıdır. Özellikle de ulaşım, şehir mobilyaları, bitkilendirme, ve altyapı projelerinde ekspertizlerin de görüşleri alınmalıdır. Ayrıca ihmal edilmemesi gereken konulardan bazıları da bakım ve onarım işleridir (Çermikli, 2009).

Çınar (2007)'a göre; Yaya yolları amaca uygun hizmeti verebilecek nitelikte olmalı ve geçişli bir yol sistemiyle yapılandırılmalıdır, ayrıca yayaların güvenliğine ve hareketlerini özgürce yapabilmelerine de gerekli hassasiyet gösterilmelidir (Şahin, 2017).

Çol (2004)'e göre; Yaya önceliği bulunan ulaşım planlamaları sadece fiziki olarak ele alınmamalıdır. Şehrin içerisindeki yaya dolaşım sisteminin geliştirilmesiyle başlayan planlamanın, sosyal altyapı ve işletme ile ilişkili olan olanakları da göz ardı edilmemelidir (Şahin, 2017).

Çol (2004)'e göre; Şehrin bütünlüğünü korumak için geçerlilikte olan genel yaya trafiği planlama izlemleri: Yayaların şehir içindeki ulaşımı kesintisiz, transit ve sorunsuz olmalı, yayalar kaldırımlara, yaya yollarına alt ya da üst geçitlere taşıtlara rastlamadan kolayca ulaşabilmelidirler. Yaya sirkülasyonunun olduğu yollar, gerekli güvenlik önlem ve

düzenlemelerini barındırmalıdır. Yaya yolları, kaldırımlar ve yaya geçitleri aracılığıyla, yaya ve taşıtların kesişmesini güvenli bir şekilde sağlayacak olanaklar oluşturmalıdır. Böylece oluşabilecek yaya kazaları riski en aza indirilmiş olacak ve taşıtların yaratabileceği muhtemel olumsuz şartlardan yayaların alacağı etkiler en aza indirgenmiş olacaktır. Yaya ulaşım sistemi engelli bireylerin, çocukların ve yaşlıların gereksinimleri doğrultusunda planlanmalıdır. Ayrıca yaya ulaşımına gerekli destek verilmelidir. Yaya ulaşımı kentin hareketliliğini sağlayan en önemli faktörlerden birisidir. Yürüme eylemi sayesinde bireylerin sosyal etkileşimi artar, böylelikle kentsel kültüre de katkı sağlamış olurlar. Bu sebepten dolayı, yerel yönetimlerin yaya haklarını korumaya yönelik gerekli önlemleri geliştirmeleri oldukça önemlidir. Yaya dolaşım sisteminin arazi kullanımıyla olan ilişkisi korunmalı, yaya yoğunluğunun beraberinde gerektirdiği altyapı kapasitesi sağlanmalıdır. Yaya dolaşım sisteminin kentsel odak noktalarıyla sosyal, kültürel ve tarihi mekânları birleştirici yapıda olması önemlidir. Yaya bölgeleri farklı sosyal ya da kültürel aktiviteleri de içermelidir. Örneğin sokak gösterileri, sergiler, festivaller, konserler vb. gibi sosyal ve kültürel aktiviteler 24 saat devam ettirilerek gece - gündüz dinamik tutulmalıdır (Şahin, 2017).

2.1.3.3. Dünya ve Türkiye'den örnekler

Queensland Kenti - Avustralya

Yassin (2019)'e göre; Avustralya'da 1970 yılında alan kullanımı ve kent içindeki ulaşım ağını düzenlemek amacıyla yayalaştırma projelerine başlanmıştır. Bu proje kapsamında yapılmak istenen ilk yaya merkezlerinin yapımına; Avustralya'nın 3 şehrinde önceden belirlenmiş alanlara taşıt girişleri engellenerek başlanılmıştır. Bu uygulama zamanla bu kentlerde yapılmak istenen başka yaya bölgeleri için de uygulanmaya başlanmıştır. Bu uygulama ile birlikte; belediyelerle karşılaşılabilecek olası sorunlara karşı, bu alanların bazı caddelerinde yayalaştırma kısmi olarak gerçekleştirilmiştir. Yaklaşık 10 yıl süren çalışmalar sonucunda Melbourne kentinde özellikle gece-gündüz saatlerindeki kullanımlarda yaya alanlarında büyük bir artış ortaya çıkmıştır. 1973 yılında bu projeler Avustralya'nın Queensland şehrinde genişletilmeye ve geliştirilmeye başlanmıştır. Şekil 2.17'de Avustralya'nın Queensland kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği gösterilmektedir (Ortaç, 2019).



Şekil 2.17. Avustralya'daki Queensland kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği (Ortaç, 2019).

La Haya Kenti - Hollanda

Hollanda'da yer alan 525.000 nüfuslu La Haya kenti şehir merkezindeki üç sokak, 1960-1966 yıllarında yapılan çeşitli revize çalışmaları sonucunda tekrar yayaların hizmetine sunulmuştur. La Haya'de çeşitli eğlence, sosyal ve kültürel aktivite yerlerinin çokça bulunması sebebiyle kent gece-gündüz dinamikliğini korumaktadır. Sokak sadece servis hizmetleri için 00.00-11.00 saatleri arasında taşıt kullanımına açıktır. Şekil 2.18'de Hollanda'daki Laya kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği gösterilmektedir (Demir, 2008)



Şekil 2.18. Hollanda'daki Laya kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği (Demir, 2008)

Nicollet Mall Caddesi - Amerika

Kalkancı (2007)'a göre; Amerika'da başlanan yayalaştırma çalışmalarını diğer ülkelerden, özellikle de Avrupa'da yapılan yayalaştırma çalışmalarından ayıran en önemli özellik; kentin merkez özelliği gösteren alanlarında, azalan ticari hayatı canlandırarak, ekonomik olarak kentin dışında bulunan alış-veriş merkezleriyle rekabete olanak sağlamasıdır (Çalışkan, 2011).

Yapılan bu çalışmalardan sonra peyzaj mimarı Lawrence Halprin'in planlayıp tasarladığı Minneapolis kentindeki Nicollet Mall 11 bloklu cadde taşıt trafiğine tamamen kapatılmayarak yaya alanı içerisindeki bir yol toplu taşıma araçlarına ayrılmış ve acil durumlar için kullanılması amaçlanmıştır. Kaldırım alanları genişletilip bitkilendirilmiştir. Çeşitli ilgi çekici ve güzel donatı elemanları (dekoratif ışıklandırma, su gösterileri, heykel, yer döşemeleri vb.) kullanılmış aynı zamanda farklı birçok sosyal, kültürel rekreasyon alanlarına (performans sahnesi, alışveriş vb.) yer verilmiştir. Şekil 2.19'da Amerika'daki Michigan Eyaleti'nin Kalamazoo kentinde bulunan Nicollet Mall örneği gösterilmektedir (Çalışkan, 2011).



Şekil 2.19. Amerika'daki Michigan eyaletindeki Kalamazoo kentinde bulunan Nicollet Mall örneği (URL – 7).

Las Ramblas Kenti - İspanya

18. yy'da İspanya'da bulunan Barselona kentindeki Las Ramblas, oldukça işlek ve dinamik olması sebebiyle Barselona'nın en önemli ve gözde yeridir. Las Ramblas'da yapılmakta olan birtakım yayalaştırma çalışmaları da yayalaştırma uygulamaları arasındaki en iyi örnekler arasındadır. 1856 yılında şehrin eski surları yıkılmış ve restore edilmiştir. Bu çalışmaların sonucunda ise kent şimdiki halini almıştır. 1,5 km uzunluğundaki Las Ramblas, üç sıra ve yaya

merkezli sokak ve bulvarların birleştirilmesiyle oluşmuştur. Şekil 2.20'de İspanya'daki Barselona kentinde bulunan Las Ramblas örneği gösterilmektedir (Ortaç, 2019).



Şekil 2.20. İspanya'daki Barselona kentinde bulunan Las Ramblas örneği (Ortaç, 2019).

Biblioteksgatan Caddesi - İsveç

Merkez Stokholm'de bulunan caddeleri yayaların yürümek için kullanabilecekleri bölgelere çevirmek, alışveriş merkezlerinin bulunduğu alanları güzelleştirme amacıyla yapılan çalışmalardan değildir. Bu sadece yayalar ve motorlu taşıtlar arasındaki kargaşayı önlemek için kullanılan bir izlemdir. Bu sayede iki cadde de yürümek için oldukça güvenli hale getirilmiştir. Beraberinde, motorlu taşıtlardan kaynaklanan ve yayaların üzerinde maddi manevi birçok hasar bırakabilecek muhtemel kazalar da büyük bir oranda azalmıştır. Şekil 2.21'de İsveç'teki Stokholm kentinde bulunan Biblioteksgatan Caddesi örneği gösterilmektedir (Şenkaynak, 2010).



Şekil 2.21. İsveç'teki Stokholm kentinde bulunan Biblioteksgatan Caddesi örneği (Şenkaynak, 2010).

Strasbourg Kenti - Fransa

Fransa'da Strasbourg kenti 1871 ve 1918 yılları arasında eski ve tarihi bir Alman kentidir. Bu kentte bulunan sokaklar dar ve eski binalardan oluşmaktadır. O dönemlerden günümüze kadar doğu tarafındaki kent planlamaları, istasyonlar, üniversite vb. kente karakteristik özellikler katan yapıları korumuştur. Kentte yayalara ayrılmış alanlar fazlasıyla genişletilmiş, alanda bazı noktalarda taşıtlara hız sınırlaması getirilmiştir. Bu ve buna benzer uygulamalar ile yayaların hareketleri güvenlik altına alınmış olup alanda bisiklet ve tramvay kullanan kullanıcılar da bu yaya alanlarında ulaşım çeşitliliği getirmiştir (Çol, 2004). Şekil 2.22'de Fransa'daki Strasbourg kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği gösterilmektedir.



Şekil 2.22. Fransa'daki Strasbourg kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği (URL – 8).

Via Massimo d’Azeglio ve Piazza del Nettuno - İtalya

İtalya’da 1960 yıllarında çevre konut yapılarından etkilenen insanlar Bolonya kentini terk etmeye başlamışlardır. Bu kentin içerisinde taşıt trafiği sorunu her geçen gün artmaktadır. 1972 yılında Via Calderini ve Via dell’Inferno caddeleri taşıt trafiğine kapatıldı. 1973 Bolonya kentinin ticari bloklarının bir tanesinin etrafındaki tüm sokaklar trafiğe kapatıldı. Bu yaya bölgelerinde taşıt trafiğini tamamen engellemek merkeze olan taşıt girişini azalttığı için bu uygulama tüm kente büyük ölçüde yarar sağlamıştır. Bu yaya bölgelerindeki beklenmedik başarılar; kenti, caddeleri, sokakları, meydanları, parkları, hareketli ve hareketsiz tüm taşıt trafiğinden arındırmıştır. Şekil 2.23’te İtalya’daki Bolonya kentinde bulunan Via Massimo d’Azeglio ve Piazza del Nettuno örneği gösterilmektedir (Şenkaynak, 2010).

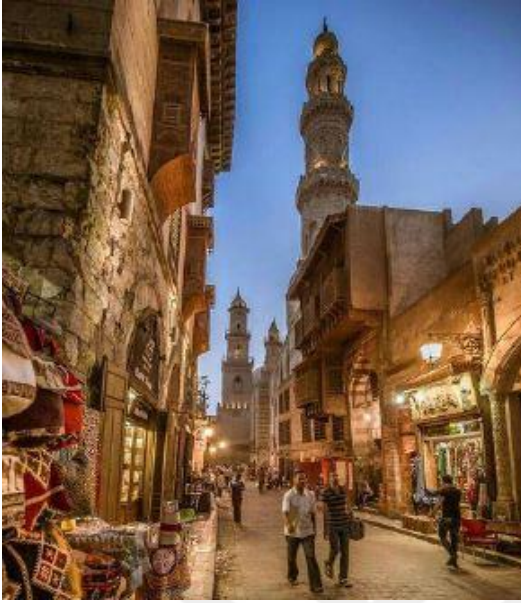


Şekil 2.23. İtalya’daki Bolonya kentinde bulunan Via Massimo d’Azeglio ve Piazza del Nettuno örneği (Şenkaynak, 2010).

Fatimid Kahire Kenti - Mısır

Yassin (2019)’e göre; Kuzey Afrika’da yer alan Fatimid Kahire, Mısır tarihin en eski kentlerinden biridir. Fatimid Kahire’nin kent içerisindeki etkisini ve kentsel ağını daha dinamik ve canlı hale getirmek için ilk yayalaştırma çalışmalarına başlanmıştır. Fatimid Kahire’de 1990 yılında, acil durumlar haricinde bu alana taşıt girmesi tamamen yasaklanmıştır. Bu alandaki tarihi yapıların korunması ve alanı mimari dokusu için ziyaret edecek yerli ve yabancı turistler için yollar arasındaki mesafe genişletilmiştir. Bu yaya planlamaları 2008 yılında resmi hale getirilmiştir. Bu durum kentin yerel halk ve esnafı tarafından pek de olumlu karşılanmamıştır. Yapılan yayalaştırma çalışmalarının hükümetin talepleri doğrultusunda turizm sektörü ile birlikte turistik değerlere sahip bir merkez konumunda olan bu alan, sirkülasyonu yüksek bir

yaya bölgesi olarak planlanmış ve başarılı olunmuştur. Şekil 2.24'te Mısır'da Fatimid Kahire Kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü örneği gösterilmektedir (Ortaç, 2019).



Şekil 2.24. Mısır'da Fatimid Kahire kentinde bulunan yayalaştırılmış cadde görünümü Örneği (Ortaç, 2019).

Stroget Caddesi - Danimarka

Çakıroğlu (2012)'e göre; Kopenhag kentindeki caddelerden biri olan Stroget Caddesi, dünyadaki en iyi yayalaştırma örneklerinden birisidir. Bu kentte 1962'den beri istikrarlı bir şekilde taşıt yolları yaya yollarına dönüştürülmektedir. 1962 yılında bu bölgelerin kapladığı alan 15.800 m² iken, 1996 yılında bu bölgelerin kapladığı alan 100.000 m²'ye kadar genişletilmiştir. 1968 yılında yapılan çalışmalarda yeni yayalaştırılmış alanlar yürüyüş, alışveriş vb. gibi çeşitli aktivite alanları haline dönüştürülmüşken, 1986 ve 1995 yıllarında yapılan çalışmalarda yeni kafe kültürünün ortaya çıktığı ve geliştirildiği görülmektedir. Stroget, Fiolstraede ve Kobmagergade Caddesi; şehir odağındaki taşıt yoğunluğunun azaltılması, yayalar için daha kullanışlı ve olanaklı bir hale getirilmesi, ekonomik ve ticari faaliyetlerin artırılması ve buna bağlı olarak bölgenin dinamikliğinin artırılması, tarihi ve kültürel yapıların korunması için çeşitli yayalaştırma faaliyetleri yapılmıştır (Özkaynak ve Korkmaz, 2019).

Şehirdeki en önemli alışveriş bölgesi olan Stroget Caddesi, Belediye Sarayı ve Charlottenburg Akademisi'nin buldukları iki meydanı birleştirmektedir. 1,1 km uzunluğunda olan cadde, her türlü taşıt trafiğine kapalıdır. Bu durum alışveriş yapan bireylerin rahat,

konforlu, güvenli ve oldukça keyifli vakit geçirmesini sağlamaktadır. Şekil 2.25'te Danimarka'da Kopenhag kentinde bulunan Stroget Caddesi örneği gösterilmektedir.



Şekil 2.25. Danimarka'da Kopenhag kentinde bulunan Stroget Caddesi örneği (Url – 9).

Kaufinger Caddesi - Almanya

(Rubenstein, 1992)'e göre; Dünya'daki ilk yayalaştırma çalışmaları 1926'da Batı Almanya'nın Essen kentindeki "Limbecker Strasse" caddesinde yapılmıştır (Çalışkan, 2011).

(Iranmanesh, 2008)'e göre; 2. Dünya Savaşı sonrası, Almanya'nın şehirlere yeni işlevler kazandırma amacıyla şehirlerde çeşitli restore ve revize çalışmaları yapması ve yolların genişletilmesinden sonra dar olarak kalan sokakların taşıtlar için yeterli olmaması Almanya'nın yayalaştırma konusunda öncü olmasına sebep olmuştur (Çalışkan, 2011).

(Hajdu, 1988)'e göre; Kiel, Kassel ve Köln'ün kent merkezlerinde savaş sonrasında birtakım yayalaştırma çalışmalarına başlandığını ve Batı Almanya kent merkezlerinden 1969'da 35, 1966'da ise 63 tanesinin yayalaştırıldığı söylemektedir. Münih'in iki popüler yaya caddesi olan Nahauer ve Kaufinger caddelerinin birleştirilmesiyle oluşturulmuştur. Yaya bölgesinde 7 adet alışveriş merkezi, 150 adet şahıslar tarafından işletilen mağaza, 20 adet kafe ve restoran bulunmaktadır. Yayalaştırma çalışmaları tamamlanmış olan bölgelerin daha da ilgi çekici hale gelmesiyle beraber ticarete artış söz konusu olmuş ve küçük yerel işyerleri zincir mağazalara dönüşmeye başlamıştır. Şekil 2.26.'da Almanya'da Münih kentinde bulunan Kaufinger Caddesi örneği gösterilmektedir (Çalışkan, 2011).



Şekil 2.26. Almanya’da Münih kentinde bulunan Kaufinger Caddesi örneği (Url – 10).

Sultanahmet Meydanı – İstanbul (Türkiye)

İstanbul kentinin en eski yerleşim yerlerinden biri olan ve 1500 yıllık tarihi bir geçmişe sahip olan Sultanahmet Meydanı günümüzde koruma alanı olarak bırakılıp sit alanı olarak ayrılmıştır. Alan konum olarak Sultanahmet Camii etrafında kurulmuştur. Bu meydan planlanırken birbirine yakın olan 4 farklı mekândan yararlanılmıştır. Bu mekânlardan ilki Sultanahmet Külliyesi ile Ayasofya arasında havuzu bulunan parktır. Kısıtlı imkanlarla 1939 yılında parkın ortasında konumlandırılmış havuz ve çevresi park olarak ayrılan bu alanda günümüzde hala varlığını korumaktadır. Sultanahmet Meydanı günümüze kadar 3 defa revize edilerek yenilenmiş ve büyütülmüştür. Sultanahmet Külliyesi ile Ayasofya arasında kalan 13.000 m² 'lik alan ise 1980 yılında revize edilmiştir ve bu alanda bulunan dikkat çekici su yüzeyleri, su yüzeyleri üzerinde oluşan yansımalar estetik açıdan insanlara görsel bir şölen oluşturmaktadır. Şekil 2.27’de Türkiye’de İstanbul kentinden bulunan Sultanahmet Meydanı örneği gösterilmektedir (Pehlivan, 2015).



Şekil 2.27. Türkiye’de İstanbul kentinden bulunan Sultanahmet Meydanı örneği (Pehlivan, 2015).

İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi – İstanbul (Türkiye)

İlk kullanıcıları olan Cenevizlilerden bu yana oldukça rağbet gören bir mekân olan İstiklal Caddesi, günümüze kadar çeşitli kültür, eğlence, sanat, ticaret vb. gibi aktivitelerin gerçekleştirildiği bir yer haline gelmiştir. İstanbul'un Avrupa Yakası'nda Beyoğlu sınırlarına bağlı olan Beyoğlu Caddesi; tarih boyunca şehrin ticari, kültürel, tarihi miras ve ekonomik açıdan en önemli bölgelerinden birisi olmuştur ve kentin geçmişten günümüze en popüler kültür ve tarihi mirası değerini taşımıştır. En önemli değişimini 1960-1980 yıllarında Prof. Dr. Gündüz ÖZDEŞ tarafından planlanan ve hazırlanan proje sayesinde caddede çeşitli yayalaştırma faaliyetleri yapılmış, bu sayede cadde en önemli ve büyük değişimini yaşamıştır. Prof. Dr. Gündüz ÖZDEŞ imzalı proje ile cadde tümüyle yayalaştırılmıştır. Günümüzde ülkemizin en iyi yayalaştırma örneği olan bu cadde, popülerliği ve ziyaretçi sayısı artan bir cadde olsa da, başlarda halk tarafından beklenen tepkiyi alamamıştır. Tüm bu yayalaştırma faaliyetlerinin ardından İstiklal Caddesi, kendine özgü özellikler kazanmış ve eskiye oranla kitlesini arttırmış, popüleritesini ispatlamıştır (Ortaç, 2009).

Hatta bu artışla beraber caddenin çevresindeki sokaklarda da yayalaştırma çalışmaları yapılmış ve çalışmaların sonucunda yaya alanı haline getirilip, araç kullanımına tamamen kapatılmıştır. Şekil 2.28’de Türkiye’de İstanbul kentinden bulunan İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi örneği gösterilmektedir (Ortaç, 2009).



Şekil 2.28. Türkiye’de İstanbul kentinden bulunan İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi örneği (Ortaç, 2009).

Doktorlar Caddesi – Eskişehir (Türkiye)

Eskişehir, yerleşime elverişli topraklarıyla tarihten bu yana birçok kültüre ev sahipliği yapmıştır. Eskişehir’de, kent içi ulaşımında kolaylığın araçlara değil tramvayla ve yürüyüş yollarıyla sağlandığı bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışmayı Eskişehir Belediyesi, İstanbul Teknik Üniversitesi’ne yaptırmıştır. Eskişehir Belediyesi, kent içinde araç önceliğinin, yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilemesinden dolayı, kentteki bazı cadde ve bölge geçişlerini tamamen veya kısmi olarak kapatmıştır. Bu amaçla 2004’ de yayalaştırılan bu cadde; 1 km uzunluğundaki eski adı İsmet İnönü Caddesi olan Doktorlar Caddesi’dir. Şekil 2.29’da Türkiye’de Eskişehir kentinde bulunan Doktorlar Caddesi örneği gösterilmektedir (Gültiken, 2010).



Şekil 2.29. Türkiye’de Eskişehir kentinde bulunan Doktorlar Caddesi örneği (Gültiken, 2010).

Kızılay Meydanı - Ankara (Türkiye)

(Iranmanesh, 2008)'e göre; Bir başka başarılı yaya alanı oluşturma projesi de Ankara'da bulunan Kızılay Meydanı'dır. Şehrin odağı haline gelen Kızılay Meydanı; şehir merkezinin acele ve planlanmadan yapılan değişimi nüfus artışıyla birlikte artan ihtiyaçları karşılamakta yetersiz kalmıştır. Kızılay Meydanı'na bağlı olan birçok sokak ve cadde de bu gereksinimler nedeniyle yaya bölgelerine dönüştürülmüştür. Bu yaya bölgelerinden olan Yüksel Caddesi'nde Karanfil, Konur ve Selanik sokakları; Sakarya Caddesi'nde ise Tuna Caddesi, Bayındır ve İnkılap sokakları yayalaştırma çalışmalarının yapıldığı bölgelerdendir. 1970 yıllarının sonlarına doğru Kızılay Meydanı'nda ve civarlarında yüksek katlı konutların sayısı artmış, buna bağlı olarak da kent merkezine gelen taşıt sayısında hızlı bir artış olmuştur. Taşıtların hareket alanlarını kolaylaştırmak amacıyla toplu taşıma durakları, meydan içerisine alınmış ve kaldırım genişlikleri azaltılmıştır. Kızılay meydanında yapılan tüm bu değişiklikler meydan kullanıcılarını, Hürriyet Meydanı çevresinde yer alan İzmir, Sakarya ve Yüksel caddeleri gibi yaya bölgelerini kullanmaya yönlendirmiştir (Öncü Yıldız, 2017).

Sakarya Caddesi ve bu cadde çevresinde yer alan diğer caddeler için 1979 yılında bir yayalaştırma planı yapılmaya başlanmıştır. Yapılacak bu proje öncelikle yayaların dinlenme, vakit geçirme, ulaşım, sosyalleşme, ticaret vb. ihtiyaçlarını karşılamak için oturma yerleri, havuzlar, çeşmeler, sergi ve satış alanları gibi bu amaçlara yönelik çeşitli planlamalar yapılmış ve tasarlanmıştır. Şekil 2.30'de Türkiye'de Ankara kentinde bulunan Kızılay Meydanı örneği gösterilmektedir (Öncü Yıldız, 2017).



Şekil 2.30. Türkiye'de Ankara kentinde bulunan Kızılay Meydanı örneği (Url 11).

2.2. Kaynak Özetleri

Kılıç (1999), ‘‘Kıyidan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği’’ başlıklı doktora tez çalışmasıyla; kıyidan geri çekilme ile boşalan kentsel kıyıların yeniden geliştirilmesinde, kent kıyı ilişkisinin başlamasında günümüze kadar etkili olan ve kıyıları biçimlendiren ve gelecekte de biçimlenmesinde etkili olacak faktörlerin saptanması ve bu faktörlere dayalı kentsel kıyı kavramı ile birlikte, bütüncül ve kapsamlı bir kentsel kıyı gelişme önerisinin oluşturulması amaçlanmıştır.

Gedikli (2001), ‘‘Kıyıyı Yaşamak, Kıyıyı Planlamak’’ başlıklı kitabıyla; Çok boyutlu bir disiplin olarak Mekansal Planlama; bölgesel ölçekten kentsel ölçeğe, hatta mahalle düzeyine uzanan bir yelpazede mekanın hangi iktisadi, sosyal, fiziksel, kültürel, siyasal değişkenlerin etkisiyle geliştiğini, dönüştüğünü irdeleyen ve gelişme stratejileri üreten bir alandır. Konu kıyı alanları olduğunda da aynı çok boyutluluk geçerli olmaktadır; ancak bu kez ‘‘su’’yun varlığı bir yandan mekanı zenginleştirirken; diğer yandan da mekanın ele alınma biçimini karmaşıklarıştırmaktadır. Bu bildiri, kıyı kenarında oluşan mekanın özelliklerini derlemekte; Türkiye bağlamında kıyının Mekansal Planlamaya ne şekillerde konu olduğunu incelemekte ve kıyının özgünlüklerini dikkate alan bir planlama anlayışının önemini vurgulamak amaçlanmıştır.

Şişman ve Kırzioğlu (2002), ‘‘Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekân Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; Erzurum kenti için, halkın gereksinimlerine cevap verebilecek çözümlerin geliştirilmesi, yaya bölgelerinin Peyzaj Mimarlığı ilkelerine göre doğru seçimi ve düzenlenmesine bağlıdır. Bu ilkeler ışığında yapılan bu çalışmada, kentte taşıt trafiğinden arındırılmış, çevre konforuna sahip, kentsel açık mekan sistemlerinin oluşturulması hedeflenerek Erzurum kenti için bu tür uygulamalara uygun alanların saptanması ve bu alanların yaya bölgeleri olarak düzenlenmesi amaçlanmıştır.

Kavi (2003), ‘‘İstanbul’daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; öncelikle kentsel mekanın tanımı yapılmış ve yaya yollarının kentsel ulaşım sınıflamasındaki yeri açıklanmıştır. Ardından, kentlerimizde yayalaştırılmış caddelere gereksinim nedenleri ve yayalaştırmanın yararları

anlatılmıştır. Bu tanım ve açıklamalardan sonra, yaya yollarının tasarım ilkeleri anlatılmış ve yaya yollarında kullanılan yapay ve doğal tasarım elemanları tanıtılması amaçlanmıştır.

Çol (2004), “Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi” başlıklı yüksek lisans çalışmasıyla; yaya alanlarının ve yayalaştırmanın kentsel araştırmadaki rolünün belirlenmesi, yapılan durum çalışması kapsamında incelenen Avcılar ilçesinde bulunan Marmara Caddesi’nin yayalaştırma uygulaması sonucunda başarısının ve bölgenin ulaşımındaki olumlu ve olumsuz etkilerinin saptanması amaçlanmıştır.

Döllük (2005), “Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği” başlıklı yüksek lisans çalışmasıyla; İstanbul metropoliten kentine, açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet veren, biri kent ölçeğinde İstiklal caddesi (Beyoğlu) ve diğeri ilçe ölçeğinde (Zeytinburnu) 58. Bulvar Caddesi olmak üzere sosyo-ekonomik yapıları farklı iki yayalaştırılmış sokak seçilmiştir. Araştırma yöntemi olarak gözlem, tespit ve kullanıcı anketlerinden yararlanılmıştır. Kente açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet veren yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına sunduğu katkıların ve rekreasyon potansiyellerini etkileyen etmenlerin belirlenmesi amaçlanmıştır

Özer (2006), “Yaya Hareketleri Ve Mekân İlişkisi İstanbul – Galata Bölgesi Örneği” başlıklı yüksek lisans çalışmasıyla; tarihi Galata bölgesi için bir yürünebilirlik endeksi geliştirilerek alanın mevcut mekansal yapısının ve yaya hareketlilik dokusunun değerlendirilmesidir. Bu çalışma sonucunda Galata bölgesini etkileyecek yeni gelişme önerilerinin, alanın yaya hareketlilik dokusuna etkilerinin saptanması ve değerlendirilmesi mümkün olacaktır. Bu değerlendirmeler, mekansal bir strateji üretmeyi amaçlayan çalışmalar için bir başlangıç aşaması niteliğini taşıyacaktır. Eğer önerilen projelerde mevcut kullanım dokuları yeterince irdelenmemişse ve yaya bağlantıları zayıf ise aktivite alanları arasındaki erişilebilirlik azalacak ve sosyoekonomik bir durgunluk yaşanacaktır. Çalışma, uygulama sonrasında yaşanabilecek bu gibi sorunları önceden tespit etmeye olanak sağlayacaktır.

Akköse (2007), “Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı’nın İncelenmesi” başlıklı yüksek lisans çalışmasıyla; Amerika, Asya, Avustralya, Avrupa kıtalarından seçilen kıyı kentlerinde kıyı alanı kullanımındaki değişimler ortaya konmuştur. Kıyı alanlarının yeniden değerlendirilmesi sürecinde seçilen örneklerin

sanayi sonrası devirde terk edilen kıyı alanlarını tekrar kent yaşamına katmak ve İstinye çalışma alanında, fiziksel İstinye tersane alanı ve çevresine yönelik öneri geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Yalçınkaya (2007), “Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesinin (7.Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İncelenmesi” başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi hedeflenmiştir. Öncelikle “Yaya Yolu”, “Yaya Bölgeleri”, “Yaya Trafik” kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kent için gerekliliği ve önemi vurgulanmış; kentsel planlama ve kentsel tasarımına dair genel ilkeler saptanmış; uygulama aşamasında karşılaşılabilen sorunlar ele alınmıştır. Bu bağlamda Bahçelievler ve Aşkabat Caddesi'nin yaya bölgesinin yetersizliği ortaya konmuş, her yaşta insanın günün her saatinde kullanabileceği, çocukların araç trafiği gibi bir tehlikeye maruz kalmadan oyun oynayabileceği daha doğrusu Ankara'nın nefes alabileceği yeşil bir mekân yaratmak amaçlanmıştır.

Demir (2008), “Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği” başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Hatay ili Antakya Kent Merkezinde yer alan Hürriyet Caddesi'nin yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi amaçlanmıştır. „Yaya“, „Yaya Trafik“, „Yaya Bölgesi“ gibi temel kavramlar irdelenerek yayalaştırmanın cadde ve kent için gerekliliği vurgulanmıştır. Kentsel planlama ve kentsel tasarıma dair genel ilkeler saptanmış; uygulanmış yaya alanlarına örnekler verilmiştir. Bu kapsamda Hürriyet Caddesi'nin tarihi açıdan değeri vurgulanmış ve kent halkının caddeyi kullanımına yönelik beklentileri doğrultusunda çözüm önerileri sunabilecek nitelikte alternatif peyzaj tasarımlarının hazırlanması amaçlanmıştır.

Korkut, A., Şişman, E. E., Yetim Erdiç, L. ve Özyavuz, M. (2008). Tekirdağ Kıyı Şeridi Alan Kullanımlarının CBS Yardımıyla İrdelenmesi” başlıklı dergi çalışmasıyla; bu çalışmada, Tekirdağ kıyı şeridinin geçmişteki ve şimdiki alan kullanımları CBS sistemlerinden yararlanmak suretiyle karşılaştırılmakta, yanlış alan kullanımlarının neden olduğu sorunlara dikkat çekilmekte, çevre duyarlı planlama yaklaşımlarının öneminin vurgulanması amaçlanmıştır.

Çermikli (2009), “Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği” başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; örnek alan olarak seçilen Beyazıt Meydanı ve çevresinde yapılan kullanım analizleri sonucunda üretilen çözümlerin,

yapılacak planlama ve tasarım çalışmalarına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Çalışma kapsamında kullanılan yöntemlerin ve geliştirilen yaklaşımların, yaya bölgeleri ile ilgili yapılacak benzer araştırma konularına analitik bir temel oluşturacağına ve farklı araştırma konuları gündeme getirerek, ileride yapılacak bilimsel incelemelere ışık tutacağına inanılmaktadır. Ülkemizde yapılacak çalışmalarda, kentin sembolü haline gelen, kentsel mekanı iyileştiren, kentlinin tüm gereksinimlerine cevap veren yaya bölgelerinin planlanması ve tasarlanması, dünyada yapılmış örneklerle yarışır çağdaş kullanımları beraberinde getirmesi amaçlanmıştır.

Özsel (2009), "Bina-kentsel mekân ara yüz özelliklerinin kentsel yaya mekânlarına etkisi" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; yaya alanlarına yönelik olarak bu alanda mimari açıdan bir değerlendirmenin eksikliğini göz önünde bulundurarak bu çalışma, genel olarak "yayalara ayrılmış kent mekanlarında mimari unsurların etkisi"ni incelemektedir. Bu amaçla öncelikle binanın yaya mekanıyla etkileşim yüzeyini oluşturan "ara yüz" kavramı irdelenmiş, bu ara yüzdeki biçim ve kullanım özelliklerinin, kentsel yaya mekanlarının kullanımında ve kalitesinde ne ölçüde etkili olduğu belirlenmeye çalışılmış ve iki farklı yayalaştırma uygulaması üzerinde yapılan alan çalışması ile de birtakım sonuçlara ulaşılmıştır. Yapılmış olan yayalaştırma çalışmalarının eksikliklerinin tespitinde ya da ileride yapılacak olan yayalaştırma çalışmalarına bir rehber kaynak olarak kullanılması amaçlanmıştır.

Sözeri (2009), "Zafer Meydanı'nın Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Tasarım Kriterleri Açısından İrdelenmesi" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Konya-Zafer Meydanı'nın yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi hedeflenmiştir. "Meydan", "Yaya Bölgeleri" kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kentler ve kent merkezleri için gerekliliği ve önemi vurgulanmış; kentsel tasarım ve yayalaştırma üzerine genel ilkeler saptanmış; uygulama aşamasında karşılaşılan sorunlar ele alınmıştır. Zafer meydanında uygulanmış yaya alanının olumlu ve olumsuz özellikleri incelenerek, yapılan anket çalışmaları doğrultusunda, çıkan sonuçlara ve arazi çalışmasına göre yorumlanması amaçlanmıştır.

Şimşek ve Korkut (2009), "Kıyı şeridi Rekreasyon Potansiyelinin Belirlenmesinde Bir Yöntem Uygulaması: Tekirdağ Merkez İlçe Örneği" başlıklı dergi çalışmasıyla; Tekirdağ merkez ilçe doğal, tarihsel ve sosyo-kültürel değerler açısından oldukça zengin bir potansiyele sahiptir. Mevcut potansiyel kaynaklar yöre halkı ve yerli turistler kadar yabancı turistlerin de ilgi odağı olmaktadır. İstanbul Çanakkale arasındaki karayolunun Tekirdağ ili kıyı şeridinden geçmesi, kentin gelişimini ve kıyı şeridinin ziyaretçiler tarafından kullanımını arttırmaktadır.

Buradan yola çıkılarak bu araştırmada Tekirdağ merkez ilçe kıyı şeridinin rekreasyon potansiyelinin bir yöntem uygulaması ile belirlenmesi, mevcut ve olası sorunların çözümüne yönelik önerilerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Şişman ve Uyguner (2009), ‘‘ Tekirdağ Kent Merkezinde Kullanıcıların Yaya Bölgeleri Hakkındaki Görüşlerinin Belirlenmesi’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; bu çalışmada, Tekirdağ kenti için yaya bölgesi hakkında halkın gereksinmelerine cevap verebilecek çözümlerin üretilmesi ve projelerin gerçekleştirilebilmesi için kullanıcıların konuya ilişkin görüş ve isteklerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Ateşoğlu ve Tunay (2010), ‘‘Bartın Kıyı Alanlarında Bitki Örtüsü Değişim Analizi’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; 1975-1987 yılları arasında yükseltinin çok değişiklik göstermediği alanlarda, yüksek yoğunlukta bitki örtüsüne dönüşümün hızlı bir şekilde olduğu tespit edilmiştir. 1987-2000 yılları arasında ise aksine düşük yoğunluktaki bitki örtüsüne dönüşümler gözlenmiştir. Gerçekleştirilen çalışmanın, bölge ve il bazında kıyı alanlarının rekreasyon ve turizm potansiyeliyle ilgili planlamalara altlık olması amaçlanmıştır.

Gültekin, T. (2010), ‘‘Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel mekânda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul Beyoğlu / İstiklal caddesi örneği’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; Adana kentinde, halkın en yoğun bulunduğu ulaşım aksları bünyesinde, gereksinimlere yanıt verebilecek çözümlerin getirilmesi, yaya alanlarının Peyzaj Mimarlığı ilkelerine göre doğru seçimi ve düzenlenmesine bağlıdır. Bu bağlamda, araştırmada, yayaların yıl boyu yoğun kullandıkları kent içi yolların, yaya etkinliklerine yanıt verme düzeylerinin belirlenmesi, bu konuda kullanıcı istem ve eğilimlerinin ortaya konulması ve ulaşılan bulgular yönünde koşullarla dengeli yaya kullanım modelleri geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Kaygısız (2010), ‘‘Kıyıların Doldurulmasının Hukuki Rejimi’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Türk Hukuku’nda kıyıların doldurulması ve kıyı ve kıyıya ilişkin kavramların hukuksal statüsü ele alınmıştır. Ülkemizde kıyıları üzerinde çeşitli kanunlarla yetkili kılınmış pek çok kamu kurumu bulunmaktadır. Kanunlar ile kıyıları üzerinde söz sahibi olan kurumların aynı konu üzerinde birden fazla karar alınması yetki konusunda karışıklığa neden olmaktadır. Uygulamada hangi problemlerle karşılaşıldığını vurgulamak açısından, yargı kararlarından yararlanılmış; yürürlükte bulunan mevzuat hükümleri ele alınarak eleştiriler ortaya koymak ve çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır.

Şenkaynak (2010), ‘‘Yaya B3lgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından 3nemi ve İstanbul’daki Bazı 3rneklerin İncelenmesi’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; bu araştırmada, İstanbul İli’nin Avrupa ve Anadolu yakalarından seçilen üç yaya b3lgesi üzerinde çalışılmıştır. Bu yaya b3lgelerinden, İstiklal Caddesi ve Ebüzziya - İstasyon Caddesi, İstanbul’un Avrupa yakasında, Bahariye Caddesi ise Anadolu yakasında yer almaktadır. Bu araştırmanın amaçları İstanbul’daki üç 3nemli yayalaştırılmış caddedeki planlama ve tasarımın ne 3lde başarılı olduğu, bu yaya b3lgelerinin kentsel planlama ile ilişkili olarak 3neminin vurgulanması, çevresine etkilerinin araştırılması, tercih edilme nedenleri, kullanım amaçları, kullanıcıların ihtiyaçlarına ne 3lde cevap verebildiği, bu yaya b3lgelerinin yaşamakta olduğu temel sorunlar ve planlamasından kaynaklanan genel eksikliklerin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Tülek (2010), ‘‘Bayındır Barajı 3rneğinde Kentsel Alanlar Ve Yakın evresinde Yer Alan Su Kıyılarının Ekolojik Planlama Ve Tasarım İlkeleri’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; kentsel alanlar ve yakın çevresinde yer alan su kıyılarının ekolojik açıdan değerlendirilmesi ve bozulan, yok olan bu alanlarda aslında .evreye ve canlılara sağladığı yararların ne kadar 3nemli olduğu belirtilerek, bu kapsamda ekolojik planlama ve tasarım ilkeleri belirlenmekte, bu ilkeler doğrultusunda ekosistemlerin doğal dengelerini bozmadan g3revini sürdürmesini sağlayacak çalışmaların neler olabileceğine y3nelik bilgi ve teknikler, Almanya’dan benzer bir alanın 3zellikleriyle karşılaştırılarak verilmesi ve 3neriler geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Cengiz (2011), ‘‘Bartın Hükümet Caddesi Yaya B3lgesi Tasarımının İrdelenmesi’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; Bartın tarihi kent kimliği açısından 3zel 3nem taşıyan Bartın ayı kent içi geçişi boyunca uzanan Kanlırmak Caddesi’ne bağlanan ve Bartın geleneksel sokak dokusu 3zelliklerini yansıtan Turna Sokak ve Kemal Samancıoğlu Sokak araştırma alanı olarak seçilerek, araştırma alanına ilişkin doğal yapı analizi, sosyo-kültürel yapı analizi, yapılı evre analizleri ve hizmet düzeyi analizi ile mekânsal analizler yapılmıştır. Bartın tarihi kent dokusunda 3zel 3neme sahip olan geleneksel sokak dokusu 3rneğinde yaya konfor düzeyi belirlenerek yaya 3ncelikli tasarım kriterleri doğrultusunda 3neriler geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Çalışkan (2011), ‘‘Kamu Yararı Bağlamında Kamusal mekânlarda Bir Yayalaştırma 3rneği: Emin3n Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi Ve evresi) Yayalaştırma Projesi’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; yaya alanlarının günümüzde sadece geçiş b3lgesi olarak kullanılmakta olduğu ve kentsel kamusal mekan 3zelliklerini taşımadığı ve ayrıca kamu yararı

özelliklerini göstermediği vurgulanmaktadır. İstanbul'un en önemli tarihi alanlarından olan Eminönü Hobyar Mahallesi'nde uygulanan yayalaştırma projesi kapsamında incelenen tez çalışmasında yapılan analizler sonucunda kamu yararının ön plana çıkarılması gerektiği, kamusal mekanların tasarlanma süreçlerinde tüm katılım araçlarını kullanma zorunluluğu ve alanı kullanan tüm kesimlere hitap etmesi gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Ortaya çıkan kararların kentsel tasarımın müdahale araçlarına etki edebildiği ölçüde kente ve topluma fayda sağlayabileceği ortaya koymak amaçlanmıştır.

Akyüz ve Zengin (2012), "Tarihi Alanların Yayalaştırılmasının Turist Memnuniyetine Etkileri: Sultanahmet Meydanı Örneği" başlıklı dergi çalışmasıyla; yaya ve yayalaştırma olgusundan bahsedilerek, yayalaştırmanın tarihsel gelişimi içerisinde değişik örneklerden söz edilecektir. Araştırma kısmında ise araştırma alanının tanımı yapılarak yapısal özellikleri incelenecek ve yayalaştırmanın bu alan için gerekliliği anlatılacaktır. Çalışmanın son aşamasında ise İstanbul'un merkezi konumundaki Sultanahmet Bölgesindeki yayalaştırma uygulamasının kullanıcı gruplarından ziyaretçiler üzerindeki memnuniyet düzeyinin araştırılması amaçlanmıştır.

İmren Güzel (2013), "Kıyı Alanlarında Başarılı Kamu Mekânlarının Oluşturulmasına Yönelik Tasarım İlkeleri: Ortaköy Örneği" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; 2000'lerde belirlenen sürdürülebilir kıyı gelişimi ilkeleri çerçevesinde, tüm dünyada yürütülen başarılı kıyı alanı projeleri; özellikle kentle kıyıyı bütünleştiren, kamu erişimine ve kamu mekanlarına öncelik veren projeler ortaya konuştur. Ortaköy kıyı alanında başarılı kamu mekanlarının geliştirilmesine yönelik tasarım kriterlerinin belirlenmesini, Türkiye'deki kıyı alanlarının planlanması ve kıyı alanlarında kamu mekanlarının tasarlanması ile ilgili yapılan sınırlı sayıda çalışmaya önemli katkılar sunulması amaçlanmıştır.

Uclar (2012), "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İstanbul Örneği" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Türkiye'nin bütünleşik kıyı alanları yönetimi konusundaki yetersiz durumu dünya ülkelerinden seçilen örneklerle karşılaştırmalı olarak gösterilmiş, Türkiye'nin en önemli kıyı kenti olan İstanbul'da kıyı planlamasının eksikliğinin yarattığı sorunların ortaya konması amaçlanmıştır.

Uydur (2012), "İzmir – Foça Arasında Kıyı Gelişimi Ve Kıyı Alanı Kullanımı" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Türkiye'nin önemli delta alanlarından biri olan Gediz Nehri deltasının kıyı alanının arazi kullanım şeklini arazi kabiliyet sınıfları ve ekolojik şartlara göre

belirlenmesi hedeflenerek önemli bir sulak ve tarımsal alan olan Gediz deltası ve yakın çevresinde arazi kullanımını belirlemek ve sürdürülebilir arazi kullanılmasında yönelik yaklaşımlarda bulunmak amaçlanmıştır.

Çay ve Aşılıoğlu (2014), ‘‘Ankara Kent İçi Yaya Bölgelerinde Yaya Tasarım Etkileşimi. Namık Kemal Üniversitesi’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; Ankara’nın önemli yaya bölgelerinde yürütülen bu araştırmanın amacı yayalaştırma çalışmalarını ve yaya bölgesi tasarımını şekillendiren yaya tasarım etkileşimini ortaya koymaktır. Bu Doğrultuda kentin popüler yaya bölgelerinde kullanıcı anketleri ve gözlemler yapılmış, görsel veriler toplanmıştır. Yaya bölgeleri arasında farklılıklar gözlenmekle birlikte genel olarak bu alanlardaki sınırlı araç trafiği, güvenlik, bitkilendirme, aydınlatma ve gölgeleme öne çıkan tasarım unsurlarıdır. Elde edilen sonuçlar mevcut yaya bölgelerinin tasarım özelliklerinin belirlenmesi ve geliştirilmesinde, yayalaştırılması Düşünülenlerde ise doğru tasarım kararlarının alınmasında yol gösterici olacaktır.

Erkal (2015), ‘‘Kıyı yönetimi açısından Türkiye’de yapılan kıyı jeomorfolojisi çalışmalarının değerlendirilmesi’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; ülkemizin geleceği açısından son derece önemli olan kıyılarımızın yönetiminde jeomorfolojinin yerini bir kez daha ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu bağlamda son yüzyıl içinde yapılmış kıyı jeomorfolojisi çalışmaları kronolojik bir sırada ele alınarak kıyı konusu kıyı çizgisi değişimleri, kıyı etken ve süreçleri, kıyı kullanım potansiyeli, insan-kıyı jeomorfolojisi etkileşimi, bilimsel ve uygulamalı sorunlar gibi açılardan değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Pehlivan (2015), ‘‘Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; yaya bölgelerinin tercih edilme nedenleri, kullanım biçimleri ve amaçları, kentlilerin ihtiyacını ne ölçüde karşıladıkları, kente katkıları ve yaya bölgelerinin planlama ve tasarımı ile kullanıcıların mekânsal davranışları arasındaki ilişki açıklanmaya çalışılması amaçlanmıştır.

Öncü Yıldız (2017), ‘‘20. Yüzyılda Ankara’nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler’’ başlıklı dergi çalışmasıyla; ele alınan ulaşım türlerinin kent içi ulaşım kompozisyonundaki ağırlıklarının dönemin kaynaklarına ve merkezi ve yerel yönetimlerin kararlarına göre değiştiği görülmüştür. Trolleybüs, taksi-dolmuş gibi bazı ulaşım türleri kentsel ulaşım sisteminden tamamen çıkmış, diğer yandan minibüs, taksi, özel halk otobüsü gibi ulaşım türleri de günün koşullarında en kolay çözüm olarak görülüp desteklenerek egemen hâle

gelmiştir. 1990'lı yıllarda hayata geçen raylı sistemler yüksek düzeyde yolcu taşıma kapasitesiyle trafikte rahatlama beklentisi yaratmış ancak rekabet eden küçük işleticilerin rollerinin aynı kalması, güzergâhlarında hizmete devam etmeleri ve aynı dönemde hayata geçen karayolu yatırımı odaklı çözümler motorlu taşıt kullanımını teşvik etmiş ve kent içi trafik düzeylerinin azalmasında beklenen olumlu etkiler sağlanması amaçlanmıştır.

Sönmez Uzun (2017), "Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden İşlevlendirilmesi Kapsamında İzmit Kıyı Alanına İlişkin Gelişme Stratejilerinin Değerlendirilmesi" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Türkiye'de kıyı alanlarında gerçekleştirilen planlama çalışmalarında kent içerisinde kalmış olan atıl durumdaki veya kentin değişen dinamiklerine ayak uyduramayarak çağın gerektirdiği dinamizmden uzak kalan, verimli ve etkin kullanım özelliğini kaybetmiş kıyı alanlarının yenilenmesine yönelik yenileme projelerinin tasarlanması ile ilgili yapılan sınırlı sayıda çalışmaya önemli katkılar sunması ve Türkiye'de kıyı alanları yenilenmesine yönelik yürütülen projelere örnek oluşturması amaçlanmaktadır.

Karahan ve Canatan, (2019), "Kış Kentleri için Yaya Bölgesi Planlama Yaklaşımları Ve Erzurum Kent Ölçeğinde Fırsatlar" başlıklı dergi yazısında; Bir kış kenti olan Erzurum için potansiyel yaya bölgesi olabilecek alanların belirlenmesi, kent dokusu içerisinde tek yaya odaklı alan olan Taş mağazaların planlama ve tasarım uygulamalarının ne ölçüde başarılı olduğunun saptanması amaçlanmıştır.

Ortaç (2019), "Kentsel Tasarım kapsamında yaya Bölgelerinin İncelenmesi: Malatya Kanal Boyu Caddesi Örneği" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; "yaya", "yayalaştırma", "yaya bölgesi" ve "kamusal alan" kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kent içindeki önemine değinilmiş, Dünya'da ve Türkiye'de başarılı olmuş yayalaştırma yaklaşımlarının tasarım, planlama, nedenleri ve sonuçları incelenmiş ve örnekler verilmiştir. Bu bağlamda kanal boyu caddesinde arazi çalışması yapılarak yaya bölgesi olarak potansiyeli değerlendirilmiş geçmişten bugüne alanın kullanım şekli ve fiziksel değişimi incelemiştir. Kanal boyu caddesi gözlem ve anket yöntemiyle kullanıcıların beklenti, istekleri ve sorunları eğilimleri tartışılmıştır. Tüm sonuçlar değerlendirilip Malatya için önemli olan kanal boyu caddesini ve çevresini kapsayan tasarım önerileri sunulması amaçlanmıştır.

Özkaynak ve Korkmaz (2019), "Yayalaştırılan Alanlardaki Sorunların Konya-Zafer Meydanı Örneği Üzerinden Değerlendirilmesi" başlıklı dergi çalışmada; Konya'da ilk yayalaştırılan alan olan ve diğer yaya alanlarının oluşturulmasında Konya ölçeğinde örnek

teşkil etmesi sebebiyle Zafer Meydanı yaya alanı örnek alan olarak seçilmiştir. 2005 yılında servis harici trafiğe kapatılarak yayaların kullanımına açılan Konya'nın merkezinde Zafer Meydanı'nda bulunan Kazım Karabekir Caddesi'nin yayalaştırma projesi sonucu geçirdiği değişim tespit edilmiştir. Çalışma alanının yayalaştırmadan önceki hali için arşivlerde yer alan fotoğraflardan yararlanılmıştır. Mevcut durumundaki sorunlar doğrudan inceleme ve gözlem yapılarak tespit edilmiş ve fotoğraflarla desteklenmiştir. Yoğun kullanılan yaya bölgesindeki sorunlara çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır.

Şentürk (2019), ‘‘Kıyı Alanları Planlaması Bağlamında Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimini Ve Planlaması: İzmit Körfezi (Kocaeli – Yalova) Bütünleşik kıyı Alanları Planı Örneği’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; Araştırma alanı olan İzmit Körfezi ve kıyıları; Marmara Bölgesinin doğusunda ve üçüncü büyük ili olan Kocaeli ilinin çevrelediği, çeşitli sanayi bölgelerinin, rekreasyon alanlarının, ulaşım ağlarının, sulak alan bölgelerinin, turizm, ticaret, orman, askeri ve yerleşim alanları gibi etkili işlevlerin nüfusun etkisiyle baskı altına aldığı bir noktadır. Sahadaki mevcut kıyı kullanım durumu ve kıyı alanına olan yoğun gelişme baskısı, sürdürülebilir bir kıyı alanı planlamasının olması gerektiğini göstermesi amaçlanmıştır.

Zabun (2019), ‘‘Yaya Bölgelerinin Kent Peyzajına Olan Katkılarının Görsel Ve İşlevsel Bakımdan İncelenmesi: Trabzon Bulvarı Örneği’’ başlıklı yüksek lisans tez çalışmasıyla; kentsel yaya bölgelerinin kent peyzajına olan katkıları, şehir trafiğine etkileri, yaya konforu ve çalışmaya konu olan Kahramanmaraş kenti Trabzon Bulvarının yaya trafiğine uygun hale getirilmesi görsel ve işlevsel bakımdan incelenmiştir. Kullanıcılarının Trabzon Bulvarına yönelik düşünceleri, beklenti ve istekleri, çalışma alanının tamamı için memnuniyetleri görsel ve işlevsellik çerçevesinde anket yöntemiyle belirlenmeye çalışılması ve elde edilen veriler ışığında öneriler getirilmesi amaçlanmıştır.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

3.1. Materyal

Bu çalışmanın ana materyalini, Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi Sahil Şeridi oluşturmaktadır. Tekirdağ ili, Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Denizi'nin hemen kuzeyinde, Marmara Bölgesinde yer almaktadır. Tekirdağ'ın il toprakları, doğuda İstanbul, kuzeyde Kırklareli, batıda Edirne ve Çanakkale, güneyde ise Marmara Denizi ile çevrelenmiştir. İl topraklarının tamamı Trakya'da yer alan Tekirdağ'ın güneyde Marmara Denizi'nde 133 km, kuzeyde ise Karadeniz'e 2.5 km olmak üzere toplam 135.5 km kıyısı bulunmaktadır. Tekirdağ'ın Marmara Denizi'ne kıyısı bulunan ilçeleri Süleymanpaşa, Marmara Ereğlisi ve Şarköy'dür

Çalışma Alanının Konumu

Tekirdağ ili Büyükşehir statüsüne sahip bir idari yapıdır. 11 ilçesi olup, merkez ilçe Süleymanpaşa'dır. Süleymanpaşa İlçesi, kentin ana omurgası olan D-100 karayolu üzerinde konumlanmıştır. Çalışma alanı, Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesinde, Karaevli Mahallesi'nden başlayarak Altınova Mahallesi'ne kadar devam eden, toplam 7 mahalleyi kapsayan 20 km uzunluğundaki sahil şerididir. Şekil 3.1'de Tekirdağ ilinin ve çalışma alanının konumu gösterilmektedir (Sarı ve Özşahin, 2016).



Şekil 3.1. Tekirdağ ilinin ve çalışma alanının konumu (Orijinal) (Google Haritalardan yararlanılarak hazırlanmıştır).

Nüfus

2020 yılı verilerine göre Tekirdağ il nüfusu 1.081.065'dir. Bu nüfusun, 552.587 erkeklerden ve 528.478 kadınlardan oluşmaktadır. Tekirdağ ilinin Süleymanpaşa ilçesi ise 203.617 nüfusa sahiptir. Bu nüfus, 102.559 erkek ve 101.058 kadından oluşmaktadır. Şekil 3.2'de yıllara göre Süleymanpaşa ilçe nüfusu gösterilmektedir (URL – 13).

Yıl	Süleymanpaşa Nüfusu	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu
2020	203.617	102.559	101.058
2019	204.001	104.520	99.481
2018	199.960	101.786	98.174
2017	196.031	99.633	96.398
2016	191.864	97.452	94.412
2015	187.727	95.829	91.898
2014	182.522	93.350	89.172
2013	179.239	91.534	87.705

Şekil 3.2. Yıllara göre Süleymanpaşa ilçe nüfusu (URL – 13).

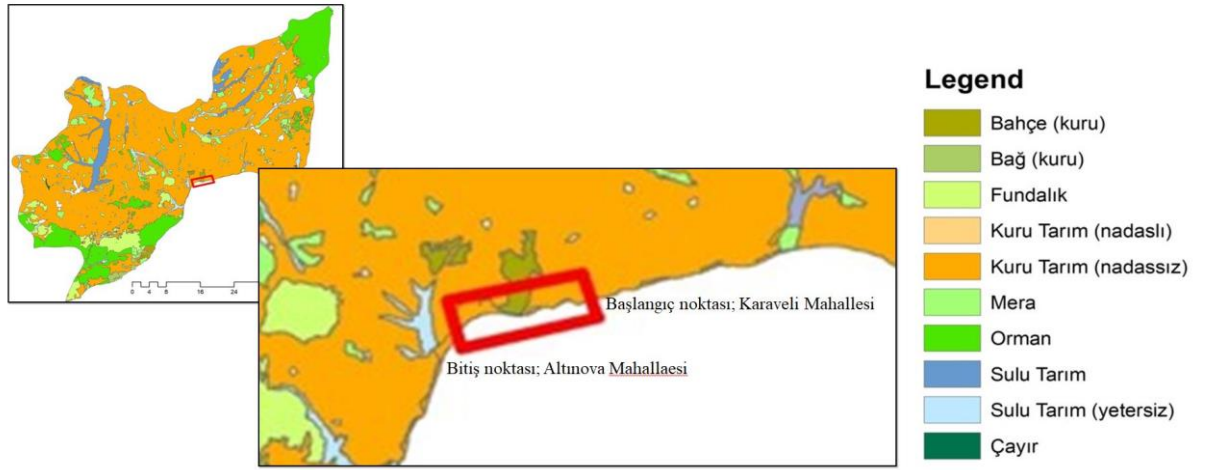
Toprak yapısı ve bitki örtüsü

Tekirdağ, ilinin batısında bulunan Ganos dağı'nın oluşturduğu Tekir Dağları'nın en yüksek tepesi 945 m'dir. İl Tekir Dağları hariç genelde düzlüktür. Kuzeyde ise ilin en önemli akarsuyu olan Ergene nehri bulunur. Ergene nehri alüvyonlu ovalarının verimliliğiyle il nüfusunun çok büyük bir kısmını çevresindeki yerleşim yerlerine toplamıştır. Tekirdağ'ın bitki örtüsü Marmara Denizi kıyısında makilik, dağlık alanlarda ormanlık, diğer yerlerde ise step özelliği göstermektedir (URL – 14).

Süleymanpaşa ilçesinin büyük kısmı bozkır görünümündedir. Marmara Denizi'ne bakan yamaçlarda makiler ve fundalıklar görülebilir. Kısmen karasal iklimin etkili olduğu iç kesimlerde kışın yapraklarını döken meşe türleri, gürgen, dişbudak, gümüşi ıhlamur, çınar ve karaağaca rastlanmaktadır (URL – 15).

Arazi kullanımı

Arazi kullanımı alan varlığı bakımından ele alındığında Tekirdağ il genelinde en geniş sahayı tarım alanları (%58,84) almaktadır. Tarım alanlarının büyüklüğü ilin ziraata uygun olduğunu ve tarım faaliyetlerinin çok fazla olduğunu göstermektedir. İşlenen tarım arazilerini (%96,49) ise hemen hemen tamamından tarla arazisi olarak yararlanılmaktadır. İlde arazi varlığının %19,49'una karşılık gelen alanların daha çok yerleşim alanı şeklinde değerlendirilmektedir. İlin dağlık kesimlerinde yayılış gösteren ormanlık alanlar ise arazi varlığından %16,51'lik bir alana sahiptir. Şekil 3.3'te 2020 yılına ait Tekirdağ arazi alan kullanım haritası ve çalışma alanı sınırı gösterilmektedir (Sarı ve Özşahin, 2016).



Şekil 3.3. 2020 yılına ait Tekirdağ arazi alan kullanım haritası ve çalışma alanı sınırı gösterilmiştir (Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi).

Ulaşım

Tekirdağ ulaşım bakımından ülkemizde bulunan birçok şehirden daha avantajlıdır. Ulaşım sektörüyle kalkınmanın arasında doğrudan bir ilişki olduğundan, ulaşım sektörünün gelişmesi için gereken çalışmalar özenle yapılmalıdır. Avrupa Transit Yolları ve İstanbul-Edirne-Avrupa demiryolu Tekirdağ il sınırları içerisindedir. Marmara Denizine kıyısı olması deniz ticaretinin yapılabilirliğini artırmaktadır. Ayrıca bir metropol şehri olan İstanbul'a sınır komşusu olması Tekirdağ'a çeşitli faydalar sağlamaktadır (URL – 16).

İstanbul ve Edirne illerine demiryolu ile bağlanan Tekirdağ'da demiryolu sanayileşme faaliyetlerinin daha fazla olduğu Muratlı, Çorlu, Çerkezköy vb. ilçelerden geçerek Merkez ilçe olan Süleymanpaşa Akport'ta bulunan limana bağlanmıştır (URL – 16).

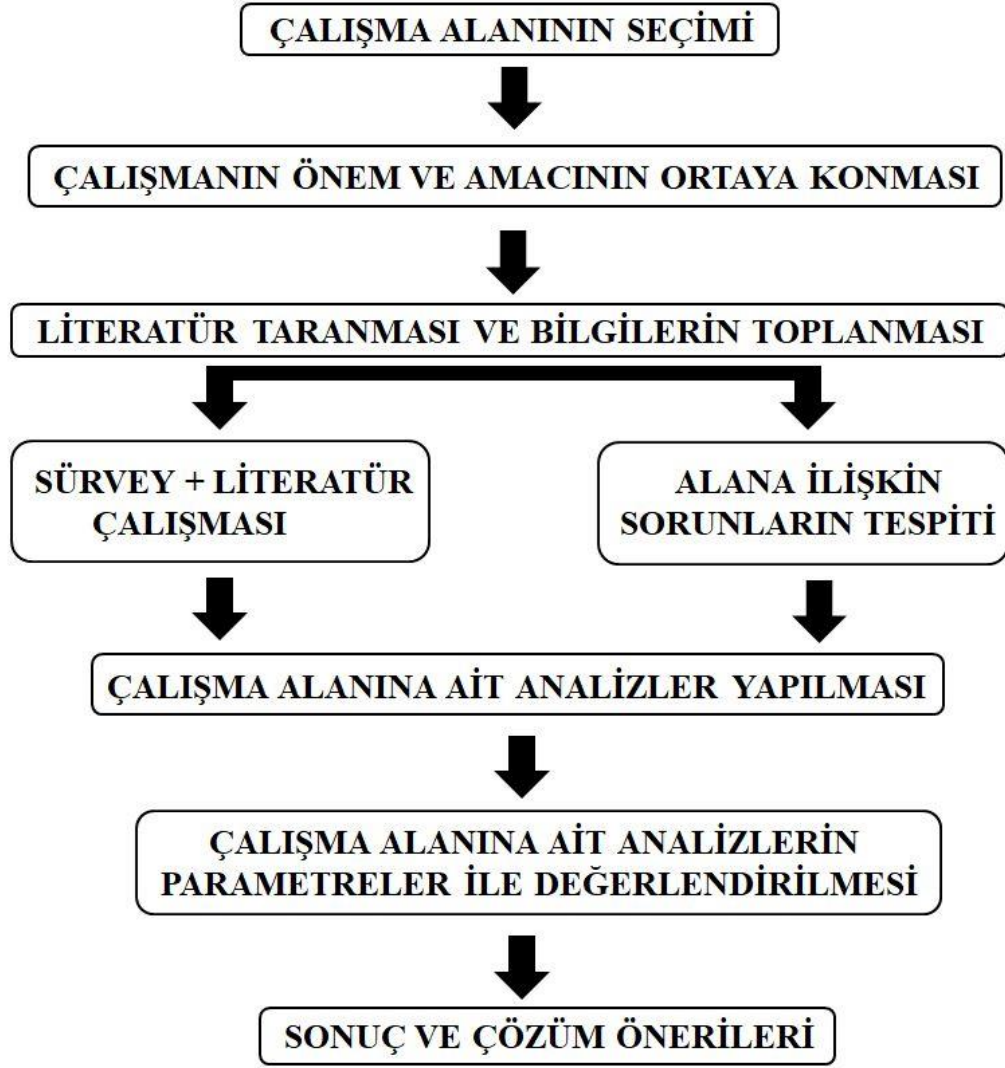
Çalışmanın diğer materyallerini; literatür taramaları, Süleymanpaşa Belediyesi imar planları, Google Earth uydu görüntüleri, paftalar, raporlar, fotoğraflar, sözlü görüşmeler vb. oluşturmaktadır

3.2. Yöntem

Çalışmada Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesi sahil şeridinde yer alan mahallelerden Karaevli Mahallesi ile Altınova Mahallesi arasında 7 mahallenin seçilme nedeni; ilçe halkının dört mevsim en yoğun kullanabileceği, nefes alabileceği tek yaya bölgesi olmasına karşın birtakım sorunlar nedeniyle yeterince değerlendirilememiş olmasıdır. Bu sorunların başında; sahil şeridinin uzun bir koridor şeklinde devam etmeyip, yaya ulaşımına imkan vermeyen, deniz rüzgarını kesen kıyı tipleri ya da kamu binaları, silolar gibi sahil şeridi dışında yer verilebilecek yapılarla ya da diğer yanlış alan kullanımlarıyla kesintiye uğraması gelmektedir. Diğer taraftan, sahil şeridinin odak noktasında görsel kirlilik oluşturan işlevsiz asfalt kaplı alanlar, güçlü bir mekân algısı oluşturamayan yetersiz bitki dokusu ve donatı elemanları gibi sağlıklı ve bütüncül bir yaya bölgesi oluşturulmasını engelleyen diğer sorunlardır.

Çalışmada sınırları belirlenen sahil şeridinin mevcut durumunu ortaya koymak amacıyla; gözlem, analiz ve değerlendirme yöntemi uygulanmıştır.

Çalışmada izlenen yöntem akış şeması oluşturularak Şekil 3.2'de genel hatlarıyla gösterilmiştir.



Şekil 3.4. Yöntem akış şeması (Orijinal).

Çalışma yöntemi beş aşamadan oluşmaktadır:

Birinci aşama

Araştırmaya ışık tutabilecek nitelikte araştırma, tez, yayın vb. çalışmalar taranmış, ilgili belediyelerle görüşmeler yapılmış, çalışma alanına ait rapor, harita, pafta, plan vb. toplanmıştır. Bu kapsamda; kentsel mekân, kamusal alan, yaya kavramı, yaya bölgesi kavramı, yaya bölgelerinin tipleri, tarihsel gelişimi, kente katkıları, kıyı şeridi planlama ve tasarım ilkeleri konularında literatür taraması yapılarak bilgi birikimi sağlanmış, tezin kavramsal çerçevesi çizilmeye çalışılmıştır. Ayrıca, Tekirdağ Sahil Şeridine ait doğal ve kültürel özellikler ile alanın geçmişten günümüze geçirdiği fiziksel değişime ilişkin veriler toplanarak derlenmiştir.

İkinci Aşama

İkinci aşama alan çalışmalarını kapsamaktadır. Öncelikle, çalışma alanı olan Tekirdağ Sahil Şeridinde Karaevli Mahallesi ile Altınova Mahallesi arasında kalan şerit 7 bölgeye ayrılarak, mevcut durum Sürvey çalışmalarıyla belirlenerek Sürvey Diyagramına işlenmiştir. Sürvey Diyagramında; sahil şeridinde yerinde yapılan gözlem ve inceleme çalışmaları sonucunda, doğal ve kültürel çevre ile etkileşim, mevcut alan kullanımları, şeridin yaya hareketlerine imkân sağlayıp sağlamadığı, bitkisel, yapısal elemanlar, donatı elemanları vb. işaretlenmiş, sorunlar tespit edilmiş, dron ile çok sayıda fotoğraf çekilerek arşiv oluşturulmuştur.

Üçüncü aşama

İkinci aşamada elde edilen alan etütleri ile birlikte çalışma alanına ait planlar, raporlar, literatür bilgileri vb. materyallerden yararlanarak tüm veriler analiz edilmiştir

Dördüncü aşama

Üçüncü aşamada analiz edilen veriler, literatür bilgileri ile birlikte görsel ve işlevsel yönden belirlenen parametrelere göre değerlendirilmiştir.

Araştırmada görsel ve işlevsel olarak gözlem yaparken dikkate alınan parametreler Pehlivan 2015, Çermikli 2009 ve Demir 2008'den yararlanılarak oluşturulmuş ve aşağıda belirtilmiştir:

- Mevcut alan kullanımı (Sahil şeridinin kullanım amaçları; yürüyüş, bisiklet yolu, dinlenme, ticaret, yapılaşma, sanayi, liman, plaj, yeşil alan, kamping, otopark, demiryolu, araç yolu vb.)
- Sahil şeridinin kullanıma bağlı mekân özelliği (açık, yarı açık, kapalı, üstü örtülü mekan vb.)
- Kullanım ve aktivitelerin uyumu (mekânsal uyum, zamansal uyum vb.)
- Sahil şeridinin hareket yoğunluğu (aktivitelerin gerçekleştirilme sıklığı, insanların alanda kalış süresi vb.)
- Donatı elemanlarının etkinlik alanlarının yeterlilikleri
- Bitkisel tasarımın ve yeşil alanların yeterliliği

- Engelli bireyler için alanın ve donatı elemanlarının kullanılabilirliği
- Alanın işlerliğinin sürdürülebilirliği (ulaşılabilirlik, otopark olanakları vb.)

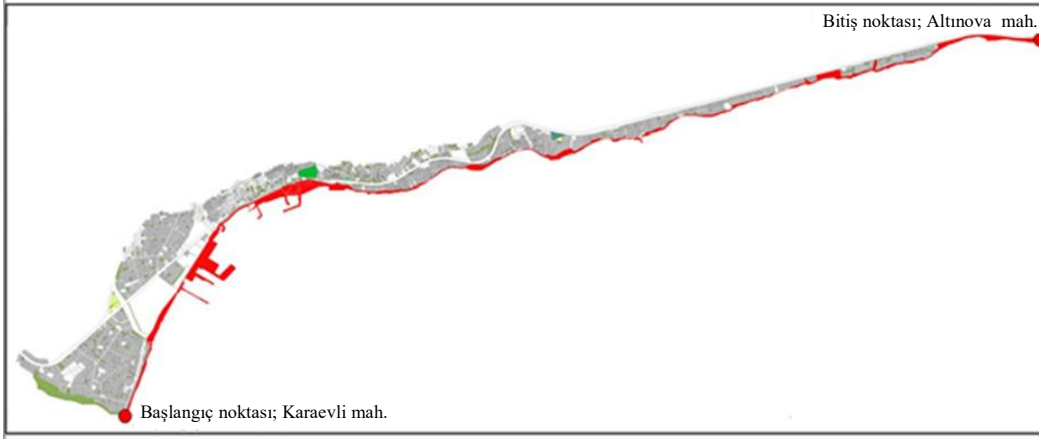
Beşinci aşama

Literatür taramaları ile alanda yapılan tüm gözlem, etüt ve analizler birlikte değerlendirilmiş; çalışma alanının tüm özellikleri ortaya konularak, sorunlar belirlenmiş ve sorunlara çözüm önerileri getirilmiştir



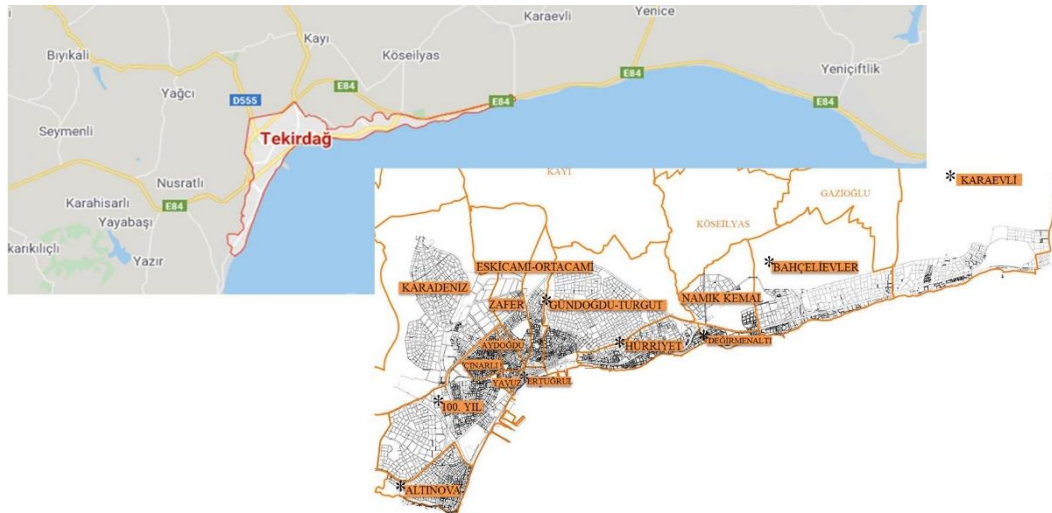
4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA

Çalışma alanı olarak; Tekirdağ İli Süleymanpaşa İlçesi sınırları içindeki Karaevli Mahallesi'nden itibaren Altınova Mahallesi'ne kadar devam eden, 20 km uzunluğundaki sahil şeridi seçilmiştir. Şekil 4.1'de Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi sahil şeridi çalışma alanı sınırları gösterilmektedir.



Şekil 4.1. Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesi sahil şeridi çalışma alanı sınırları

Araştırma, Süleymanpaşa ilçe sınırları içerisinde sahil şeridinde yer alan 7 mahallede yürütülmüştür. Şekil 4.2'de araştırmanın yürütüldüğü Tekirdağ İli Süleymanpaşa İlçesi sınırları içinde sahil şeridinde yer alan Altınova Mahallesi, 100. Yıl Mahallesi, Gündoğdu-Turgut Mahallesi, Hürriyet Mahallesi, Değirmenaltı Mahallesi, Bahçelievler Mahallesi, Karaevli Mahallesi gösterilmiştir.



Şekil 4.2. Araştırmanın yürütüldüğü Tekirdağ İli Süleymanpaşa İlçesi sahil şeridindeki mahalleler

4.1. Altınova Mahallesi Sahil Şeridi

Tekirdağ ilinin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa'ya bağlı Altınova Mahallesi sahil şeridi ilçenin merkez noktasına yaklaşık 3-4 km uzaklıktadır ve 13.194 kişilik bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun 6.554'ünü erkekler, 6.640'ını kadınlar oluşturmaktadır. Şekil 4.3'te Altınova Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları gösterilmektedir.



Şekil 4.3. Altınova Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları (Üstün Topal, 2020'den esinlenerek yapılmıştır).

Altınova Mahallesi sahil şeridi, araştırmanın yürütüldüğü toplam 20 km olan sahil şeridinin yaklaşık 1.5 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Şekil 4.4'te Altınova Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası ve bazı alan kullanımları verilmiştir. Şekil 4.4'te 1 nolu fotoğrafta, kıyı tipinin "alçak-basık kıyı" olduğu görülmektedir.



Şekil 4.4. Altınova Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası

Altınova Mahallesi sahil şeridinde deniz kıyı çizgisinden itibaren kara parçası yönünde maksimum 50-60 metre genişliğinde bir alan mevcuttur. Bu durum, Turoğlu (2009)'nun, Sahil Şeridine ilişkin; “Kıyı ve kenar çizgisinden itibaren yatay olarak kara parçası yönünde minimum 100 metrelik alandır” tanımı ile çelişmektedir.

Altınova Mahallesi sahil şeridinde bazı yeni tasarım uygulamalarına başlandığı görülmüştür. Bu uygulamaların içinde; dinlenme alanı, yeşil alan, yürüme alanı, bisiklet yolu, organik pazar, yeme-içme alanları, mini amfi, spor alanları, çocuk oyun alanları, iskele gibi mekân kullanımları bulunmakta, bir kısım alan da plaj olarak kullanılmaktadır. Rekreasyon amaçlı kullanımlar nedeniyle kıyı alanı farklı yıllarda doldurularak kıyı sınırı değişime uğramıştır. Sahil şeridindeki bu alan kullanımları, yine Turoğlu (2009) tarafından belirtilen; sahil şeridindeki ilk 50 metrelik alan kullanımlarına uygundur. Şekil 4.5'te Altınova Mahallesi sahil şeridindeki sahil ve kumsal, Şekil 4.6'da Altınova Mahallesi sahil şeridinde yapımına başlanan tasarım örneği verilmiştir.



Şekil 4.5. Altınova Mahallesi sahil şeridinde sahil ve kumsal

Sahil şeridinin kullanımına bağlı olarak ortaya çıkan mekânlar açık, yarı açık ve üstü örtülü mekânlardır.

Sahil şeridi, sonbahar-kış aylarında fiziksel hava şartları nedeniyle kapalı mekân bulunmamasından dolayı daha az kullanılmaktadır. Açık havada vakit geçiren yaya sayısı oldukça azdır. Kış aylarında alan daha çok geçiş alanı ve yürüyüş gibi aktiviteler için kullanılırken ilkbahar-yaz aylarında kış aylarına oranla daha çok tercih edilmektedir. İlkbahar yaz aylarında insanlar gün içinde bu alanda dinlenerek, yürüyüş yaparak, bisiklet kullanarak,

alandaki yer yer oluşturulmuş spor aletleri ve çocuk oyun alanlarını kullanarak ve kumsalda, plajda vakit geçirerek değerlendirdikleri gözlemlenmiştir. Bu sebeple alanda kullanım ve aktivite uyumunun mevsimlere göre değişiklik gösterdiği gözlemlenmiştir. Şekil 4.7’de Altınova Mahallesi sahil şeridi kumsal alanın kullanım örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.6. Altınova Mahallesi sahil şeridinde yapımına başlanan tasarım örneği



Şekil 4.7. Altınova Mahallesi sahil şeridi kumsal alan kullanım örneği

Yürüyüş, buluşma, dinlenme etkinlikleri sabah erken saatlerde ve iş çıkış saatleri olan akşamüstü saatlerinde yoğunlaşmaktadır. Yürüme aktivitesi yapan insanların alanda kalış süresi ortalama 2-3 saat iken diğer aktiviteleri yapan kullanıcıların alanda kalış süresi değişiklik göstermektedir. Sonbahar-kış aylarında çok olmamakla birlikte ilkbahar-yaz aylarında günün her saatinde alan aktif olarak kullanılmakta özellikle sabah deniz ve kumsal alanı, iş çıkış saati olan akşamüstleri daha çok çocuklu ailelerin tercih ettiği çocuk oyun alanları ve spor alanları, akşam ise yeşil alanlar ve kafelerde zaman geçirildiği gözlemlenmiştir. Hem deniz ve kumsal

alan hem farklı rekreasyon alanlarının bulunması kullanım yoğunluğunu ve aktivite çeşitliliğini arttırmaktadır. Bu durum, Özdemir Işık ve Demirel (2014)'de verilen; "Doğal peyzaj içerisinde yer alan kıyı alanları, sosyal ve kültürel etkileşimin sağlanması için birçok doğal olanak sunar" ifadesini doğrulamaktadır. Şekil 4.8'de Altınova Mahallesi sahil şeridi çocuk oyun alanı örneği, Şekil 4.9'da Altınova Mahallesi sahil şeridi spor alanları örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.8. Altınova Mahallesi sahil şeridi çocuk oyun alanı örneği



Şekil 4.9. Altınova Mahallesi sahil şeridi spor alanları örneği

Çalışma alanı yayalar tarafından genellikle yürüme, yeme-içme, dinlenme, plajda yürüme ya da geçiş alanı gibi etkinlikler için kullanılmaktadır. Etkinlik alanları özellikle yaz aylarında yoğun kullanılan bu alan için yeterli çeşitlilik ve sayıdadır. Şekil 4.10'da Altınova Mahallesi sahil şeridi iskele ve plaj kullanım örneği verilmiştir.



Şekil 4.10. Altınova Mahallesi sahil şeridi iskele ve plaj kullanım örneği

Araştırma alanındaki kent mobilyaları ya da donatı elemanları değerlendirildiğinde aydınlatma elemanlarının, çöp kutularının yeterli sayıda ve çevresi ile uyumlu olduğu gözlemlenmiştir. Fakat oturma elemanları yok denecek kadar azdır. Bu durum, Birişçi Yıldırım ve ark., (2002) tarafından bildirilen; “Yaya alanlarında yeterli miktarda ve nitelikte oturma mekânları bulunmalıdır” bilgisi ile çelişmektedir. Bunlar dışında alana görsel ve işlevsel katkı sağlayacak kent mobilyası bulunmamaktadır. Şekil 4.11’de Altınova Mahallesi sahil şeridi donatı elemanları örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.11. Altınova Mahallesi sahil şeridi donatı elemanları örneği

Alanda yürüme yolunun ana caddeye yakın kısımlarına yer yer orta büyüklükte yeşil alanlar bırakılmıştır ve alan için yeterli düzeydedir. Alanda yapılan bitkisel tasarım da

genellikle farklı ölçü, biçim renk ve dokuda çalılar kullanılmıştır. Tasarımı çeşitlendirmek ve yer yer gölge oluşturmak adına geniş yapraklı ağaçlar kullanılmıştır. Buna ek olarak sahil şeridi tasarımını destekleyici bitkilendirme yapılmış ve ara ara renkli mevsimlik çiçekler kullanılmıştır. Altınova mahallesi sahil şeridinde kullanılan bitkiler; *Eonymus japonicum*, (Altuni taflan), *Washington robust* (Palmiye), *Hedera helix* Orman sarmaşığı, *Platyclus orientalis* (Doğu mazısı)'tir. Bu durum, Birişçi Yıldırım ve ark., (2002)'da verilen: "Seçilen bitkiler ayrılacak alanlara uygun ölçü, biçim, renk ve dokuda olmalıdır. Ayrıca tasarıma ve alanın iklimine uygun doğru bitkilendirme de yapılmalıdır" bilgisini doğrulamaktadır. Şekil 4.12. Altınova Mahallesi sahil şeridi bitkisel tasarım örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.12. Altınova Mahallesi sahil şeridi bitkisel tasarım örneği

Alanda engelli bireyler için bir alan veya yol ayrılmamıştır. Kent mobilyaları alanda bulunan çöp kutuları dışında oturma elemanları gibi diğer kent mobilyaları engelli bireylerin kullanıma uygun değildir.

Alanın bu bölgesine kullanıcılar tarafından ulaşım zorluğu yaşanmamaktadır. Mahalle kullanıcıları için yaya olarak, kent merkezi ve çevresindeki mahallelerden ise toplu taşıma araçları veya özel taşıt ile ulaşım rahatlıkla sağlanabilmektedir. Alanda mevcut bir otopark alanı bulunmamaktadır. Otopark ihtiyacı kaldırım ve yol kenarlarına park edilerek sağlanmaktadır.

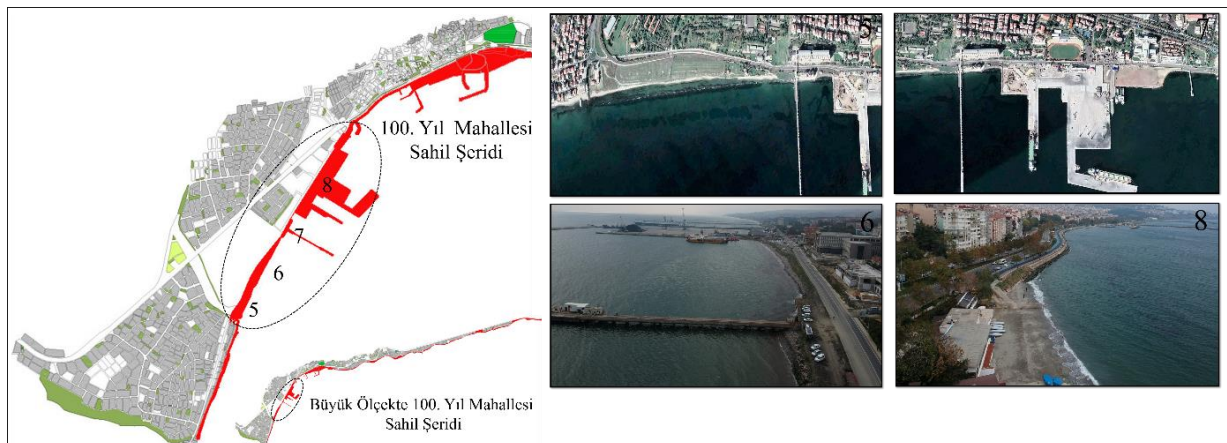
4.2. 100. Yıl Mahallesi Sahil Şeridi

Tekirdağ ilinin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa'ya bağlı 100. Yıl Mahallesi sahil kıyı şeridi alanında merkezi konumdadır ve 34.113 kişilik bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun 6.910'unu erkekler, 17.203'ünü kadınlar oluşturmaktadır. Şekil 4.13'te 100. Yıl Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları gösterilmektedir.



Şekil 4.13. 100. Yıl Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları (Üstün Topal, 2020'dan esinlenerek yapılmıştır).

100. Yıl Mahallesinde bulunan sahil şeridi, araştırmanın yürütüldüğü toplam 20 km olan sahil şeridinin yaklaşık 3 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Şekil 4.14'te 100. Yıl Mahallesi mevcut durum paftası ve sahil şeridi alan kullanımları görülmektedir.



Şekil 4.14. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası

100. Yıl Mahallesi sahil şeridi alçak-basık kıyı özelliğine sahip olup, mekân kullanımları daha çok, liman, iskele, sanayi alanlarıdır ve alanın bir kısmında demiryolu

bulunmaktadır. Bu durum, Ayan 2019)'da verilen; Kıyı alanlarının kamu yararına kullanımı için iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, vb. altyapı, yapı ve tesislerin yapılabileceğine ilişkin kısmen doğrulamaktadır. Ancak, sahil şeridinde, karaya doğru ilk 100 metrelik alanda tesis edilmiş olan çok yüksek ve geniş bir duvar etkisi oluşturan TMO'ne ait silolar yanlış alan kullanımına en çarpıcı örneklerden biridir. Denizden esen rüzgârların içeri girişini, dolayısıyla hava sirkülasyonunu engelleyen bu yüksek yapılar fiziksel ve görsel açıdan olumsuz etki yaparak, mahalle sakinlerinin denizden ve sahil şeridinden yararlanmasını da engellemektedir. Şekil 4.15'te 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde yer alan demiryolu, Şekil 4.16'da 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi liman alanı verilmiştir.



Şekil 4.15. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde yer alan demiryolu



Şekil 4.16. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi liman alanı

Sahil şeridinin kullanımına bağlı mekânlar açık mekân durumdadır.

34 binden fazla nüfusu barındıran, Tekirdağ'ın merkezine yakın konumda olan ve ortalama 3 km uzunluğundaki bu sahil şeridi, kesintisiz bir yaya yolu bulunmaması, rekreasyon alanlarına yer verilmemiş olması, kullanım çeşitliliğinin az olması ve yanlış alan kullanımları nedeniyle yaya kullanımını için uygun bir sahil şeridi değildir. Mevcut kullanımlar ile aktivite uyumunun da yeterli düzeyde olmadığı gözlemlenmiştir Alanda bulunan liman ve iskele alanın yaz aylarında daha çok ticari amaçlı kullanılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle yaz ve kış aylarında da açık havada vakit geçiren yaya sayısı oldukça azdır. Şekil 4.17'de 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi boyunca uzanan kayalık gösterilmektedir.



Şekil 4.17. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridi boyunca uzanan kayalık örneği

Çalışma alanının bu kısmı büyük ölçüde geçiş alanı olarak kullanılmaktadır. Alanda bulunan liman nedeniyle, kış aylarında yok denecek kadar az olsa da, yaz aylarında yerli ve yabancı turistler, gemi saatlerini beklerken gün içerisinde sabah saatlerinden akşam saatlerine kadar alanda yoğunluk oluşturmaktadır. Fakat genel olarak kullanım çeşitliliğinin az olması ve mevcut kullanımların yayalara hitap etmemesi nedeni ile alan yoğun bir kullanıma sahip değildir ve alanda kalış süresi oldukça azdır. Şekil 4.18'de 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde geçiş bölgesi olarak kullanılan alan verilmiştir.

Çalışma alanında kent mobilyaları bulunmadığından ve yayalar için özel bir kullanım alanı olmadığından yayalar tarafından gerekli yeterlilikleri karşılamamaktadır.

Alanın bazı bölgelerinde, bakımsız ve kalitesiz sert zeminler arasından çıkan yabancı otlar olumsuz bir görüntü oluşturmaktadır. Alanda, daha önce askeriye tarafından kullanılan, ancak günümüzde herhangi bir işleve sahip olmayan, etrafı tellerle çevrili bir yeşil alan bulunmaktadır.



Şekil 4.18. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde geçiş bölgesi olarak kullanılan alan

Alanın bu bölgesi, ilçe merkezine yakın konumunda olduğundan kullanıcılar tarafından ulaşım zorluğu yaşanmamaktadır. Kent merkezi ve çevresinden yaya olarak, toplu ulaşım araçları veya özel taşıt ile ulaşım rahatlıkla sağlanabilmektedir. Alanda mevcut bir otopark alanı bulunmamaktadır. Otopark ihtiyacı kaldırım ve yol kenarlarına park edilerek sağlanmaktadır. Bu durum limanı kullanacak kullanıcılar ve alandan geçecek yolcular için büyük ölçüde trafik sorunu yarattığı gözlemlenmiştir. Şekil 4.19’da 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde yol kenarına park eden araçlar görülmektedir.



Şekil 4.19. 100. Yıl Mahallesi sahil şeridinde yol kenarına park eden araçlar

4.3. Gündoğdu - Turgut Mahallesi Sahil Şeridi

Tekirdağ ilinin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa’ya bağlı Gündoğdu - Turgut Mahallesi sahil şeridi alanında merkezi konumdadır ve 20.680 kişilik bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun

10.390'ını erkekler, 10.290'ını kadınlar oluşturmaktadır. Şekil 4.20'de Gündoğdu – Turgut Mahallesi uygu görüntüsü ve sınırları gösterilmektedir.



Şekil 4.20. Gündoğdu – Turgut Mahallesi uygu görüntüsü ve sınırları (Üstün Topal, 2020'den esinlenerek yapılmıştır).

Gündoğdu - Turgut Mahallesi'nde bulunan sahil şeridi, araştırmanın yürütüldüğü toplam 20 km olan sahil şeridinin yaklaşık 3 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Şekil 4.21'de Gündoğdu - Turgut Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası ve alan kullanımları verilmiştir.



Şekil 4.21. Gündoğdu - Turgut Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası

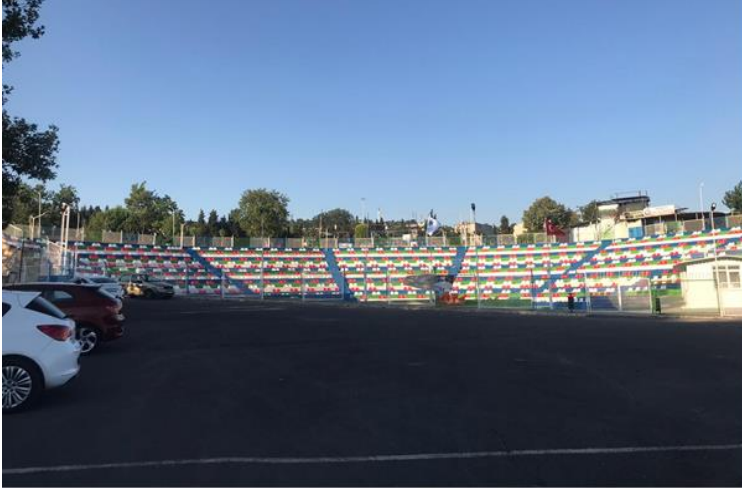
Gündoğdu-Turgut Mahallesi sahil şeridi alçak-basık kıyı özelliği göstermektedir. Sahil şeridinde, yürüme yolu, koşu yolu, bisiklet yolu, dinlenme alanları, spor alanları, yeşil alanlar,

yeme-içme alanları, çocuk oyun alanları, lunapark, amfi, yat limanı, seyir tepesi, kumsal, kaykay pisti, iskele, balıkçı barınakları, bisiklet park alanı ve otopark gibi alan kullanımları bulunmaktadır. Rekreasyon amaçlı kullanımlar nedeniyle kıyı alanı farklı yıllarda doldurularak kıyı sınırı değişime uğramıştır. Oluşturulan bu alanlar ilk 50 metrede sadece açık alanlar ve açık havada yapılabilecek aktiviteleri kapsarken, sonraki 50 metrede ise yapı içeren mekânlar, otoparklar gibi kullanımlar yer almaktadır. Bu kullanımların, Turoğlu (2009) tarafından Kıyı Kanunu'nun 8. Maddesine göre hazırlanan yönetmeliğe atıf yaparak açıkladığı; Sahil şeridinin kara yönünde yatay olarak birinci ve ikinci 50 metresinde yer alacak alt yapı, yapı, tesis ve diğer tüm kullanımlar ile ilgili hususlara uygun kullanımlar olduğu anlaşılmaktadır

Şekil 5.22'de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi kumsal ve seyir tepesi, Şekil 4.23'de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi amfityatro ve gösteri alanı, Şekil 4.24'te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridinde çocuk oyun alanından bir örnek, Şekil 4.25'te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi kaykay pisti alanı, Şekil 4.26'da Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüyüş, koşu yolu örneği, Şekil 4.27'de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet park alanı gösterilmektedir.



Şekil 4.22. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi kumsal ve seyir tepesi



Şekil 4.23. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridinde amfityatro ve gösteri alanı



Şekil 4.24. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridinde çocuk oyun alanına bir örnek



Şekil 4.25. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi kaykay pisti alanı



Şekil 4.26. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüyüş, koşu yolu örneği



Şekil 4.27. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet park alanı

Sahil şeridinin kullanımına bağlı mekânlar açık, yarı açık, üstü örtülü ve kapalı mekân özelliği göstermektedir. Şekil 4.28’de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi üstü örtülü mekân örneği gösterilmektedir.

Çalışma alanının bu kısmı, Tekirdağ Süleymanpaşa ilçesi sahil şeridi için içerisinde birçok farklı çeşitte ve her yaşa cinsiyete hitap eden aktivite alanlarının bulunduğu alanlardır. Alan her mevsime, günün her saatine hitap edebilen aktivite ve kullanımlar bulundurmaktadır. Alan barındırdığı ve kullanıcıların katılım sağlayabileceği birçok aktiviteyi kapsarken aynı zamanda kentliler için bir buluşma noktası ve nefes alma mekânları olarak da kullanılmaktadır. Bundan dolayı alan yıl boyunca bir uyum içerisinde. Bu durum Zabun (2019) tarafından bildirildiği gibi; “İnsanlar yaya alanlarında birbirleriyle ve kent ile iletişim kurarken, bu alanlarda yer alan çeşitli sosyal ve kültürel rekreasyonel aktivitelere dâhil olurlar, günlük telaşın

içinde nefes alabilme imkânı bulurlar” şeklindeki görüşü doğrulamaktadır. Şekil 4.29’da Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet, yürüyüş ve koşu yolu kullanım örneği gösterilmektedir



Şekil 4.28. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi üstü örtülü mekan örneği



Şekil 4.29. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet, yürüyüş ve koşu yolu kullanım örneği

Alan çevresi iş, ev vb. yerlere yakınlığı sebebiyle ilçede en çok tercih edilen ve en çok vakit geçirilen alan konumundadır. Özellikle yaz aylarında çok sayıda yerli ve yabancı turist de alanı yoğun olarak kullanmaktadır. Dört mevsim de yoğun olarak kullanılan bu alan da sabah erken saatlerde ağırlıklı olarak yürüme ve koşma aktivitesi tercih edilmektedir. Alan en yoğun kullanıcı sayısına ilkbahar-yaz aylarında ulaşmaktadır. Kullanıcıların alanı en çok yaz mevsiminde hafta sonları tercih ettikleri gözlenmiştir. Kullanıcıların alanda kalış sürelerine ve aktivitelerin gerçekleştirilme sıklığına bakıldığında özellikle ilkbahar ve yaz mevsimlerinde; hafta içlerinde sabah erken saatlerde ve iş çıkış saati olan akşamüstleri gün içinde bu alanda

dinlenerek ve yürüyüş yaparak değerlendirdikleri gözlemlenmiştir. Akşamüstleri ve akşam saatlerinde yeme-içme alanları, bisiklet kullanımı, dinlenme, çocuk oyun alanları, spor alanları ve lunapark alanı yoğun olarak tercih edilmektedir. Hafta sonları ise öğleden sonra başlayıp akşam geç saatlere kadar yürüme, koşma, bisiklet kullanma, dinlenme, buluşma, balık tutma, yeme-içme, eğlence alanlarında vakit geçirme vb. gibi alandaki tüm rekreasyonel faaliyetler yoğun olarak kullanılmaktadır. Kış mevsiminde ise fiziksel hava şartlarından dolayı açık havada yapılabilecek aktivitelerin azlığından dolayı kapalı mekânlar tercih edilmektedir. Kapalı mekânlarda yapılan aktiviteler dışında alan 1-2 saatliğine yürüme, bisiklet sürme gibi aktiviteler için kullanıldığı gözlemlenmiştir. Alanda yaz ve kış mevsimlerinde kullanıcı yoğunlukları ve tercihlerinde bir takım farklılıklar görülmektedir. Alanı yaz mevsiminde ziyaret eden kullanıcıların daha yüksek oranda rekreasyonel aktivitede bulunduğu görülürken, kış mevsiminde ise çoğunlukla kısa süreli fiziksel aktiviteler gerçekleştirilmektedir. Fakat yine de bu alan şehrin farklı amaçlarla her mevsim en hareketli, en yoğun kullanılan sahil şeridi niteliğindedir. Bu durum, Özdemir Işık ve Demirel (2014) tarafından bildirilen; “Kıyı alanları fonksiyonel açıdan sosyal ve kültürel faaliyetler ile eğlence, ticaret, hizmet ve diğer çeşitli aktivite alanlarını barındırdıkları takdirde dinamik bir kent parçası haline gelir” şeklindeki görüşü doğrulamaktadır. Şekil 4.30’da Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi çocuk oyun alanı ve kullanımı, Şekil 4.31’de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüyüş/ koşu yolu ve kullanımı, Şekil 4.32’de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi serbest etkinlik alanları ve kullanımı gösterilmektedir.



Şekil 4.30. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi çocuk oyun alanı ve kullanımı



Şekil 4.31. Gündoğdu mahallesi sahil şeridi yürüyüş, koşu yolu ve kullanımı



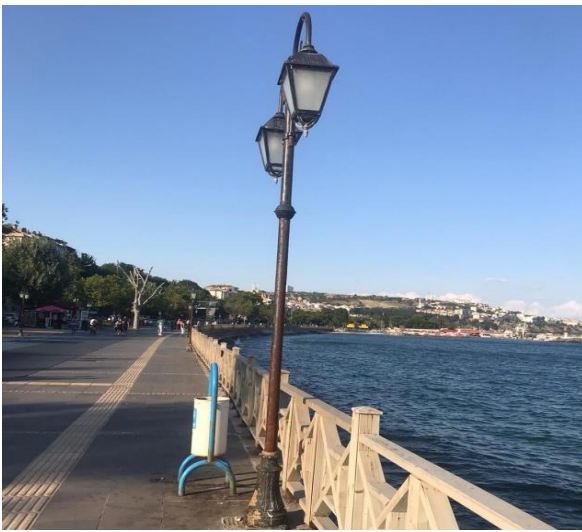
Şekil 4.32. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi serbest etkinlik alanları ve kullanımı

Çalışma alanı yayalar tarafından genellikle yeme-içme, dinlenme, fiziksel aktiviteler, sporlar, kişisel hobiler, eğlence alanları ve geçiş alanı gibi etkinlikler için kullanılmaktadır. Etkinlik alanları 4 mevsim de yoğun kullanılmaktadır. Alanda günün her saatine, her yaşa hitap edecek rekreasyon ve aktivite alanları yeterli çeşitlilik ve sayıdadır. Çalışma alanındaki kent mobilyaları değerlendirildiğinde alanda yoğun olarak ve belli bir mesafeyle konulmuş aydınlatma elemanları, çöp kutuları, üstü açık, kapalı, yarı kapalı oturma birimleri, çardaklar bulunmaktadır. Görsel olarak birbiri ile uyumlu olmayan bu donatı elemanları sayılarının çokluğu ile ilçedeki en yoğun kullanımı bulunan alan için yeterli sayıda olmasına rağmen bazı alanlarda yetersiz bazı alanlarda ise gereksiz kullanım olduğu gözlemlenmiştir. Çöp kutusu, aydınlatma elemanı gibi donatı elemanlarının alanda ihtiyacı karşılayabilecek şekilde, çalışma alanının uygun yerlerinde kullanımı amaçlanmış olsa da kullanılan materyalin kalitesinin de

önemi büyüktür. Kullanılan kent mobilyalarının materyalleri ve yer döşemeleri yer yer iklime dayanıksız, seçilen yapısal malzemelerde birlik ve bütünlük sağlamamaktadır. Bunlar dışında alana görsel ve işlevsel katkı sağlayacak farklı kent mobilyaları bulunmamaktadır. Bu durum, Birişçi Yıldırım ve ark., (2002) tarafından verilen; “Yerlerin döşenmesinde kullanılacak olan malzemeler iyi ve yeterli kalitede olmalı ve sağlıklı şekilde uygulanmalıdır” görüşü ile çelişmektedir. Şekil 4.33’te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet yolu kenarı boyunca yerleştirilmiş kentsel donatılar, Şekil 4.34’te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüme yolu kenarı boyunca yerleştirilmiş kentsel donatılar, Şekil 4.35’te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi ara yollarındaki kentsel donatılar verilmiştir.



Şekil 4.33. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet yolu kenarı boyunca yerleştirilmiş kentsel donatılar



Şekil 4.34. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yürüme yolu kenarı boyunca yerleştirilmiş kentsel donatılar



Şekil 4.35. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi ara yollarındaki kentsel donatılar

Çalışma alanının mevcut yeşil alan durumu ele alındığında; araştırma alanında, daha çok görsel etki yapan yeşil alanlara yer verilmiş ve birçok farklı renk, biçim, doku ve ölçüde bitkilendirme yapılmıştır. Yaprak dökmeyen herdem yeşil ağaçlar, yaprak döken geniş yapraklı ağaçlar, farklı ağaç-ağaçcık, çalı ve çiçek gruplarına rastlanmaktadır. Alanda en fonksiyonel bitki kullanımı, yürüyüş yolunda kısa mesafeli kullanılmış olan, gölge etkisi yaratan alle ağaçlandırmasıdır. Alle ağaçlandırmasının yürüyüş yolu boyunca artırılması, özellikle yaz aylarında kullanıcı konforu bakımından önemlidir. Yeşil alan olarak ayrılan alanlarda renkli mevsimlik çiçekler, farklı çalılar kullanılmıştır. Tasarımı zenginleştirmek amacıyla yeşil alanlarda yer yer farklı kotlar oluşturularak tasarımlar yapılmış ve heykeller kullanılmıştır. Tasarımı destekleyici ve girişlerde yönlendirici bitkisel tasarımlar yapılmıştır. Alanda kıyı bandı tasarımını destekleyecek bitkiler yer yer olmakla birlikte bazı yerlerde daha oldukça zayıftır. Kuşbakışı bakıldığında anlaşılan görsel tasarım, alanın içinde dolaşırken tam olarak hissedilmemektedir. Yoğun bitkisel alanlar, gölge yapıcı ağaçlar olmakla birlikte geniş yeşil alanlar, manzarayı engelsiz izleyebileceğimiz şekilde boşluklar ile dengelenmiştir. Bazı yapısal elemanlar bitkilerle desteklenmiştir (Pergolalar, kamelyalar vb.) bazıları ise tek başına kullanılmıştır. Alanda bitkisel elemanlar çeşitlilik yönünden ideal sayıdadır. Alan için yeterli büyüklükte yeşil alan varlığı olmasına rağmen bu yeşil alanlarda ve sert zeminlerdeki bitkisel tasarımın alanda yer yer görsel, işlevsel olarak yeterliyken bazı kısımlarda görsel olarak uyumlu ve yeterli olmadığı gözlenmektedir. Gündoğdu Turgut Mahallesi sahil şeridinde kullanılan bitkiler; *Platanus orientalis* (Çınar), *Eeonymus japonicum* (Altuni taflan), *Cupressocyparis leylandii* (Leylandi), *Washington robusta* (Palmiye), *Pinus brutia* (Kızılçam),

Cedrus deodara (Himalaya sediri), *Platanus orientalis* (Doğu çınarı), *Ligustrum vulgare* (Kurtbağrı), *Tilia Cordata* (Ihlamur), *Rosoideae sp.* (Gül), *Pinus brutia* (Kızılcım), *Buxus sempervirens* (Şimşir), *Begonia Semperflorens* (Begonya), *Tagetes erecta* (Kadife çiçeği), *Robinia pseudoacacia L.* (Yalancı akasya), *Euonymus Microphyllus Aurea* (Altuni Çıtır Taflan), *Lagerstromia indica* (Oya ağacı), *Thuja Orientalis 'Aurea'* (Altuni Mazı), *Viburnum Lucidum* (Parlak yapraklı kartopu), *Aesculus Hippocastanum* (At kestanesi), *Viola tricolor* (Hercai menekşe)'dir. Şekil 4.36'da Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi girişte yönlendirici bitkisel tasarım örneği, Şekil 4.37'de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet yolunun çalılarla desteklendiği bitkisel tasarım örneği, Şekil 4.38'de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yapısal tasarımı destekleyici bitkisel tasarım örneği, Şekil 4.39'da Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi mevsimlik çiçekler ile bitkisel tasarım örneği, Şekil 4.40'ta Gündoğdu Mahallesi sahil şeridinde bulunan Barış ve Özgürlük Parkı ağaçlandırma örneği, Şekil 4.41'de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi serbest etkinlik alanı olarak bırakılmış büyük ölçekli yeşil alan örneği, Şekil 4.42'de Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yeşil alanları hareketlendirmek için kullanılmış heykel örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.36. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi girişte yönlendirici bitkisel tasarım örneği



Şekil 4.37. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi bisiklet yolunun çalılarla desteklendiği bitkisel tasarım örneği



Şekil 4.38. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yapısal tasarımı destekleyici bitkisel tasarım örneği



Şekil 4.39. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi mevsimlik çiçekler ile bitkisel tasarım örneği



Şekil 4.40. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridinde bulunan Barış Ve Özgürlük Parkı ağaçlandırma örneği



Şekil 4.41. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi serbest etkinlik alanı olarak bırakılmış büyük ölçekli yeşil alan örneği



Şekil 4.42. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi yeşil alanları hareketlendirmek için kullanılmış heykel örneği

Alanda engelli bireyler için yürüyüş yolunun içerisinde zeminde uygulanan dokunma ile algılanan yönlendirici sarı hissedilebilir çizgiler bulunmaktadır. Bu çizgiler ile görme engelliler yönlerini daha kolay bulabilmekte ve daha güvenli bir şekilde yaya dolaşımını sağlayabilmektedirler. Bu durum engelli bireylerin alanı boydan boya dolaşabilmesini sağlamaktadır. Kent mobilyaları, alanda bulunan çöp kutuları dışında oturma elemanları gibi diğer kent mobilyalarında engelli bireylerin özel bir kullanım kolaylığı sağlanmamıştır. Şekil 4.43'te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi engelli yolu örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.43. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi engelli yolu örneği

Sahil şeridinin bu alanda bulunan kısmı Tekirdağ sahil kıyı şeridi için şehir merkezinde olması sebebiyle kolay erişilebilir bir konuma sahiptir. Alanın ilçe otogarına yakın olması sebebiyle de il dışından gelen insanları karşılamaktadır. Çok sayıdaki otobüs, minibüs güzergâhının üzerinde olması da erişimi kolaylaştıran önemli faktörlerden biridir. Alana hem yaya olarak hem de özel otomobil ile ulaşım kolaylıkla sağlanabildiği gibi sahilin otopark olarak ayrılmış 2 büyük ölçekli ve 1 küçük ölçekli alanı bulunmaktadır. Bu durum, Çay ve Aşılıoğlu (2014) tarafından verilen; “Ulaşımında farklı toplu taşıma olanaklarına, alana erişilebilirliğin olmasına ve otopark gibi olanaklara sahip olmasına dikkat edilmelidir” görüşünü doğrular niteliktedir. Ancak ilçenin en yoğun kullanılan alanı olması sebebiyle otopark alanları ihtiyacı tam anlamıyla karşılayamadığından dolayı otopark sorunu yaşanmaktadır. Gelen kullanıcılar ayrılan otopark alanlarına ek olarak yol kenarlarını da otopark ihtiyaçlarını karşılamak için kullanmaktadır. Bununla birlikte otoparklarda kullanıcılar için yönlendirici herhangi bir eleman bulunmamakta ve baştan başa geçirimsiz asfaltla kaplanmıştır. Şekil 4.44'te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi otopark örneği I, Şekil 5.45'te Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi otopark örneği II gösterilmektedir.



Şekil 4.44. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi otopark örneği I



Şekil 4.45. Gündoğdu Mahallesi sahil şeridi otopark örneği II

4.4. Hürriyet Mahallesi Sahil Şeridi

Tekirdağ ilinin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa'ya bağlı Hürriyet Mahallesi sahil kıyı şeridi merkezi noktasına yaklaşık 3-4 km uzaklıktadır ve 27.121 kişilik bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun 13.021'ini erkekler, 14.100'ünü kadınlar oluşturmaktadır. Şekil 4.46'da Hürriyet mahallesi uygu görüntüsü ve sınırları gösterilmektedir.



Şekil 4.46. Hürriyet Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları (Üstün Topal, 2020'den esinlenerek yapılmıştır).

Hürriyet mahallesinde bulunan sahil şeridi, araştırmanın yürütüldüğü toplam 20 km olan sahil şeridinin yaklaşık 3.5 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Şekil 4.47'de Hürriyet Mahallesi mevcut durum paftası ve sahil şeridi alan kullanımları görülmektedir.



Şekil 4.47. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası

Çalışma alanının Hürriyet mahallesinde bulunan kıyı şeridinde, Hürriyet mahallesinden başlanan ve Değirmenaltı Mahallesi kadar uzanacak olan kesintisiz bir yürüyüş yolu yapımına başlanmıştır. Yapıma başlanan bu alanda mevcutta alan bazı noktalarda denize sıfır durumdadır kesintisiz bir geçiş alanı bulunmamaktadır. Yürüme, kumsal alanlar ve buna bağlı plaj gibi alan kullanımları bulunmamaktadır. Planlanan bu kıyı projesi ile alan aynı zamanda

deniz ile kıyı arasında bir geçiş bölgesi olarak da kullanılabilir. Bu durum (Uydur, 2012)'de verilen: Kıyı çizgisinden itibaren, yatay olarak arazinin yüzeyinde görülen şekillere göre özellik göstererek deniz ve kıyı arasında bir geçiş bölgesi olan alan olarak tanımlanmaktadır bilgisini doğrular niteliktedir. Alan aynı zamanda dar-yüksek kıyı örneği oluşturmaktadır. Şekil 4.48'de Hürriyet mahallesi sahil şeridi alanının mevcut durumunda geçişe izin vermeyen denize sıfır alan, Şekil 4.49'da Hürriyet Mahallesi sahil şeridi yapımına başlanan yürüyüş yolu çalışması gösterilmektedir.



Şekil 4.48. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi mevcut durumunda geçişe izin vermeyen denize sıfır alan



Şekil 4.49. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi yapımına başlanan yürüyüş yolu çalışması

Sahil şeridinin kullanımına bağlı mekânlar açık mekân özelliği göstermektedir.

Çalışma alanının bu kısmında alanda mekan özelliği gösterecek hiçbir yapı ve alan bulunmamaktadır. Alanda yalnızca kumsal alanının varlığı ve yapılmaya başlanan yürüyüş yolu

sebebiyle sonbahar ve kış aylarında neredeyse hiç kullanılmamakla birlikte, ilkbahar ve yaz aylarında gün içerisinde denize girme ve güneşlenme gibi aktiviteler için kullanılmaktadır.

Alanda sahil kıyı şeridinde çeşitli rekreasyon alanları bulunmadığı için alan aktif olarak kullanılmamaktadır. Kış aylarında fiziksel hava şartları nedeni ile açık havada vakit geçirilmediğinden alanda kalış süresi yok denecek kadar azdır. Yaz aylarında ise; bir kıyı şeridinde bulunması gereken kent mobilyaları, bitkisel tasarımın ve yeşil alanların azlığı, engelli bireyler için alan ve kent mobilyalarının bulunmasından dolayı sabah, öğlen ve akşamüstü saatlerinde aktif olarak kullanılmayıp sadece geçiş alanı ve yürüyüş alanı olarak kullanılmaktadır. Bu durum, (Çol, 2004)'te verilen: Yaya bölgeleri, güzel rekreasyon alanlarını barındıran ilgi çekici alanlar olmalıdır bilgisi ile çelişmektedir.

Alanda sahil kıyı şeridinde bulunması gereken kentsel mobilya ve etkinlik alanları bulunmamaktadır. Bu sebeple alan kullanıcılar için yeterli donanımlara sahip olamamaktadır. Şekil 4.50'de Hürriyet Mahallesi sahil şeridi örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.50. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi örneği

Alanda yürüme yolu yapılması planlanan alanda yol deniz kenarı boyunca sıralı bir ağaçlandırma yapılmıştır. Bunun dışında alanda estetik ve işlevsel bir bitkisel tasarım ve yeşil alan bulunmamaktadır. Hürriyet Mahallesi sahil şeridinde kullanılan bitkiler; *Washington robusta* (Palmiye) ve *Sinapis Arvensis L.* (Yabani Hardal)'dir. Şekil 4.51'de Hürriyet Mahallesi sahil şeridi ağaçlandırma çalışması örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.51. Hürriyet Mahallesi sahil şeridi ağaçlandırma çalışması örneği

Alanda engelli yolu, engelli bireyler için kent mobilyaları bulunmamaktadır. Bu durum alanın engelli bireyler tarafından aktif olarak kullanılmasını engellemektedir. Bu durum, (Çol, 2004)'te verilen: Yaya bölgeleri engelli kullanıcılar içinde kullanılacak bir biçimde planlanmalıdır bilgisi ile çelişmektedir.

Sahil şeridinin merkez noktasına en yakın olan alanlarından olan bu sahil şeridine ulaşım çevrede ikamet edenler için yaya olarak, diğer mahalle kullanıcıları için ise özel araçlarla olduğu gibi toplu taşımalar ile de kolaylıkla sağlanabilmektedir. Fakat alan içerisinde araçlar için ayrılmış özel bir otopark bulunmamaktadır. Araçlar için park alanı alan girişine veya araç ile alan içine girilerek sağlanmaktadır.

4.5. Değirmenaltı Mahallesi Sahil Şeridi

Tekirdağ ilinin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa'ya bağlı Hürriyet Mahallesi sahil kıyı şeridi merkezi noktasına yaklaşık 4-5 km uzaklıktadır ve 2.850 kişilik bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun 1.768'ini erkekler, 1.82'sini kadınlar oluşturmaktadır. Şekil 4.52'de Değirmenaltı Mahallesi uygun görüntüsü ve sınırları gösterilmiştir.



Şekil 4.52. Değirmenaltı mahallesi uygu görüntüsü ve sınırları (Üstün Topal, 2020'den esinlenerek yapılmıştır).

Değirmenaltı Mahallesinde bulunan sahil şeridi, araştırmanın yürütüldüğü toplam 20 km olan sahil şeridinin yaklaşık 1.5 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Şekil 4.53'te Değirmenaltı Mahallesi mevcut durum paftası ve sahil şeridi alan kullanımları görülmektedir.



Şekil 4.53. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası

Çalışma alanının Değirmenaltı Mahallesinde bulunan kıyı şeridinin de mekân kullanımları daha çok alanın tamamının kumsal özelliği göstermesinden dolayı dinlenme ve plajdır. Kumsal alanının bazı noktalarında kıyı kenar çizgisine kadar uzanmış olan özel konut duvarları görülmektedir. Bazı noktalarında ise kıyı kenar çizgisine kadar inen yapılaşma nedeniyle, yapıların önünde sadece 2 metrelik dar bir kumsal alan kaldığı görülmektedir. Bu durumda sahil şeridinde bulunması gereken 100 metrelik kamusal alan kullanımını ihlal

edilmektedir. Şekil 4.54'te Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alan örneği I, Şekil 4.55'de Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alan örneği II gösterilmektedir.



Şekil 4.54. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alan örneği I



Şekil 4.55. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alan örneği II

Sahil şeridinin kullanımına bağlı mekânlar açık mekân durumdadır.

Alan, kullanım çeşitliliğinin neredeyse olmamasına rağmen alana gelen öğrencilerin ve kentlilerin yıl içerisinde uğrak yeri olmaktadır. Güneşlenme ve denize girme aktivitelerinin dışında yaz aylarında sabah erken saatlerde başlayarak akşam geç saatlere kadar farklı aktiviteler ile üniversite öğrencileri ve kentliler için uyumlu bir hale gelmiştir. Özellikle öğrenciler bu alanda ilkbahar ve yaz aylarında piknik, deniz, su sporları, kumsalda vakit geçirme, dinlenme, yeme-içme veya tekne, kayık sahiplerinin zaman geçirdiği birçok farklı aktiviteyi kendi imkanları ile rahatlıkla yapabilmektedir. Buna rağmen diğer mevsimlerde

kullanım hava şartları ve farklı aktiviteler için uygun değildir. Bu sebeple alanda kullanım ve aktivite uyumunun kumsal alanları için yeterli düzeyde gibi olsa da geliştirilmesi gerektiği gözlemlenmiştir. Şekil 4.56'da Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alanı örneği III gösterilmektedir.



Şekil 4.56. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal alanı örneği III

Kentsel odakların en önemli alanlarından biri olan Namık Üniversitesi ile aynı mahallede yer almasından dolayı Değirmenaltı sahil şeridi öğrenciler ve kentliler tarafından özellikle yaz aylarında yoğun bir sirkülasyon olmaktadır. İlkbahar ve yaz aylarında sabah erken saatlerden başlayarak gece geç saatlere kadar yoğun bir kullanımı olan kumsal günün 24 saati kullanılmaktadır. Alana gelen kullanıcılar alanda minimum 2-3 saat vakit geçirmektedir. Sonbahar ve kış aylarında ise yoğunluk azalmaktadır. Şekil 4.57. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal kullanım örneği IV gösterilmektedir.



Şekil 4.57. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kumsal kullanım örneği IV

Çalışma alanının sadece yoğun olarak kullanılan kısmında kent mobilyaları bulunmaktadır. Diğer kısımlarda kent mobilyaları bulunmamaktadır. Alanın kent mobilyası bulunan kısmında ise sadece aydınlatma elemanı ve çöp kutusu bulunmaktadır. Kullanılan bu donatılar hem yetersiz hem de yeterince estetik ve birbiri ile uyumlu değildir. Plaj alanı ile buradaki donatı elemanları fazlasıyla yetersiz ve bakımsız olduğu görülmektedir. Bu da alanın kullanım imkanlarını azaltmaktadır. Yayılar için özel bir kullanım alanı olmadığından kullanıcıları için gerekli yeterlilikleri karşılamamaktadır. Bu durum, (Birişçi Yıldırım ve ark., 2002)'de verilen: Yaya bölgelerinde aydınlatma ve donatı elemanları yeterli seviyede olmalıdır bilgisi ile çelişmektedir. Şekil 4.58'de Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kentsel donatı örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.58. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridi kentsel donatı örneği

Alanda yeşil alan ve bitkisel tasarım varlığı bulunmamaktadır. Alandaki en önemli sorun 100 metrelik sahil şeridini işgal ederek kamusal alan kullanımını kısıtlayan ya da engelleyen yapılaşma hatalarının bulunmasıdır. Bu durum alanın kullanımını görsel ve işlevsel olarak zorlaştırmaktadır. Alanda ağaçlandırma olmadığından gölge alan varlığı olmaması yaz aylarında alanda kalış süresini kısaltmaktadır. Denizde oluşan yosun birikintileri de kullanıcılar için kötü bir görüntü oluşturmaktadır ve alanın kullanılma yoğunluğuna olumsuz etki etmektedir. Şekil 4.59'da Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridinde yosun birikintileri örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.59. Değirmenaltı Mahallesi sahil şeridinde yosun birikintileri örneği

Alanda engelli bireyler için hissedilebilir zemin ve kent mobilyaları bulunmamaktadır. Bu sebeple alan engelli bireyler için kullanımı zorlaştırmaktadır.

Sahil şeridinin merkez noktasına çok uzak olmayan alanlarından olan bu sahil şeridine ulaşım çevrede ikamet edenler için yaya olarak, diğer mahalle kullanıcıları için ise özel araçlarla olduğu gibi toplu taşımalar ile de kolaylıkla sağlanabilmektedir. Fakat alana giriş yerleri çok dar ve anlaşılır olmadığından çoğu zaman bir trafik sıkışıklığı yaşanmaktadır. İçerisinde araçlar için ayrılmış özel bir otopark bulunmamaktadır Araçlar için park alanı alan girişine ya da en yakın yol, cadde kenarlarına park ederek sağlanmaktadır. Bu alana giden yolların dar olması sebebi ile çoğu zaman park yeri bulamama sorunu yaşanmaktadır. Bu durum, (Karahan ve Canatan, 2019)'da verilen: Yaya alanlarının belirli sınırlara ve kendine, ulaşılabilirlik açısından rahat olması ve otopark alanlarının da belirli imkanlara sahip olması oldukça önemlidir bilgisi ile çelişmektedir.

4.6. Bahçelievler Mahallesi Sahil Şeridi

Tekirdağ ilinin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa'ya bağlı Hürriyet Mahallesi sahil kıyı şeridi merkezi noktasına yaklaşık 4-5 km uzaklıktadır ve 2.107 kişilik bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun 1.501'ini erkekler, 1.506'sını kadınlar oluşturmaktadır. Şekil 4.60'da Bahçelievler Mahallesi uygun görüntüsü ve sınırları gösterilmiştir.



Şekil 4.60. Bahçelievler Mahallesi uygu görüntüsü ve sınırları (Üstün Topal, 2020'den esinlenerek yapılmıştır).

Bahçelievler Mahallesinde bulunan sahil şeridi, araştırmanın yürütüldüğü toplam 20 km olan sahil şeridinin yaklaşık 2.5 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Şekil 4.61'de Bahçelievler Mahallesi mevcut durum paftası ve sahil şeridi alan kullanımları görülmektedir.



Şekil 4.61. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası

Çalışma alanının Bahçelievler Mahallesinde bulunan kıyı şeridinde alanın orta kısımlarında iki kumsal alanı bulundurmaktadır. Buna bağlı alanda plaj gibi alan kullanımları bulunmaktadır. Alan kumsal alanları dışındaki tüm noktalarda denize sıfır olmakla beraber kesintisiz bir kıyı şeridi geçiş alanı bulunmamaktadır. Bu da alanda kumsallarda vakit geçirme, kamp yapma, güneşlenme ve plaj aktiviteleri dışında bir kullanıma izin vermemektedir. Bu durum, (Ceylan Yardımcı, 2017)'de verilen: Alçak-Basık Kıyı: Kıyı hareketleri ile oluşan kıyı çizgisinden sonra da devam eden plaj, sabit ve değişken kumul alanlar vb. kıyı birikim şekillerini içeren kıyıları tanımına örnek oluşturmaktadır. Şekil 4.62'e Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi plaj örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.62. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi plaj örneği

Sahil kıyı şeridi kullanımına bağlı mekânlar açık mekân özelliği göstermektedir. Şekil 4.63'te Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi açık mekân örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.63. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi açık mekân örneği

Alanda mekân özelliği gösterecek hiçbir yapı ve alan bulunmamaktadır. Alanda yalnızca kumsal alanının varlığı sebebiyle sonbahar ve kış aylarında neredeyse hiç kullanılmamakla birlikte, ilkbahar ve yaz aylarında gün içerisinde denize girme, kumsalda vakit geçirme ve güneşlenme gibi aktiviteler için kullanılmaktadır.

Alan, aktivite çeşitliliğinin olmaması ve kent merkezine uzak olması sebebi ile yıl içerisinde pek yoğun kullanılmamaktadır. Fakat son yıllarda Bahçelievler Mahallesi'nde yazlık konut yapılaşmaları artmaktadır. Bununla birlikte alan yazlık konutlarındaki kullanıcılar tarafından ve çevre illerden veya kentlilerden bu alana yakın yazlığı olan kullanıcılar tarafından

yaz aylarında yoğun olarak kullanılmaktadır. Şekil 4.64'te Bahçelievler mahallesi sahil şeridi etrafında yoğun yazlık konut yapılaşmaları gösterilmektedir.



Şekil 4.64'te Bahçelievler mahallesi sahil şeridi etrafında yoğun yazlık konut yapılaşmaları

Alanda sahil kıyı şeridinde bulunması gereken kentsel mobilya, bitkisel tasarım, engelli bireyler için mekân kullanımları bulunmamaktadır. Bu durum alanın işlevsel olarak kullanılmasını zorlaştırmaktadır. Şekil 4.65'te Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi kumsal örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.65. Bahçelievler Mahallesi sahil şeridi kumsal örneği

Sahil şeridinin merkez noktasına en uzak ikinci alanı olan bu sahil şeridine ulaşım çevrede ikamet edenler için yaya olarak, diğer mahalle kullanıcıları için ise özel araçlarla sağlanmaktadır. Bununla birlikte son yıllarda merkez ilçe de güzergaha dahil edilen toplu taşımalar ile de kolaylıkla sağlanabilmektedir. Fakat alan içerisinde araçlar için ayrılmış özel

bir otopark bulunmamaktadır. Araçlar otopark ihtiyacını alana en yakın yol ve mahaller kenarına park ederek sağlamaktadır.

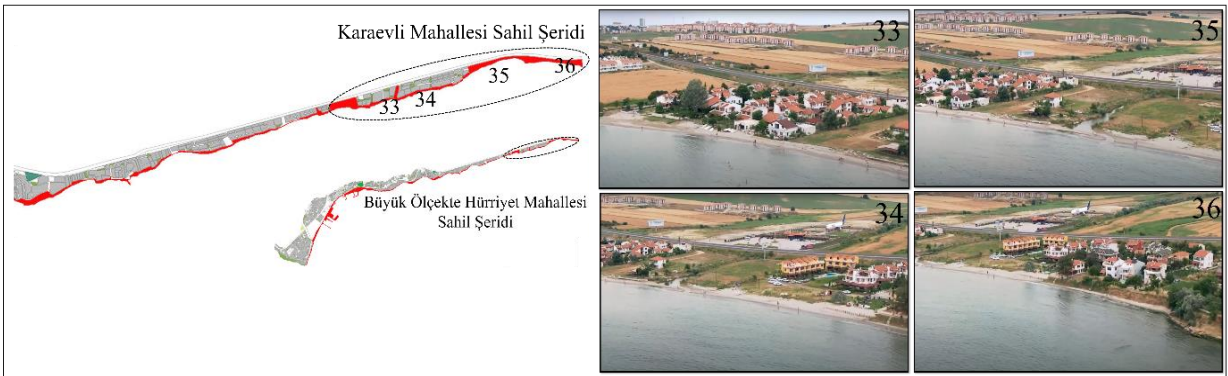
4.7. Karaevli Mahallesi Sahil Şeridi

Tekirdağ ilinin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa'ya bağlı Karaveli Mahallesi, sahil kıyı şeridi merkezi noktasına yaklaşık 8-9 km uzaklıktadır ve 422 kişilik bir nüfusa sahiptir. Bu nüfusun 217'sini erkekler, 215'ini kadınlar oluşturmaktadır. Şekil 4.66'da Karaevli Mahallesi uygu görüntüsü ve sınırları gösterilmiştir.



Şekil 4.66. Karaevli Mahallesi uydu görüntüsü ve sınırları (Üstün Topal, 2020'den esinlenerek yapılmıştır).

Karaevli Mahallesinde bulunan sahil şeridi, araştırmanın yürütüldüğü toplam 20 km olan sahil şeridinin yaklaşık 7 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Şekil 4.67'de Karaevli Mahallesi mevcut durum paftası ve sahil şeridi alan kullanımları görülmektedir.



Şekil 4.67. Karaevli Mahallesi sahil şeridi mevcut durum paftası

Çalışma alanının Karaevli Mahallesinde bulunan kıyı şeridinde alanın ilk kısımlarında bulunan kumsal alanı ve buna bağlı plaj gibi alan kullanımları bulundurmaktadır. Alan bazı noktada denize sıfır olsa da, Süleymanpaşa ilçesi sahil şeridinde, doğal yapısı bozulmamış, yapılaşma ihlaline uğramamış en geniş ve uzun plaj olduğundan, denizden yararlanmak isteyenler için çok uygun bir alandır. Alan aynı zamanda alçak-basık kıyı örneği oluşturmaktadır. Şekil 4.68’de Karaevli Mahallesi sahil şeridi kumsal örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.68. Karaevli Mahallesi sahil şeridi kumsal örneği

Sahil kıyı şeridi kullanımına bağlı mekânlar açık mekân özelliği göstermektedir.

Alanda mekân özelliği gösterecek hiçbir yapı ve alan bulunmamaktadır. Alanda yalnızca kumsal alanı bulunmasından dolayı yaz ayları dışında neredeyse hiç kullanılmamaktadır. Yaz aylarında ise gün içerisinde kumsalda serbest etkinlikler bazı organizasyonlar, kamp yapma, denize girme ve güneşlenme gibi plaj aktiviteleri için kullanılmaktadır. Şekil 4.69’de Karaevli Mahallesi sahil şeridi kullanım örneği gösterilmektedir.

Alan, aktivite çeşitliliğinin olmaması ve kent merkezine en uzak kıyı şeridi olması sebebi ile yıl içerisinde yoğun olarak kullanılmamaktadır. Fakat kıyı şeridi çevresinde fazlasıyla bulunan yeme-içme mekânları ve yazlıklar sebebiyle yaz aylarında çevre illerden ve kentliler tarafından bu alan yoğun olarak kullanılmaktadır. Şekil 4.70’de Karaevli Mahallesi sahil kıyı şeridi plaj kullanım örneği gösterilmektedir.



Şekil 4.69. Karaevli Mahallesi sahil şeridi kullanım örneği



Şekil 4.70. Karaevli Mahallesi sahil kıyı şeridi plaj kullanım örneği

Alanda sahil kıyı şeridinde bulunması gereken ve kullanıcıların gün içerisinde de alanda daha çok vakit geçirmesine olanak sağlayacak kentsel mobilya, bitkisel tasarım, engelli yolu bulunmamaktadır. Plajın doğal yapısının korunarak, betonlaştırılmadan, yazlık kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik şemsiye, soyunma kabinleri, duş gibi bazı donatı elemanları ile takviye edilmesi alanın yoğun kullanılması için yeterli olacaktır. Fakat bu takviyelerin olmaması sebebiyle alan aktif olarak kullanılmamaktadır. Bu durum, (Çol, 2004)'te verilen: Yaya bölgeleri, uygun iklimlendirme ve bitkisel tasarımlar yapılmış alanlar olmalıdır bilgisi ile gelişmektedir.

Sahil şeridinin merkez noktasına en uzak alan olan bu sahil şeridine ulaşım çevrede ikamet eden kullanıcılar tarafından yaya olarak, diğer mahallelerde ikamet eden kullanıcıları için ise özel araçlarla olduğu gibi son yıllarda merkez ilçe de güzergaha dahil edilen toplu

taşımalar ile de sağlanabilmektedir. Fakat alan içerisinde araçlar için ayrılmış özel bir otopark bulunmamaktadır. Araçlar otopark ihtiyaçlarını mahalle aralarındaki alanları veya yol kenarlarına park ederek sağlamaktadırlar.



5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalışma alanı sınırlarını, Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi Sahil Şeridi Yaya Bölgesi oluşturmaktadır. Sahil şeridi, Karaevli Mahallesi'nden başlayarak Altınova Mahallesi'ne kadar devam eden, toplam 7 mahalleyi kapsayan 20 km uzunluğundaki sahil şerididir.

Bu tez çalışması ile yaya bölgelerinin tercih edilme nedenleri, kullanım biçimleri ve amaçları, kentlilerin ihtiyacını ne ölçüde karşıladıkları, kıyı alanlarının kente katkıları ve yaya bölgelerinin planlama ve tasarımı ile kıyı alanları kullanıcıları arasındaki ilişki açıklanmıştır.

Bu amaç doğrultusunda, çalışma alanı olan Tekirdağ Sahil Şeridinde Karaevli Mahallesi ile Altınova Mahallesi arasında kalan şerit 7 bölgeye ayrılarak, literatür taramaları ile sahil şeridinde gözlem, analiz yapılarak mevcut durum Sürvey çalışmalarıyla ortaya konmuştur. Dron ile çok sayıda fotoğraf çekilerek mevcut durum için arşiv oluşturulmuştur. Sürvey Diyagramında; sahil şeridinde gözlem, analiz ve inceleme çalışmaları yerinde yapılarak, doğal ve kültürel çevre ile etkileşim, mevcut alan kullanımları, şeridin yaya hareketlerine imkân sağlayıp sağlamadığı, bitkisel, yapısal elemanlar, donatı elemanları vb. işaretlenmiş, yapılan tüm gözlem, etüt ve analizler parametrelere göre değerlendirilmiş; sorunlar tespit edilmiştir. Tekirdağ Sahili Şeridi'nin yeniden planlama çalışmalarıyla ele alınması, iyileştirilmesi ve sorunların çözümüne yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Tekirdağ Sahil şeridinde yer alan 7 mahallenin belirlenen parametrelere göre değerlendirilme sonuçları Çizelge 5.1.'de verilmiştir

Çizelge 5.1. Sahil şeridi mahallelerinin parametrelere göre değerlendirme tablosu

Parametreler									
Mahalle İsimleri	Mevcut alan kullanımı	Sahil şeridinin kullanıma bağlı mekan özelliği	Kullanım ve aktivitelerin uyumu	Sahil şeridinin hareket yoğunluğu	Kent mobilyalarının etkinlik alanlarının yeterlilikleri	Bitkisel tasarımın ve yeşil alanların yeterliliği	Engelli bireyler için alanın ve kent mobilyalarının kullanılabilirliği	Alanın işlevinin sürdürülebilirliği	Kıyı tipleri
Aktmova Mahallesi	Orta yoğun	Açık, yarı açık ve üstü örtütlü	Yeterli	Orta yoğun	Yeterli	Yeterli	Yetersiz	Kısmen yeterli	Yerleşim, ticari, rekreasyonel
10. Yıl Mahallesi	Az yoğun	Açık	Yetersiz	Az yoğun	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Ticari
Gündoğdu Turgut Mahallesi	Çok yoğun	Açık, yarı açık, üstü örtütlü ve kapalı	Yeterli	Çok yoğun	Yeterli	Yeterli	Kısmen yeterli	Kısmen yeterli	Yerleşim, ticari, kültürel, rekreasyonel
Hürriyet Mahallesi	Orta yoğun	Açık	Yetersiz	Orta yoğun	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yerleşim, ticari, eğitsel, rekreasyonel
Değirmenaltı Mahallesi	Orta yoğun	Açık	Yetersiz	Orta yoğun	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yerleşim, ticari, eğitsel
Bahçelievler Mahallesi	Az yoğun	Açık	Yetersiz	Az yoğun	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yerleşim, çevresel
Karaevli Mahallesi	Az yoğun	Açık	Yetersiz	Az yoğun	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yetersiz	Yerleşim, çevresel

Yaya bölgelerinin en önemli alanlarından biri olan kıyı kent yaşamını tamamlayıcı etkilere sahiptir. Son yıllarda yapılması hedeflenen ya da yapımına başlanan bütüncül kıyı projeleri kentsel yaşam alanlarının oluşturulmasında son derece önem taşımaktadır.

Çalışma alanı olan Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi sahil şeridinde yer alan 7 mahalle üst ölçekte incelendiğinde; ilçenin kentin ana omurgası olan D-100 karayolu üzerinde konumlanmış olduğu konut, ticaret ve eğitim alanlarının yoğun olduğu alanları içermesi nedeniyle çok farklı aktiviteleri bir arada barındırdığı görülmektedir. Dolayısıyla Süleymanpaşa İlçesi sahil şeridinin, kentlinin sosyal, kültürel, rekreasyonel, ticari, eğitsel vb. çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir yaşam alanı oluşturan yaya bölgesidir.

D-100 karayolu boyunca uzanan 7 mahalle, kent merkezine farklı uzaklıklarda olmasına rağmen bir kıyı şeridi olarak bütüncül olarak ele alındığında, mekânsal açıdan kültürel ve doğal yapının birbirleriyle ilişkisi sonucu oluşmuş yedi farklı odak alanından oluştuğu görülmektedir. Her bir odak barındırdığı kültürel ve doğal potansiyel ile kent-kıyı ilişkisini güçlendirmektedir.

Sahil şeridinin Altınova, Gündoğdu-Turgut mahallerinde bulunan sahil şeridine olan ilgi ve kullanımlar yoğun olmakla birlikte diğer 5 mahallede yer alan sahil şeritlerine olan ilgi ve kullanımlar sadece mevsimsel yoğunluk göstermektedir. Bunun başlıca sebepleri kentlileri bu mahallelerde bulunan sahil şeritlerine yönlendirecek iklim değişikliklerine uygun farklı rekreasyonel çeşitliliğin olmaması ve birçok yerde geçişe izin veren, kullanıcıyı suyla buluşturan bütüncül bir kıyı şeridi olmamasıdır.

Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi kıyı bandı boyunca ulaşım karayolu ve toplu taşıma güzergahları ile sağlanmaktadır. Taşıt ağırlıklı ulaşım sistemi alanın özellikle yayalar tarafından kullanımını olumsuz etkilemektedir.

Araştırma sonucunda, değerlendirmeye alınan Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi sahil şeridi boyunca yer alan 7 odak noktasının mevcut durumu genel olarak ele alındığında kıyı tiplerinin, alan kullanımının, kullanım yoğunluğunun, yapısal ve bitkisel yeterliliklerinin sahil şeridinin merkeze olan mesafesine, doğal yapıya ve ihtiyaçlara göre değiştiği tespit edilmiştir. En önemli tesbitlerden biri de, Altınova, 100. Yıl, Değirmenaltı mahallelerinin sahil şeritlerinde yerleşimler nedeniyle, Kıyı kanunu'na göre; kıyı kenar çizgisinden kara tarafında ilk 100 metre mesafede olması gereken kamusal kullanımlar için yeterli alanın bulunmamasıdır.

Çalışma alanında saptanan sorunlara yönelik üst ölçekli ve alt ölçekli çözüm önerileri aşağıda verilmiştir:

Üst ölçekli çözüm önerileri

- Sağlıklı bir kullanım için, tüm sahil şeridi bütüncül olarak planlanıp tasarlanmalıdır.
- Sahil şeridinin kullanımında ve yeni yapılaşmalarda Kıyı Kanunu'ndaki hususlar dikkate alınmalıdır.
- Altınova Mahallesi ile Karaevli Mahallesi'ni birbirine bağlayıcı, kaliteli yeşil alan ve rekreasyon alanları oluşturulmalıdır.
- Bütün işlevleri, tek bir mahalledeki sahil şeridinde toplamak yerine 7 mahallede bulunan kıyı şeridine entegre edilmelidir.
- Kentin gelişimine yön verecek deniz ile kent dokusu odağı kurularak, çok odaklı, bağlayıcı ve ekolojik odaklar oluşturulup, bu 7 mahallede bulunan sahil şeridinde daha hareketli ve sürdürülebilir bir kıyı bandı oluşturulmalıdır.
- 7 Mahalleyi kapsayan sahil şeridinde denize sıfır noktalara geçişe olanak sağlayacak şekilde dolgu yapılarak baştan sona kesintisiz ve gezi yolu oluşturulmalıdır.

Alt ölçekli çözüm önerileri

- Var olan kıyı şeridinde suya temas olmayan 100. Yıl Mahallesi, Gündoğdu-Turgut Mahallesi, Hürriyet mahallelerindeki alanlar tekrar revize edilerek kullanıcıların suya dokunabileceği yüzeyler elde edilip, suyu yer yer içeri alarak deniz ile kurulan ilişki güçlendirilebilir.
- Mevcutta giriş noktaları düzensiz ve yetersiz olan 100. Yıl Mahallesi, Hürriyet Mahallesi, Değirmenaltı Mahallesi'ndeki kıyı bandı yeniden düzenlenerek yaya giriş noktaları arttırılabilir.
- Mevcutta sadece kumsal alan bulduran Değirmenaltı Mahallesi, Bahçelievler Mahallesi ve Karaevli Mahallelerindeki sahil şeritlerinde kullanıcıların daha rahat hareket edebilmeleri için belirli geçiş yolları ve alana uygun rekreasyon alanları oluşturulabilir.
- Donatı elemanı buldurmeyen Bahçelievler Mahallesi ve Karaveli Mahallesi'nde yazlık kullanıcılar için temel ihtiyaçları karşılayacak donatılar takviye edilebilir.
- 100. Yıl Mahallesi, Değirmenaltı Mahallesi, Bahçelievler Mahallesi ve Karaevli Mahallelerindeki kumsal alanlar yer yer kent plajlarına dönüştürülerek belli ihtiyaçları karşılayacak alanlar ile kamuya kazandırılabilir.

- Kıyı alanlarının kullanımına uyum sağlayacak, kullanım yoğunluğunu arttıracak şekilde Altınova Mahallesi, Gündoğdu-Turgut Mahallesi ve Hürriyet Mahallelerindeki sahil şeritlerinde sanat, spor, kültürel vb. etkinlikler düzenlenebilir.
- Rekreasyon alanları bulundurmayan 100. Mahallesi, Değirmeanlı Mahallesi, Bahçelievler Mahallesi ve Karaevli Mahallerindeki, mevcut kumsal alanlara uygun kültürel, plaj ve su sporları vb. gibi sosyal etkinlikler düzenlenebilir.
- Altınova Mahallesi ve Gündoğdu-Turgut Mahallesi kıyı şeritlerinde bulunması gereken ticari mekânlar desteklenerek arttırılıp çeşitlendirilebilir.
- 100. Yıl Mahallesi, Hürriyet Mahallesi, Değirmenaltı Mahallesi, Bahçelievler Mahallesi ve Karaevli Mahallesi'nde bulunan sahil şeritlerinde ticari mekanlar oluşturulup, insanların temel ihtiyaçlarını karşılayacak düzeye getirilebilir.
- Altınova Mahallesi ve Gündoğdu-Turgut Mahallesi'ndeki sahil şeridine bağlı mekân kullanımlar üst örtü, yarı açık ve kapalı mekanlar ile desteklenerek her mevsim ve iklim koşuluna uygun hale getirilebilir.
- Sadece açık mekan özelliği gösteren 100. Mahallesi, Değirmeanlı Mahallesi, Bahçelievler Mahallesi ve Karaevli Mahallerindeki sahil şeridine bağlı alan kullanımları üst örtü ve yarı açık mekanlar oluşturularak temel ihtiyaçları karşılayacak hale getirilebilir.
- Farklı alan kullanımları bulunan Altınova Mahallesi ve Gündoğdu-Turgut Mahallerinde mevcuttaki bakım ve onarım eksikleri giderilebilir.
- Gerekli kazı ve dolgu çalışmaları ile Altınova Mahallesi'nden Karaveli Mahallesi'ne kadar kesintisiz bir yaya sirkülasyonu yaparak kentliler bisiklet, koşu ve yürüme gibi aktivitelere teşvik edilebilir.
- 7 Mahallede bulunan sahil şeridinde, her mahalledeki şeride uygun olacak şekilde peyzaj düzenlemeleri ile alternatif oturulabilir alanlar yaratılabilir.
- Mevcutta yeterli donatı elamanlarına sahip Altınova mahallesi ve Gündoğdu-Turgut Mahallelerindeki alanlarda bulunan kent mobilyaları, daha estetik ve işlevsel olması amacıyla daha uyumlu ve yenileri ile değiştirilebilir, temel ihtiyaçları karşılayacak kadar çeşitlendirilebilir.
- Kent kullanıcıları ve turistler için 7 mahalledeki sahil kıyı şeridine yönlendirici ve girişleri belli eden donatı elemanları kullanılabilir.
- Gündoğdu - Turgut Mahallesi'nde yoğun olarak farklı ölçü, biçim, renk ve dokuda yapılmış olan bitkisel tasarımlar yer yer daha sade ve birbiri ile uyumlu hale getirilebilir.

- Altınova Mahallesi ve Gündoğdu-Turgut Mahallerindeki bitkisel tasarımlar yer yer su ögeleri ile desteklenerek peyzaj daha ilgi çekici ve görsel açıdan estetik hale getirilebilir.
- Özellikle sadece kumsal alanlar bulunan Bahçelievler Mahallesi ve Karaevli Mahallerinde sahil şeritlerin de iklimsel uygunluk sağlamak amacı ile gölge sağlayan bitkilendirmeler yapılabilir.
- Engelli bireyler için algılanabilir yol bulunduran Gündoğdu-Turgut Mahallesindeki sahil şeridinde bu yol tüm sahil şeridini dolaşabilecek kadar kesintisiz hale getirilebilir.
- 7 farklı mahallede bulunan donatı elemanları ve zeminler engelli bireyler için kullanışlı hale getirilebilir.
- Otopark alanı bulundurmeyen mahallelerdeki alanların işlerliğinin sürdürülebilir olması için alana giriş çıkışları trafik karışıklığı, araç trafiği ve otopark sorunları en aza indirilebilir.
- Kısa ve uzun mesafelerde bisiklet kullanımı yaygınlaştırılarak 7 mahallede bulunan sahil şeridi için bisiklet alternatif bir ulaşım aracı haline getirilebilir.
- Gündoğdu-Turgut Mahallesi sahil şeridinde bulunan, yönlendirici herhangi bir elemanın olmadığı, baştan başa geçirimsiz asfaltla kaplanmış otoparklar yeşil otopark olarak düzenlenerek ekolojik ve fonksiyonel açıdan sağlıklı hale getirilebilir.
- Kumsal alan sınırı ihlal edilmiş olan Altınova Mahallesi, 100. Yıl Mahallesi ve Değirmenaltı Mahallesi'ndeki sahil şeritlerindeki alanlar Kıyı Kanunları'na göre tekrar revize edilebilir.
- Dar- yüksek kıyı alanları bulunduran Hürriyet Mahallesi ve Değirmenaltı Mahallesi'ndeki sahil şeritlerinde bulunan alanlarda iskeleler yapılabilir.
- Dar yüksek kıyı alanları bulunan Hürriyet Mahallesi ve Değirmenaltı Mahallesi'ndeki sahil şeritlerinde şevli alanlarda farklı teraslamalar yapılarak gezinti yolu yapılabilir.

KAYNAKLAR

- Akkaya M. A., (2004). Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Hukuksal Rejimi, Doktora Tezi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Akı, M. (2012). Kentsel Toplu Taşıma Kapsamında Metrobüs Sisteminin Yaya Erişilebilirliğinin Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akköse A.C., (2007). “Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı’nın İncelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Akyüz M., Zengin B. (2012). Tarihi Alanların Yayalaştırılmasının Turist Memnuniyetine Etkileri: Sultanahmet Meydanı Örneği. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi* (2): 89-94.
- Altınçekiç, M., (1997). Ankara Bahçelievler 7. Cadde’de Yaya Zonu Düzenleme Olanakları Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Atabeyoğlu, A. ve Tırnakçı, Ö. (2016). Tarihi Yapıların Kentsel Dokuya Etkisi: Kayseri Kent Merkezi Örneği. *Turkish Journal of Forestry -Türkiye Ormancılık Dergisi*, 17(1): 83-92.
- Ateşoğlu, A. ve Tunay, M. (2010). Bartın Kıyı Alanlarında Bitki Örtüsü Değişim Analizi. Kastamonu Üniversitesi, *Orman Fakültesi Dergisi*, 10(1): 84-95.
- Ayan, N. (2019). Kentsel Kıyı Planlaması Ve Tasarımında Kıyı Tasarım Rehberinin Rolü: İstanbul Maltepe Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı. İstanbul.
- Bahar Ö., (2007), Türkiye İçin Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Denizel Konumsal Veri Altyapısının Önemi, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Birişçi Y. T., Özel, A. E. ve Oktay, P. (2002). Yaya Bölgeleri Planlama Ve Tasarımı. Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneğinde. *Ata Planlama ve Tasarım Dergisi*, 3(2): 70-78.
- Brambilla, R. ve Longo G., (1977). For Pedestrians Only: Planning, Design and Management of Traffic Zones, Watson-Guption Publications, New York, 0-8230-7174-X.
- Cengiz, C., (2011). Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi, *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, Bartın, 13 (20), 80-89.

- Ceylan Yardımcı, M. (2017). Kentsel Kıyı Alanlarında Kıyıya Kamu Erişimini Sağlama Ölçütleri “Bakırköy, Yeşilköy – Yeşilyurt Kentsel Kıyı Örneğinde” Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi. Şehir Bölge Planlama Anabilim Dalı. İstanbul.
- Çalışkan, M., (2011). “Kamu Yararı Bağlamında Kamusal mekânlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi Ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul.
- Çay, R.D., Aşlıoğlu, F. (2014). Ankara Kent İçi Yaya Bölgelerinde Yaya Tasarım Etkileşimi. Namık Kemal Üniversitesi. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 11(3): 91-99.
- Çermikli, B. (2009). Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çınar, H. S., (2017). Yaya Bölgeleri Ve Meydan tasarımı (Ders Notu).
- Çol, D. (2004). Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Demir, Ü. (2008). Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği, Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Derici, B. (2018). Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi'nin (BKAY) Göl Kıyılarında Uygulanabilirliği: Eğridir Gölü Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi. Şehir Bölge Planlama Anabilim Dalı. Isparta.
- Duru, B., (2001). Kıyı Yönetiminde Bütüncül Yaklaşımlar ve Ulusal Kıyı Politikası, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Döllük, G., (2005), Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erkal, T. (2015). Kıyı yönetimi açısından Türkiye'de yapılan kıyı jeomorfolojisi çalışmalarının değerlendirilmesi. *Türk Coğrafya Dergisi*, (65): 23-34.
- Gedikli, B. (2001). “Kıyıyı Yaşamak, Kıyıyı Planlamak”, 7. Kıyı Mühendisleri Sempozyumu Bildiriler Kitabı.

- Gültekin, T. (2010). Yayaştırılmış Sokakların Kentsel mekânda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul Beyoğlu / İstiklal caddesi örneği. Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Gürcan, A. (2020). Kıyı Mevzuatı Ve Planlamasına İlişkin Uzmanlık Raporu. Ek-3.
- İmren Güzel, B., (2013). Kıyı Alanlarında Başarılı Kamu Mekânlarının Oluşturulmasına Yönelik Tasarım İlkeleri: Ortaköy Örneği, Yüksek Lisans Tezi, GYTE Fen Bilimleri Enstitüsü, Gebze.
- Karahan, F., Canatan, E. (2019). Kış Kentleri için Yaya Bölgesi Planlama Yaklaşımları Ve Erzurum Kent Ölçeğinde Fırsatlar. *ATA Planlama ve Tasarım Dergisi*, 3(2): 70-78.
- Kavi F., (2003). İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kaygısız, C. (2010). Kıyıların Doldurulmasının Hukuki Rejimi. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Anabilim Dalı, İzmir.
- Kılıç A., (1999). Kıyıdan Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- KK (Kıyı Kanunu), (1990). 17.04.1990 tarihli ve 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, 20495 sayılı Resmi Gazete.
- Kuntay, O. (1994). Yaya Mekânı, Ayıntap Yayıncılık, 91, Ankara.
- Korkut, A., Şişman, E. E., Yetim Erdinç, L. ve Özyavuz, M. (2008). Tekirdağ Kıyı Şeridi Alan Kullanımlarının CBS Yardımıyla İrdelenmesi. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*. 5(1):13-25.
- Ortaç, S. (2019). Kentsel Tasarım kapsamında yaya Bölgelerinin İncelenmesi: Malatya Kanal Boyu Caddesi Örneği. T.C İnönü Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı. Malatya.
- Öncü Yıldız. A. M. (2017). 20. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 108-122.
- Özdemir Işık, B. ve Demirel, Ö. (2014). Kıyı Kullanıcılarının Kıyı Alanı Rekreasyon Planlama Kararları Üzerindeki Etkisi: Trabzon Kıyı Bandı Örneği. *İnönü Üniversitesi Sanat Ve Tasarım Dergisi*, 4(10): 1-11.

- Özer, Ö. (2006). Yaya Hareketleri Ve Mekân İlişkisi İstanbul – Galata Bölgesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Özkaynak, M., Korkmaz, S. Z. (2019). Yayalaştırılan Alanlardaki Sorunların Konya-Zafer Meydanı Örneği Üzerinden Değerlendirilmesi. *Online Journal of Art and Design*, 7(4):173-189.
- Özsel, S. (2009). Bina-kentsel mekân arayüz özelliklerinin kentsel yaya mekânlarına etkisi. Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Pehlivan, İ. (2015). Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Düzce.
- Perçin, H., Yılmaz, Ö. (2001). Yaya Bölgeleri. Tmmob Peyzaj Mimarları Odası, Ankara.
- Sözeri, S. (2009). Zafer Meydanı'nın Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Tasarım Kriterleri Açısından İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Sönmez Uzun, N. (2017). Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden İşlevlendirilmesi Kapsamında İzmit Kıyı Alanına İlişkin Gelişme Stratejilerinin Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Gebze Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gebze.
- Şahin, E. (2017). Yaya Bölgelerinin İzmit Kent Merkezi Örneğinde İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Namık Kemal Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Tekirdağ.
- Şenkaynak, P., (2010) Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Şentürk, E. (2019). Kıyı Alanları Planlaması Bağlamında Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimini Ve Planlaması: İzmit Körfezi (Kocaeli – Yalova) Bütünleşik kıyı Alanları Planı Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, , Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı. İstanbul.
- Şimşek, D. S. ve Korkut, A. B. (2009). Kıyı şeridi Rekreasyon Potansiyelinin Belirlenmesinde Bir Yöntem Uygulaması: Tekirdağ Merkez İlçe Örneği. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 6(3): 315 – 327.

- Sesli, F. A., Aydınoglu, A. Ç., Akyol, N., (2003). Kıyı Alanlarının Yönetimi, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Bildiriler Kitabı, 757-768, 31 Mart - 4 Nisan, Ankara.
- Şişman E.E, Kırzioğlu I, (2002). Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekân Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. *Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi*. B Serisi, Cilt 3, No 2, 127-139, Edirne.
- Şişman E.E, Uyguner B., (2009). Tekirdağ Kent Merkezinde Kullanıcıların Yaya Bölgeleri Hakkındaki Görüşlerinin Belirlenmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi *Orman Fakültesi Dergisi*, (2):134-146.
- Turoğlu, H. (2009). 3621 Sayılı Kıyı Kanunu Ve Onun Uygulama Problemleri. *Türkiye Coğrafya Dergisi*, (53): 31 – 40.
- Tülek, B. (2010). Bayındır Barajı Örneğinde Kentsel Alanlar Ve Yakın Çevresinde Yer Alan Su Kıyılarının Ekolojik Planlama Ve Tasarım İlkeleri. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversite İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- TS-12127 (1997). Şehiriçi Yollar-Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm 1: Yeraltı İstasyon Tesisleri Tasarım Kuralları, Türk Standartları Enstitüsü, Ankara.
- Uclar, S., (2012). Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İstanbul Örneği, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Uydur, H. A. (2012). İzmir – Foça Arasında Kıyı Gelişimi Ve Kıyı Alanı Kullanımı. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Sosyal Alanlar Eğitim Alanları Anabilim Dalı, İzmir.
- Üstün Topal, T, (2020). Kentsel Gelişim Alanlarına İlişkin Ekoloji Temelli Planlama Yaklaşımı: Tekirdağ Örneği, Doktora Tezi (basılmamış), Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Tekirdağ.
- Yalçınkaya, F. (2007). Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesinin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İncelenmesi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. Ankara.
- Yuen, B. and Chor, C. H., (1998). Pedestrian Streets in Singapore. *Transportation*. Kluwer Academic Publishers. The Netherlands, (25): 225–242.

Zabun, A. S., (2019). Yaya Bölgelerinin Kent Peyzajına Olan Katkılarının Görsel Ve İşlevsel Bakımdan İncelenmesi: Trabzon Bulvarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kahramanmaraş.

İnternet Kaynakları

Url – 1

www.jeolojimuhendisleri.com (21.04.2020)

Url – 2

www.jeolojimuhendisleri.com (21.04.2020)

Url – 3

www.haberler.com (30.05.2020)

Url – 4

www.gezimanya.com (03.06.2020)

Url – 5

www.telifport.com (17.07.2020)

Url – 6

www.visit.freiburg.de (22.02.2021)

Url – 7

www.pinterest.com (22.02.2021)

Url – 8

www.gezmeciler.wordpress.com (28.02.2021)

Url – 9

www.gezipgordum.com (21.03.2021)

Url – 10

www.en.wikipedia.org (19.04.2021)

Url – 11

www.tr.wikipedia.org (20.04.2021)

URL – 12

www.tekirdag.csb.gov.tr (21.04.2021)

URL – 13

www.nufusu.com (02.05.2021)

URL – 14

www.tr.wikipedia.org (07.05.2021)

URL – 15

www.suleymanpasa.bel.tr (08.05.2021)

URL – 16

<https://tekirdag.tarimorman.gov.tr/> (17.06.2021)

EKLER

EK A. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu

BİRİNCİ BÖLÜM

Genel Hükümler

Amaç

Madde 1 – Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir (Kıyı Kanunu, 1990).

Kapsam

Madde 2 – Bu Kanun, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeleri ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkan ve şartlarına ait esasları kapsar (Kıyı Kanunu, 1990).

İstisnalar (1)

Madde 3 – Askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgelerinde veya ülke güvenliği ile doğrudan ilgili, Türk Silahlı Kuvvetlerine veya Sahil Güvenlik Komutanlığına ait hareket ve savunma amaçlı yerlerde (konut ve sosyal tesisler hariç) özel kanun hükümlerine, diğer özel kanunlar uyarınca belirlenmiş veya belirlenecek yerlerde ise özel kanunların bu Kanuna aykırı olmayan hükümlerine uyulur (Kıyı Kanunu, 1990).

(1) 31/10/2016 tarihli ve 678 sayılı KHK'nin 7 nci maddesiyle, bu maddenin birinci fıkrasına "Türk Silahlı Kuvvetlerine" ibaresinden sonra gelmek üzere "veya Sahil Güvenlik Komutanlığına" ibaresi eklenmiş; daha sonra bu hüküm 1/2/2018 tarihli ve 7071 sayılı Kanunun 7 nci maddesiyle aynen kabul edilerek kanunlaşmıştır (Kıyı Kanunu, 1990).

Tanımlar

Madde 4 – Bu Kanunda geçen deyimlerden (Kıyı Kanunu, 1990);

Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi (Kıyı Kanunu, 1990),

Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını (Kıyı Kanunu, 1990),

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı (Kıyı Kanunu, 1990),

Sahil şeridi: Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak enaz 100 metre genişliğindeki alanı (1) (Kıyı Kanunu, 1990),

(1) Bu tanım 1/7/1992 tarih ve 3830 sayılı Kanunun 1 inci maddesi ile değiştirilmiş olup, metne işlenmiştir.

Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını (Kıyı Kanunu, 1990),

Toplumun yararlanmasına açık yapı: Mevzuata göre tespit ya da tasdik edilmiş kural ve ücret tarifelerine uygun biçimde, getirdiği kullanımdan belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı tanımaksızın yararlanmak isteyen herkese eşit ve serbest olarak açık bulundurulan ve konut dokunulmazlığı olmayan yapıları, ifade eder (Kıyı Kanunu, 1990).

(Son fıkra iptal: Ana. Mah.'nin 18/9/1991 tarih ve E.: 1990/23, K.: 1991/29 sayılı kararı ile (Kıyı Kanunu, 1990).

Genel Esaslar

Madde 5 – Kıyıları ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir (Kıyı Kanunu, 1990):

Kıyıları, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.

Kıyıları, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır, Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek : (1/7/1992 - 3830/2 md.) Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir (Kıyı Kanunu, 1990).

İKİNCİ BÖLÜM

Kıyı, Kıyı Kenar Çizgisi, Sahil Şeridi, Planlama ve Yapılanma

Kıyının Korunması, Yapı Yasağı, Kıyı ve Denizde Yapılacak Yapılar (4)

Madde 6 – Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez (Kıyı Kanunu, 1990),

Kıyılara moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez (Kıyı Kanunu, 1990).

(Ek fıkra:14/2/2020-7221/21 md.) Kıyının kumluk veya çakıllık olduğu alanlarda denize girme, güneşlenme, amatör su sporları gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesine yönelik rekreatif amaçlı iskele yapılamaz. Ancak, kıyının kayalık karakter gösterdiği ya da kıyının kumluk veya çakıllık olmasına rağmen niteliği gereği su alanından başka türlü faydalanmanın mümkün olmadığı zorunlu hallerde genişliği üç metreyi geçmeyen ve platform niteliği taşımayan rekreatif amaçlı iskeleler yapılabilir. Buna ilişkin usul ve esaslar; 2634 sayılı Kanun kapsamındaki alanlarda Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından müştereken, diğer alanlarda ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca belirlenir (Kıyı Kanunu, 1990).

Kıyıda imar planı kararı ile (4) (Kıyı Kanunu, 1990);

a) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyayı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler, Sahil Güvenlik Komutanlığının faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı gemi/bot karakolları ve destek birimi binaları (1),

b) Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler,

c) (Ek: 3/7/2005-5398/13 md.) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (krvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, krvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı krvaziyer ve yat limanları,

d) (Ek: 31/7/2008-5801/3 md.) Uluslararası spor otoritelerinin, Türkiye’de spor faaliyetlerinin düzenleneceğine dair kararı gereğince Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu spordan sorumlu Bakanlığın izni doğrultusunda, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun (I) sayılı Cetvelinde düzenlenen genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, aynı Kanununun (II) sayılı Cetvelinde düzenlenen özel bütçeli idareler, belediyeler ile il özel idareleri tarafından her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri,

e) (Ek: 18/6/2017-7033/33 md.) Trabzon, Rize ve Zonguldak illerinde 24/5/1933 tarihli ve 2219 sayılı Hususi Hastaneler Kanunu kapsamında kalan sağlık tesisleri hariç olmak üzere, Cumhurbaşkanınca alınacak kamu yararı kararı doğrultusunda kurulacak sağlık tesisleri ve alternatif alan bulunmaması durumunda 9/1/2002 tarihli ve 4737 sayılı Endüstri Bölgeleri Kanununa göre kurulan, işletilen ve mevcut en iyi teknikleri kullanan endüstri bölgeleri (2) (3),

(1) 31/10/2016 tarihli ve 678 sayılı KHK'nin 8 inci maddesiyle, bu bende "Sahil Güvenlik Komutanlığının faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıda başka yerde yapılması mümkün olmayan Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı gemi/bot karakolları ve destek birimi binaları," ibaresi eklenmiş, daha sonra bu hüküm 1/2/2018 tarihli ve 7071 sayılı Kanunun 8 inci maddesiyle aynen kabul edilerek kanunlaşmıştır (Kıyı Kanunu, 1990).

(2) 16/5/2018 tarihli ve 7144 sayılı Kanunun 9 uncu maddesiyle, bu bende "Trabzon" ibaresinden sonra gelmek üzere ", Rize" ibaresi eklenmiştir (Kıyı Kanunu, 1990).

(3) 2/7/2018 tarihli ve 700 sayılı KHK'nin 113 üncü maddesiyle, bu bentte yer alan "Sağlık Bakanlığının önerisi ve Bakanlar Kurulunca" ibaresi "Cumhurbaşkanınca" şeklinde değiştirilmiştir (Kıyı Kanunu, 1990).

(4) 29/11/2018 tarihli ve 7153 sayılı Kanunun 18 inci maddesiyle bu Kanununun 6 ncı maddesinin başlığında yer alan "ve Kıyıda" ibaresi ", Kıyı ve Denizde" şeklinde değiştirilmiş, dördüncü fıkrasının birinci cümlesinde yer alan ", uygulama" ibaresi madde metninden çıkarılmıştır (Kıyı Kanunu, 1990).

f) (Ek: 29/11/2018-7153/18 md.) Enerji iletim hatları,

g) (Ek:14/2/2020-7221/21 md.) Millet bahçeleri, yapılabilir.

(Ek fıkra: 29/11/2018-7153/18 md.) Denizlerde imar planı kararı ile Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığınca yenilenebilir enerji kaynak alanı olarak ilan edilen alanlarda yenilenebilir enerji üretim santralleri yapılabilir (Kıyı Kanunu, 1990).

(Ek fıkra: 3/7/2005 - 5398/13 md.) Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir (Kıyı Kanunu, 1990).

Bu yapı ve tesisler yapım amaçları dışında kullanılamazlar (Kıyı Kanunu, 1990).

Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ve Bu Araziler Üzerinde Yapılabilecek Yapılar

Madde 7 – Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir (Kıyı Kanunu, 1990).

(Değişik fıkra: 18/6/2017–7033/34 md.) Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Çevre ve Şehircilik Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında 3/5/1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak bu planlar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından; 12/3/1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre ve 4737 sayılı Kanun kapsamında kalan alanlardaki planlar ise anılan Kanunun 4/A, 4/C ve 4/Ç maddelerine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz (Kıyı Kanunu, 1990).

Bu alanlar üzerinde 6 ncı maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Sahil Şeridinde Yapılabilecek Yapılar

Madde 8 – Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4 üncü maddede belirtilen mesafeler içinde hiç bir yapı ve tesis yapılamaz (Kıyı Kanunu, 1990).

Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, telörgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz (Kıyı Kanunu, 1990).

Ancak bu alanlarda; uygulama imar planı kararıyla altı ve yedinci maddede belirtilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günü birlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti

Madde 9 – Kıyı kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az 5 kişilik bir komisyonca tespit edilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Bu komisyon; jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur (Kıyı Kanunu, 1990).

Komisyonca tespit edilip valiliğin uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı kenar çizgisi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca onaylandıktan sonra yürürlüğe girer (Kıyı Kanunu, 1990).

Komisyonun çalışma usul ve esasları Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca hazırlanan yönetmelik ile belirlenir (1) (Kıyı Kanunu, 1990).

(1) 29/11/2018 tarihli ve 7153 sayılı Kanununun 28 inci maddesiyle bu fıkralarda yer alan “Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca” ibareleri “Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca” şeklinde değiştirilmiştir (Kıyı Kanunu, 1990).

Kıyı ve Sahil Şeridinde Planlar

Madde 10 – Kıyıda ve sahil şeridindeki planlar bu Kanunun ve buna dayanılarak çıkarılacak yönetmeliğin hükümlerine aykırı olamaz. Bu yerlerde düzenlenen planlardan, imar mevzuatı veya yerin özelliği dolayısıyla 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamına girenler, anılan Kanunun 7 nci maddesine göre onaylanarak kesinleşir (Kıyı Kanunu, 1990).

Madde 11 – Bu Kanun hükümlerine göre, kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi için, Çevre ve Şehircilik Bakanlığından gerekli iznin alınması zorunludur (1) (Kıyı Kanunu, 1990).

Yapı ruhsatı verilmesinde bu izin belgesi yeterlidir (Kıyı Kanunu, 1990).

İzin verilme şekil ve şartları Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca tespit edilerek çıkarılacak uygulama yönetmeliğinde belirtilir (1).

(1) 29/11/2018 tarihli ve 7153 sayılı Kanununun 28 inci maddesiyle birinci fıkrada yer alan “Maliye ve Gümrük Bakanlığında” ibaresi “Çevre ve Şehircilik Bakanlığında” şeklinde ve üçüncü fıkrada yer alan “Bayındırlık ve İskan ve Maliye ve Gümrük bakanlıklarınca birlikte” ibaresi “Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca” şeklinde değiştirilmiştir (Kıyı Kanunu, 1990).

Tapuya Şerh Verilmesi

Madde 12 – Sahil şeridinde, bu Kanunun 8 inci maddesinde belirtilen hükümlere uygun olarak yapılan yapıların bu niteliklerinin, tapu kütüğünün beyanlar hanesine işlenmesi zorunludur (Kıyı Kanunu, 1990).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Kontrol, İmar Mevzuatına Aykırı Yapı ve Ceza Hükümleri

Kontrol

Madde 13 – Bu Kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütülür. İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır (Kıyı Kanunu, 1990).

İmar Mevzuatına Aykırı Yapı

Madde 14 – Bu Kanun kapsamında kalan alanlarda ruhsatsız yapılar ile ruhsat ve eklerine aykırı yapılar hakkında 3194 sayılı İmar Kanununun ilgili hükümleri uygulanır (Kıyı Kanunu, 1990).

Ceza Hükümleri

Madde 15 – (Değişik: 23/1/2008 – 5728/466 md.) Kıyıda ve uygulama imar planı bulunan sahil şeritlerinde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara ikibin Türk Lirasından onbin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir. Ayrıca oluşturulan engellerin beş günden fazla olmamak üzere belirlenen süre zarfında kaldırılmasına karar verilir. Bu süre zarfında engellerin ilgililer tarafından kaldırılmaması halinde, masrafi yüzde yirmi zammıyla birlikte kendilerinden kamu alacaklarının tahsili usulüne göre tahsil edilmek üzere kamu gücü kullanılmak suretiyle derhal kaldırılır. Kabahatin tekrarı halinde, ceza üst sınırdan verilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Birinci fıkrada sayılan yerlerden kum, çakıl alanlara üçbin Türk Lirasından onbeşbin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Birinci fıkrada sayılan yerlere moloz, toprak, cüruf, çöp gibi atık ve artıkları dökenler, atılan veya dökülen maddenin niteliğine, çevreyi kirletici ve bozucu etkisine göre Türk Ceza Kanunu, Kabahatler Kanunu veya Çevre Kanunu hükümlerine göre cezalandırılır (Kıyı Kanunu, 1990).

Yukarıdaki fıkralarda sayılan fiillerin kıyının doğal yapısını bozacak bir etki meydana getirmesi halinde, daha ağır cezayı gerektiren bir suç oluşturmadığı takdirde, faileri hakkında altı aydan iki yıla kadar hapis cezasına hükmolunur (Kıyı Kanunu, 1990).

Birinci fıkrada sayılan yerlerde ruhsatsız veya ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapı yapan kişilere Türk Ceza Kanunu veya İmar Kanunu hükümlerine göre verilecek ceza bir kat artırılır (Kıyı Kanunu, 1990).

İlgili kanunlarda belirtilen makamların yetkileri saklı kalmak üzere, bu maddede belirtilen idarî yaptırımlara karar vermeye mahalli mülki amir yetkilidir (Kıyı Kanunu, 1990).

Yönetmelik

Madde 16 – Bu Kanunun uygulanması ile ilgili yönetmelik, Kanunun yayımından itibaren 3 ay içinde Maliye ve Gümrük, Turizm Bakanlıklarının yazılı görüşü alınarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanır (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek Madde 1- (Ek: 1/8/2003-4971/26 md.)

Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların kullanımında bulunan ve bu Kanunun 6 ncı maddesi kapsamında kıyıda yer alan arazi ve yapılar için, bu Kanun hükümleri çerçevesinde yapılması gereken tüm işlemler (kıyı kenar çizgisinin tespiti, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca lüzum görülmesi halinde kıyı kenar çizgisinin yeniden tespiti, uygulama imar plânlarının hazırlanması, ruhsat ve benzeri hususlar) kuruluşun özelleştirme kapsamına alınmasını takiben ilgili kurum ve kuruluşlarca iki ay içerisinde sonuçlandırılır. Bu arazi ve yapılar Özelleştirme İdaresi Başkanlığının talebine istinaden kadastro müdürlüğünce kadastro paftalarına özel işaretleri ile belirtilir (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek Madde 2- (Ek:18/1/2019-7162/7 md.) (İptal: Anayasa Mahkemesinin 26/6/2019 tarihli ve E.:2019/35; K.:2019/53 sayılı kararı ile) (Yeniden Düzenleme:14/2/2020-7221/22 md.) (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek Madde 3 – (Ek:14/2/2020-7221/23 md.) (Kıyı Kanunu, 1990).

11/7/1992 tarihinden önce yapıldığı tarihteki mevzuatına uygun olarak yapılan yapılardan (Kıyı Kanunu, 1990);

a) Büyükşehir belediye sınırları içinde köyden mahalleye dönüşen ve ilgili idaresince kırsal yerleşik alan kabul edilen yerleşme alanlarının sahil şeridinde kalan yapılar,

b) Belediye sınırları içinde olanlar dâhil köy statüsünü koruyan, köy yerleşme alanlarının sahil şeridinde kalan yapılar, mevcut haliyle korunur.

Bu yapılar, kat mülkiyeti tesis edilmemek ve herhangi bir müktesep hak teşkil etmemek ve mevcut kontur ve gabari aşılmamak kaydı ile yöreye uygun cephe değişikliği ve onarımı ile can ve mal güvenliği için güçlendirme yapılarak kullanılabilir. Bu nitelikteki köy yerleşme alanlarının sahil şeridinde kalan kısımlarında yeni yapı yapılamaz (Kıyı Kanunu, 1990).

Ek Madde 4- (Ek:28/10/2020-7255/8 md.)

Geçici Madde – Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce mevzuat hükümlerine uygun olarak onanmış ve kısmen veya tamamen yapılaşmış 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının sahil şeritleri ile ilgili hükümleri geçerlidir. Ancak, 8 inci maddenin ikinci fıkrâ hükümleri saklıdır (Kıyı Kanunu, 1990).

Yürürlük

Madde 17 – Bu Kanunun (...) (1) hükümleri yayımı tarihinde yürürlüğe girer (Kıyı Kanunu, 1990).

(1) Bu maddede yer alan "4 üncü maddesinin son fıkrası hükmü 1/3/1995 tarihinde, diğer..." ibaresi, Anayasa Mahkemesinin 18/9/1991 tarih ve E.: 1990/23,K.: 1991/29 sayılı Kararıyla iptal edilmiş olup, metinden çıkarılmıştır. (Bkz. R.G.: 23/1/1992 - 21120) (Kıyı Kanunu, 1990).

Yürütme

Madde 18 – Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür (Kıyı Kanunu, 1990).

4/4/1990 TARİHLİ VE 3621 SAYILI ANA KANUNA İŞLENEMEYEN HÜKÜMLER

1/7/1992 tarihli ve 3830 sayılı Kanunun geçici maddesi (Kıyı Kanunu, 1990):

Geçici Madde – Kısmen veya tamamen yapılaşmamış alanlarla ilgili imar planı revizyonları bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 1 yıl içinde tamamlanır.